

Mit MS DEUTSCHLAND um das Kap Hoorn

Das Schiff verließ unter dem Kommando von Kapitän Jungblut und seinen Offizieren Puerto Madryn/Argentinien am **10. Januar 2012** gegen 21.00 Uhr mit Südkurs und Zielhafen Ushuaia/Argentinien.

Die Reiseroute sah für die Passagiere das **Erlebnis „Kap“** vor.

Wettererlaubend war auch die Möglichkeit der Anlandung der Passagiere eingeplant.

Auslaufen **Puerto Madryn** erfolgte nach einem sonnigen Tag und einer Tagestemperatur von 25 °C sowie Wind mit einer Stärke von 4–6 Bft.



Vor uns lagen 863 sm bis Kap Hoorn.

Dieses sollten wir am 13.01. vormittags passieren. Die Nautiker beobachteten aufmerksam die Großwetterlage und speziell die Wetterentwicklung am Kap. In der Nacht vom 12. zum 13.01. nahm der Wind aus West deutlich zu.

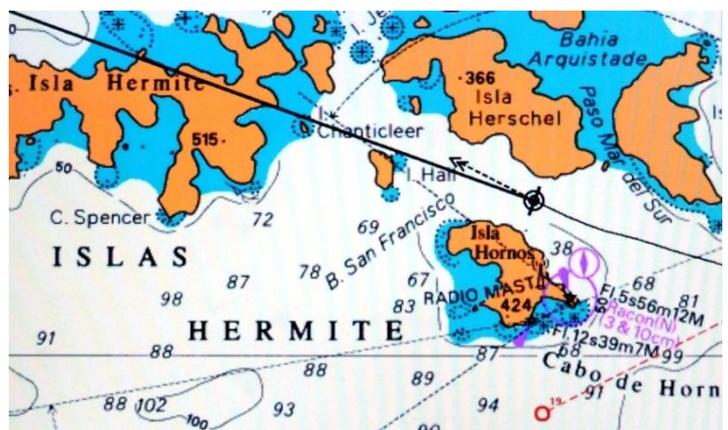


Der Autor und Kapitän Jungblut

Nachdem wir das Kap San Diego an unserer Steuerbordseite passiert hatten, steuerten wir mit SSW-Kurs Richtung Kap Hoorn. Wir passierten die Insel Evout an unserer Steuerbordseite und danach die Insel Barnevelt an Backbordseite. Der Wind blies uns nun bereits mit Sturmstärke von 8–10 Bft. aus West entgegen. Eine Besserung der Windverhältnisse war nicht zu erwarten.

Der Kapitän traf daraufhin nach gründlicher Beratung mit den Nautikern und dem Lotsen - auch im Sinne der Erwartungshaltung der Passagiere (Erlebnis Kap Hoorn Passage) - die von seemännischer Sachkenntnis getragene Entscheidung, nach der Passage von Islotes Deceit im Windschatten der Insel Hermite die **Kapinsel Hornos** an Backbordseite und damit **zuerst nördlich zu passieren, um dann über backbord zu drehen** und vor dem Wind **Kap Hoorn mit Ostkurs an unserer Backbordseite auch südlich zu umrunden**.

Die See zwischen den Inseln war rau, kurz und nicht sehr hoch ausgeprägt. Der Kapitän steuerte das Schiff bis zur **Insel Chanticleer** und drehte dann über Backbord auf einen südöstlichen Kurs.



Das Schiff lag bei zunehmendem Westwind gut in der bewegten See. Die Seekrankheit von Passagieren war durch diese Routenänderung relativ gering. Der kritische Punkt war die Drehung über Backbord nach dem Passieren der **Insel Chanticleer**. Auch dieses Manöver wurde seemännisch bestens gemeistert.

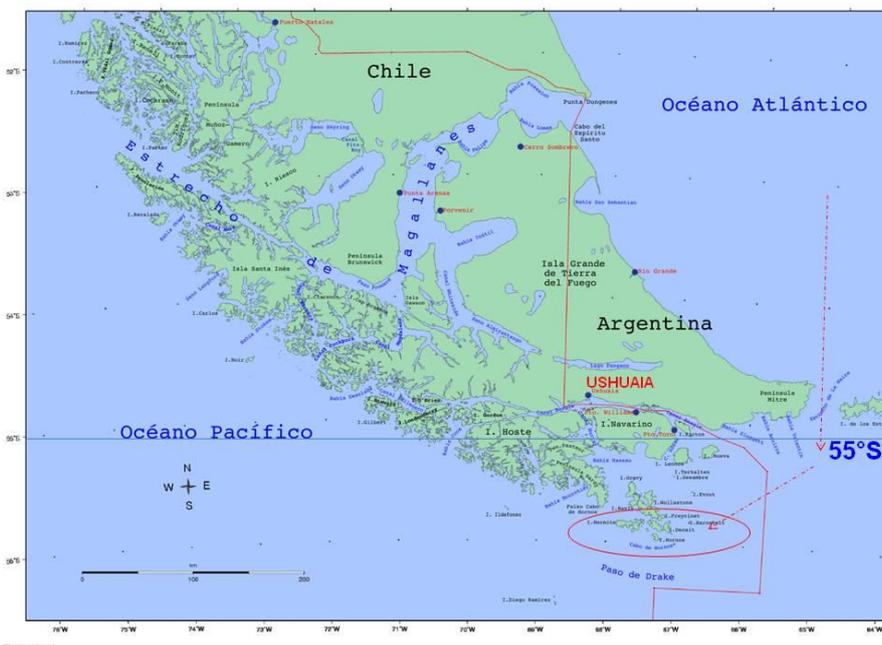
Insgesamt darf anerkennend festgestellt werden, dass die Entscheidung des Kapitäns, so weit und lange wie möglich unter Landschutz zu fahren, um dann mit achterlichem Wind Kap Hoorn zu passieren, eine kluge seemännische Entscheidung in Bezug auf die Routenwahl und damit Sicherheit des Schiffes und das Wohlbefinden der Passagiere darstellt.

Bei der vorherrschenden Wetterlage - mit orkanartigen Winden und Böen von bis zu Beaufort 12, einer Temperatur von nur 8°C – erlebten und bewunderten die nicht von Seekrankheit betroffenen Passagiere die überwältigende Passage von Kap Hoorn.

Die Entfernung zum Kap betrug ca. 3 sm.



Der eine oder andere mag dabei auch an die seemännischen Leistungen und Strapazen der Seeleute auf den Segelschiffen sowie die tausenden von Untergängen in den vergangenen Jahrhunderten gedacht haben.



Immerhin befand sich
MS DEUTSCHLAND
geografisch auf den Breiten
der sogenannten

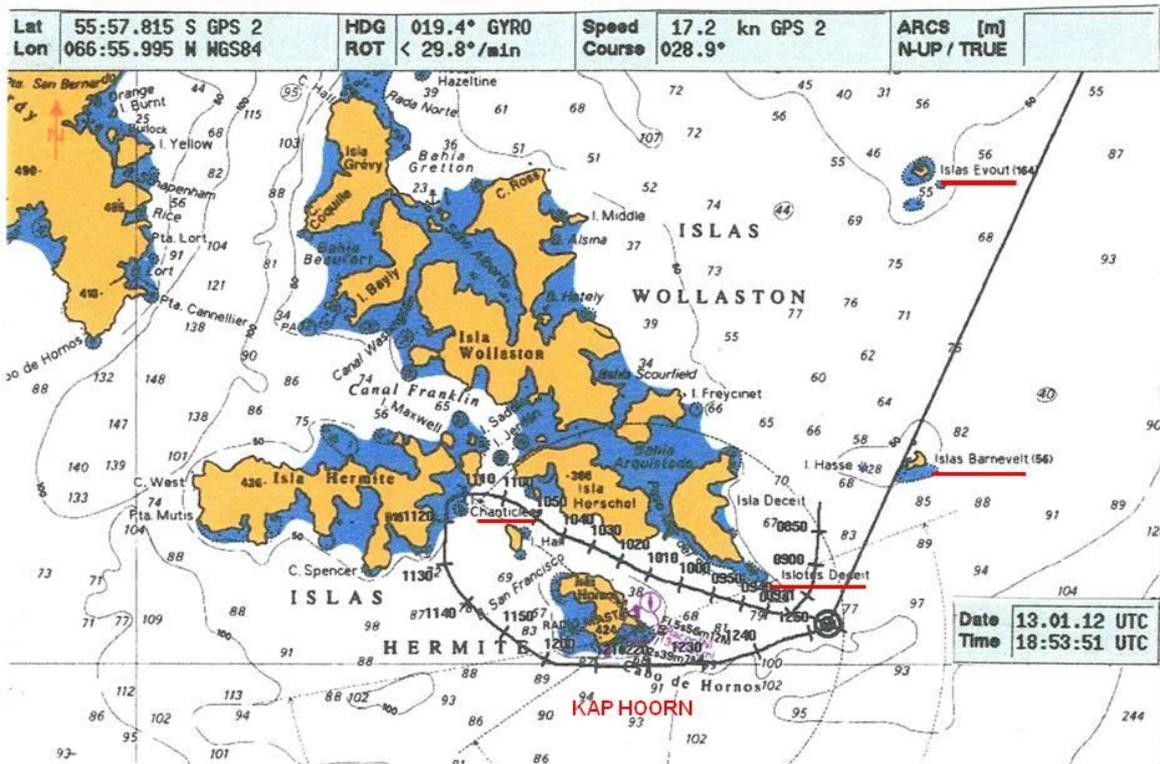
Furious Fifties

(Rasende Fünfziger)

für die Region zwischen
dem
**50. und 60. Breitengrad
Süd.**

(Ausdruck der freundlicherweise zur Verfügung gestellten elektronischen Seekarte – ECDIS).

KOPIE DER ELEKTRONISCHEN SEEKARTE - ECDIS



An ein Anlanden der Passagiere war bei dieser Wetterlage nicht zu denken.



Gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan passierten wir Kap Hoorn am 13.01.2012 um 15.08 Uhr, ca. 4 Stunden später, was aber keinen Einfluss auf den weiteren Reiseverlauf zum Beagle Canal und weiter nach Ushuaia hatte, da ja die Zeit für die Anlandung nicht in Anspruch genommen werden konnte.

Werner Molle



