



Küste der guten Hoffnung

Claus Donau

The wreckage of M/S Cabo Santa Maria

Am Anfang stand ein Wrack. Was nach einem Tagesausflug an eine verlassene Küste ausgesehen hatte, entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einer Reise durch die Geografie und Geschichte einer ganzen Epoche, in deren Verlauf ich von einer Verzweigung zur nächsten gelangte, oft umkehren und neue Wege suchen musste, stets unsicher, ob das, was ich gefunden hatte, der historischen Wahrheit entsprach oder nur der Interpretation anderer Zeitreisender, die sich, wie ich, in der Weite der Literatur, der Geschichtsschreibung und des Internets verirrt hatten, den Rückweg zur Hauptroute aus den Augen verlierend, verliebt in aufregende Details, getrieben von Neugierde, Zweifel, Wissensdurst und Interesse, von logischen Überlegungen, Zufällen, Assoziationen und Intuition.

Einiges von dem, was ich im Unterwegssein aufsammelte, erwies sich als unwichtig, anderes als falsch, drittes als überraschend, sodass ich immer wieder vor der Entscheidung stand, Fundstücke aufzubewahren, ohne Garantie, sie verwenden zu können, oder sie wegzuworfen, um nicht unnötigen Ballast mit mir herumzuschleppen, dabei aber möglicherweise Wichtiges vernichtend, oder sie beiseite zu legen, um sie später hervorkramen und in das Puzzle einsetzen zu können, das sich langsam zu einem Bild *hinter* dem Ursprungsbild (jenem des Wracks) konkretisierte, von wachsender Grösse und Dichte, in ständiger Bewegung, als wehte der Wind die Puzzleteile durcheinander, um sie neu anzuordnen. Einige Male dachte ich, ich hätte einen Schlusspunkt gefunden, als sich ein neuer Seitenpfad auftat, eine neue Information hereingeweht kam, die manches, was fest zu wissen ich geglaubt hatte, in Frage stellte. Dass ich auf meiner Reise einen sensiblen Punkt in der Geschichte des British Empire und der Insel, auf der ich mich herumtrieb, berühren würde, und vor allem: dass sich all dies im Zuge der Corona-Pandemie wie eine beängstigende Vorahnung herausstellen sollte, war mir nicht bewusst. Ich war einfach unterwegs.

Irgendwann erreichte ich den Punkt, an dem mir klar wurde, dass die Geschichte, die sich mir als Geschichte hinter einem Schiffswrack und wiederum als Geschichte hinter dieser Hintergrundgeschichte darstellte, ein Lichtfleck in der Unendlichkeit von Geschichte bleiben würde, und ich beschloss, eine Zäsur zu machen. Ich war gerade durch die verfallene Mellah von Essaouira gestreift und blickte, auf der Hafenmole sitzend, auf die Île de Mogador, jene Insel der phönizischen Purpurschnecken, absurd riesigen Gefängnishöfe, französischen Kolonialgemetzel und prächtigen Eleonorenfalken, wo eine neue Geschichte beginnen könnte, die ihre Reise wert wäre. Ein paar Tage später setzten wir auf die für Besucher strikte gesperrte Insel über, in einem Fischerboot auf den Planken liegend, um uns vor den Blicken der Hafenpolizei zu schützen, und erkundeten das Eiland.

Die letzte Information – jene über einen gewissen Hochseebergungsschlepper namens *Damão* – fand ich im Winter 2019. Ich war wieder einmal im Internet unterwegs, um eine Lücke zu schliessen, die mich lange beschäftigt hatte. Nicht, dass die Information entscheidend gewesen wäre. Der Fund war auch nicht sensationell – es handelte sich um ein Foto minderwertiger Qualität. Aber es hatte mir keine Ruhe gelassen, dass ich das dritte Bergungsschiff, das bei dem Versuch beteiligt war, die *Cabo Santa Maria* wieder flott zu bekommen, nicht finden konnte, wo ich doch alle anderen Informationen beisammen hatte.



Der Eleonorenfalke (*Falco eleonora*) ist ein mittelgrosser Vertreter der Falken. Seinen Namen verdankt er dem Erstbeschreiber *Giuseppe Gené*, der ihn nach der sardischen Regentin *Eleonora di Arborea* benannte. Ende des 14. Jahrhunderts hatte Eleonora in einer gemeinsam mit ihrem Vater *Mariano IV* initiierten Gesetzessammlung *Carta de Lògu* unter anderem Bestimmungen zum Schutz von Greifvögeln festgelegt. Die Eleonorenfalken zählen zu den Zugvögeln, deren Nachwuchs ohne kundige Reiseleitung ins Winterquartier zieht. Die unerfahrenen Jungvögel folgen nicht ihren Eltern, sondern verlassen sich auf eine Wegbeschreibung, die in ihren Genen verankert ist. Zwar sind die Falken während der Brutzeit durchaus gesellig, doch die Sprösslinge wählen, wenn sie nach Süden aufbrechen, eine völlig andere Route als die erwachsenen Exemplare. Um ihr Ziel auf Madagaskar zu erreichen, müssen sie mindestens fünfhundert, oft mehr als tausend Kilometer über offenes Meer fliegen. Wie sie zu jeder Tages- und Nachtzeit auf Kurs bleiben, ist ungeklärt

Das Ganze hatte wie gesagt mit einem Schiffswrack begonnen. Wir hatten im Spätsommer 2007 die Insel Boa Vista im Kapverden-Archipel besucht und eine Exkursion an die Nordküste unternommen. Die Begegnung war nicht zufällig, Reiseberichte hatten uns neugierig gemacht.

Boa Vista ist für alle, die herbe Landschaften lieben, eine «Insel der schönen Ausblicke»: flach wie eine Flunder, verloren in der Weite des Atlantiks, voll von eigenartigen Sand- und Felsformationen. Fast könnte man meinen, jemand hätte ein Stück aus der Sahara herausgerissen und mitten über dem Atlantik abgeworfen. Boa Vista gehört zur Inselgruppe der *Ilhas de Barlavento*, der Inseln über dem Wind, und ist die dem afrikanischen Kontinent am nächsten gelegene. Ihr Inselinneres ist wüstenhaft, einige verwitterte Vulkanschlote überragen die ansonsten flache Landschaft, in der sich abgestorbene Dattelhaine mit Dünenfeldern, gebirgigen Steinwüsten und weiten Kiesfeldern abwechseln. Umgeben ist Boa Vista von einer Kette weiter, heller Sandstrände, die Temperaturen liegen hoch und schwanken wenig, Niederschläge sind extrem selten.

A giant leap for mankind

Ihren poetischen Namen verdankt Boa Vista einem Streit über ihre Entdeckung. Die Erstbeschreiber Diogo Gomez und Antonio da Noli, unterwegs im Auftrag von König Heinrich dem Seefahrer, berichteten, sie hätten um 1458 die Insel entdeckt, nach dem Schutzheiligen der Genueser Seeleute ‹São Cristovão› getauft und danach Lhana (Sal), São Jacob (Santiago), São Filipe (Fogo) und Maias (Maio) angesteuert. Der Venezianer Alvise Ca' da Mosto hingegen behauptete, er selbst, da Nolis Bruder Bartolomeo und der Genuese Antoniotto Usodimare hätten sie schon zwei Jahre zuvor entdeckt, als ihre Schiffe bei Sturm vor Cabo Branco, dem heutigen ‹Cap Blanc›, aufs offene Meer hinausgetrieben seien. Damals habe man das rettende Eiland ‹buona vista› getauft – die erste Landschaft nach einer Irrfahrt über den Atlantik. Bis heute streiten Historiker, befeuert von nationalistischen Motiven, über den Wahrheitsgehalt der beiden Darstellungen. Und allzu plausibel scheint da Mostos Bericht auch nicht zu sein, denn abgesehen davon, dass er auf der wasserlosen Insel Santiago einen schiffbaren Fluss entdeckt haben wollte, den es dort nie gab, ist am Cap Blanc, der Spitze der Halbinsel Ras Nouadhibou, der Wind stets auflandig, folglich wären die Schiffe in Richtung Ufer getrieben worden und wären auf den Arguin-Sandbänken gestrandet. Das Cap ist die wichtigste Landmarke zur Identifikation eines der westlichsten Punkte Afrikas, wird es querab geortet, gilt strikter Kurs West-Südwest, um ein Auflaufen auf den Sandbänken zu verhindern, die hier dreissig Seemeilen in den Atlantik hinaus ragen.

Zahllose Schiffe sind hier im Laufe der Jahrhunderte gestrandet, andere wurden auf Grund gesetzt, weil man sich ihrer entledigen wollte. Bis vor kurzem befand sich bei Nouadhibou einer der weltgrößten Schiffsfriedhöfe – Zeugnis einer fehlgeleiteten Nationalisierung. Bis 1979 hatte Mauretanien keine eigene Fischereiflotte besessen, die Regierung vergab Lizenzen an ausländische Fischer. Als die Fischwirtschaft nationalisiert wurde, kauften unerfahrene Kapitäne schlecht gewartete Schiffe, konnten deren Unterhalt aber nicht bezahlen. Zudem besass Mauretanien keine Werft. Bald war die Fischereiflotte in einem erbärmlichen Zustand angelangt, gerade einmal die Hälfte der Fahrzeuge war einsatzbereit. Der Schiffsfriedhof wuchs auf vierhundert Wracks an, darunter Fahrzeuge der nationalen Marine. Obwohl sie den Verkehr in den flachen Fahrinnen zu behindern drohten, griff niemand ein: Erze, darunter abgewracktes Eisen, sind Mauretaniens zweitwichtigstes Exportgut. Ausserdem hatten sich zwischen den Wracks reiche Fischschwärme angesiedelt.



Als das Umweltrisiko prekär wurde, bot ein französisches Unternehmen an, die Schiffe für einen Euro pro Exemplar zum Recycling nach Europa zu bringen. Dem Projekt aber blieb der Erfolg versagt: Die Schiffseigentümer und die Seeleute, die auf den Schiffen lebten, um Radar und Funkgeräte zu benutzen, verlangten Schadenersatz. Jetzt stellte die EU vierzig Millionen Euro für die Sanierung bereit, und die mauretanische Verwaltung erteilte dem niederländischen Unternehmen *Mammoet Salvage Holding B.V.* («Smarter, Saver, Stronger») den Auftrag, den Friedhof abzubauen. Begleitet wurde die Aktion von massiven Korruptionsvorwürfen. Inzwischen ist ein Teil der Schiffe geborgen, die meisten aber liegen immer noch dort, vor allem die, die sich unterhalb der Wasseroberfläche befinden.

Seit zwanzig Jahren hat sich Nouadhibou zudem in einen Transitort für afrikanische Flüchtlinge verwandelt, die versuchen, in überfüllten, nicht hochseetauglichen Booten die Überfahrt auf die Kanaren anzutreten. Nachdem Spanien 2001 die marokkanische Regierung bedrängt hatte, die Strände der Westsahara schärfer zu kontrollieren, wichen die Flüchtlinge in Richtung Süden aus – der neue Fluchtweg war fast eintausend Seemeilen länger. Unterstützt von der EU, baute die mauretanische Regierung Aufnahmelager, in denen Menschen, denen die Flucht misslingt, interniert werden, bevor man sie in die Heimatländer zurückschickt. Ihr Schicksal ist aber nicht nur durch die unsichere Passage über den Atlantik bedroht, auch an Land drohen Gewalt und Verelendung. Vor wenigen Jahren rettete ein spanisches Schiff einen in Seenot geratenen Trawler mit vierhundert Flüchtlingen, die meisten wurden unter menschenunwürdigen Bedingungen in einer Fischlagerhalle untergebracht, wo man sie, bewacht von spanischen Soldaten, auf die Rückführung in die Heimat warten liess.

Als der Strom der Schutzsuchenden dennoch weiter answoll, schickte Mauretanien die Flüchtlinge schon an der Grenze zurück, von wo aus sie über Mali nach Nordmarokko gelangten. Darauf verstärkte Spanien 2005 die Sicherungsanlagen der Enklaven Ceuta und Melilla, gleichzeitig wurden die Fluchtwege über Mali und Nigeria durch bilaterale Abkommen versiegelt, ergänzt von millionenschweren Entwicklungsprogrammen, militärischer Hilfe und politischer «Anerkennung». Jetzt wichen die Flüchtlinge auf eine weiter östlich gelegene Route, die sogenannte zentrale Mittelmeer-Route aus, bei der man die Sahara an ihrer breitesten Stelle durchqueren muss. Bald wurde das spanische Überwachungsprogramm ausgedehnt auf Gambia und Guinea-Bissau und erlaubte einer Leitstelle auf den Kanaren, Radarinformationen und Satellitenbilder von in See gestochenen Booten zu sichten und Einsatzkräfte per Mausklick an den Kontaktpunkt zu beordern. Ergänzt wurde die Orwellsche Totalüberwachung durch Operationen an Land, um ein Ablegen der Pirogen schon an den Stränden zu verhindern. Ständig flog ein Aufklärungsflugzeug die westafrikanische Küste entlang, begleitet von Hubschraubern und Marineschiffen mehrerer Staaten. Allein in Mauretanien stationierte die Guardia Civil fast fünfzig Beamte, die Hälfte von ihnen war mit mauretanischen Partnern im Ausseneinsatz. Bald darauf verlagerten professionelle Schlepperverbindungen die Flüchtlingsströme über die Türkei nach Griechenland sowie über Libyen direkt nach Lampedusa und nach Sizilien.

Le radeau de la Méduse

Mit seinem riesigen Schiffsfriedhof und seinen Flüchtlingsdramen ist Cap Blanc nicht zum ersten Mal Zeuge einer Katastrophe geworden. Die folgenreichste ereignete sich am 2. Juli 1816 kurz nach drei Uhr nachmittags, bei schönem Wetter und ruhiger See. Die Fregatte *Méduse*, unterwegs in einem französischen Flottenverbund nach Senegal, lief wegen einer Fehlidentifikation des Kurses bei guter Sicht auf der Arguin-Sandbank auf Grund. Eine Kette von Inkompetenz und Überheblichkeit bahnte sich an, es endete in blankem Terror. Colonel Julien-Désiré Schmaltz, der neu ernannte Gouverneur des Senegal, hatte verlangt, man müsse so rasch wie möglich am Ziel eintreffen. Statt den üblichen Sicherheitsabstand zur Küste einzuhalten, blieb die *Meduse* in Küstennähe und liess die Begleitschiffe hinter sich. In einer feuchtfröhlichen Maskerade feierte man gerade die Überquerung des nördlichen Wendekreises, gutgelaunt überliess Kapitän Hugues Duroy Vicomte de Chaumareys das Steuer einem gewissen M. Richerfort. Richerfort, Mitglied der «Sociedade Filantrópica de Cabo Verde», Philosoph und selbsternannter Afrikafachmann, war vor wenigen Tagen aus der Haft entlassen worden und besass keinerlei nautische Kenntnisse. Er reagierte weder auf die Warnschüsse des zurückgebliebenen Begleitschiffs *Echo* noch auf die Hinweise der Mitreisenden und setzte die *Meduse* auf Grund. Was folgte, war das Chaos. Halbe Massnahmen wurden ergriffen, man versuchte Anker zu setzen in der Hoffnung, die Fregatte später freiwarpen zu können. Daran war nicht zu denken, denn es herrschte bereits Flut. Die *Méduse* sass fest und würde bei Ebbe noch tiefer einsinken. De Chaumareys war der Sache nicht gewachsen. Er war zwar königstreu, nautisch aber ein Versager und hatte seit fünfundzwanzig Jahren kein Schiff mehr befehligt. Anstatt Beiboote auszuschicken, die Hilfe hätten holen können, wartete er erst einmal zwei Tage ab. Was geschehen musste, geschah: Die *Méduse* setzte sich endgültig fest und brach nach drei Tagen auseinander. Da beschloss der Kapitän, das Schiff zu evakuieren. Weil nicht genügend Rettungsboote zur Verfügung standen, musste sich ein Drittel der fünfhundert Insassen unter Androhung von Waffengewalt einem notdürftig gezimmerten, steuerlosen Floss anvertrauen, das von den Schaluppen in Schlepptau genommen wurde. Mehr schlecht als recht zusammengehämmert und ohne Auftriebskörper, lag es schon beim Beladen zu tief im Wasser und behinderte ein Vorwärtskommen der Boote. Also kappte man die Taue. Das Floss trieb hinaus aufs offene Meer. «Im ersten Augenblick glaubten wir keineswegs, so schändlich verlassen worden zu sein. Aber sobald die Schaluppe abgefahren war, blieb uns kein Zweifel mehr» – so berichteten der Geograf Alexandre Corréard und der Marinearzt Jean-Baptiste Henri Savigny später. Den hundertfünfzig Todgeweihten – Zivilisten, Matrosen, niedere Offiziere, vor allem aber Sträflinge aus den Bagnos des Empires – standen zwei Fässer Wein, ein Fass Wasser und ein Sack nasser Schiffszwieback zur Verfügung. Am achten Tag erschoss man 65 Passagiere und warf Schwache und Verwundete über Bord, dann man hatte ausgerechnet, dass ihre Versorgung das Sterben nur verlängern würde. Bald kam es zu brutalen Auseinandersetzungen um Lebensmittel, zu unsäglichen Verzweiflungstaten, bis hin zum Kannibalismus. Nur fünfzehn überlebten die grausige Fahrt. In ihrem Bericht *Nauffrage de la frégate Méduse, faisant partie de l'expédition du Sénégal en 1816* schilderten Savigny und Corréard die dramatischen Vorfälle: «Diejenigen, die der Tod verschont hatte, stürzten sich gierig auf die Toten, schnitten sie in Stücke, einig verzehrten sie sogleich. Ein grosser Teil von uns lehnte ab, die entsetzliche Nahrung zu berüh-

ren, aber schliesslich gaben wir einem Bedürfnis nach, das stärker war als jegliche Menschlichkeit.» Die schonungslose Darstellung der Überlebenden löste in Frankreich einen Regierungsskandal aus – und wurde umgehend verboten, die Autoren wurden aus dem Dienst entlassen. Die Verantwortlichen aber kamen mit milden Strafen davon. Normalerweise hätte auf das Versagen die Todesstrafe gestanden, doch ein Marinegericht verurteilte den Kommandanten zu knapp drei Jahren Haft, Prozess und Urteil wurden von der Presse totgeschwiegen. Von König und Regierung enttäuscht, widmete sich Alexandre Corréard fortan dem Verlegen radikalliberaler Pamphlete und gründete die Buchhandlung *Au naufragé de la Méduse*, die sich zu einem Versammlungsort von Regimekritikern entwickeln sollte.



Jean Louis André Théodore Géricault: *Le radeau de la Méduse*, Öl auf Leinwand, 7,16 x 4,91 m. 1818/1819 (Musée du Louvre)

Die tiefsten Spuren des Skandals hat ein berühmtes Gemälde hinterlassen. Théodore Géricault verewigte die Katastrophe in seinem Monumentalbild *Le radeau de la Méduse* und verlieh seiner Darstellung eindringliche Authentizität, indem er die Vorzeichnungen im Pariser Leichenschauhaus Hôpital Beaujon anfertigte und Leichenteile in sein Atelier in der Faubourg de Roule mitnahm.

Das riesige Gemälde wurde unter dem Titel *Scène d'un naufrage* am Pariser Salon 1819 gezeigt, doch die Besucher erinnerten sich sehr wohl an den konkreten Anlass. Die meisten reagierten wenig begeistert. Eigentlich hätte der *Salon* die Stabilität und Prosperität der auf den Thron zurückgekehrten Bourbonen demonstrieren sollen, plötzlich nahm sich das Gemälde als offene Provokation aus: Es erinnerte an einen Skandal, den die Regierung lieber vertuscht hätte, und bot nichts, worauf die Grande Nation hätte stolz sein können.

Ob nun von da Noli oder von da Mosto entdeckt, Boa Vista blieb stets dünn besiedelt. Zunächst lebten ein paar Ziegenhirten mit ihren Herden dort, man schlachtete das Vieh und exportierte das Fleisch nach Portugal. 1498 berichtete Christoph Kolumbus von einer Leprasiedlung für wohlhabende Europäer, die in Steinhäusern lebten und Jagd auf Schildkröten machten, denen man Heilkräfte zusagte: «Indem die Kranken das Fleisch dieser Schildkröten assen und sich öfter in ihrem Blut wuschen, fanden sie Genesung», notierte er in seinem Bericht über die dritte Reise in die Neue Welt. Ab 1620 lebten Sklaven und ihre britischen Herren auf Boa Vista, man errichtete Salinen, im Zentrum entstand der Ort Povoação Velha (altes Dorf), der bald mehrere hundert Einwohner zählte. Als der Salzhandel florierte, wechselten die Bewohner an die Nordwestküste und gründeten den Hafen Porto Ingles (Sal Rei), der bald zur wichtigsten Stadt der Kapverden aufstieg. Man verschifft Salz, Baumwolle und

Vieh, ausserdem die Färberflechte *Roccella tinctoria* (auf Portugiesisch *Urzela*), die sonst nur auf den Kanarischen Inseln und den Azoren gedeiht und die als Grundlage für das von flandrischen Färbereien so begehrte Lackmusblau diente. Immer wieder wurde Sal Rei von Piraten angegriffen, 1818 sogar dem Erdboden gleichgemacht, also errichtete man auf der vorgelagerten *Ilhéu de Sal Rei* ein kanonenbewehrtes Fort und benannte es nach der portugiesischen Königsfamilie *Forte dos Duques de Bargaça*. Die portugiesischen Könige sind längst von der Landkarte der Geschichtsschreibung verschwunden, vom Fort sind nur noch die Grundmauern erhalten, einige Kanonenrohre verrosteten in der Sonne.

Weltreise mit «Yellow Jack»

Dieses Fort sollte dreissig Jahre später Schauplatz einer Tragödie werden. Am 21. August 1845 traf die Schaufelradfregatte *HMS Eclair* im Hafen von Sal Rei ein. Sie war zwei Jahre zuvor in Dienst gestellt worden und hatte schon mehrere Namenswechsel hinter sich. Ursprünglich hatte man sie auf den Namen *Lucifer* taufen wollen, doch dann lief sie als *HMS Infernal* vom Stapel und wurde wenige Monate später in *Eclair* umbenannt. Ob «Hölle», «Teufel» oder «Blitz», ihr Name schien Programm zu sein, denn sie veränderte die weltweiten Wirtschaftsbeziehungen von Grund auf.

Ursache dafür war das Gelbfieber. 1833 hatte Grossbritannien die Sklaverei für illegal erklärt. Zur Kontrolle setzte man Patrouillenschiffe ein, darunter die *Eclair*. Sie hatte 1845 einige Wochen vor Westafrika gekreuzt und Sklavenhändler aufgebracht und war dann in Sierra Leone vor Anker gegangen. Dort lag sie nun drei Monate an der Südspitze der Insel *Sherbro*, inmitten eines von Mangroven überwucherten, von wenigen Schiffspassagen durchzogenen Sumpfgebiets. Ihre Aufgabe bestand darin, die Shebar-Passage am Zusammenfluss von *Sewa River* und *Wanjei River* zu überwachen – weiter südlich hatten sich Handelsstationen etabliert, die Sklavenhandel betrieben. Deren Schiffe wollte man stoppen und die Betreiber in Freetown vor Gericht bringen. Regelmässig schickte Kapitän Walter Grimston Bucknall Estcourt Gruppen von dreissig bis vierzig Mann flussaufwärts, um die Handelswege zu kontrollieren und gleichzeitig Frischwasser zu besorgen. Es goss wochenlang in Strömen, Schiff und Mannschaft litten unter der Schwüle und Feuchtigkeit, die Versorgung wurde von Tag zu Tag aussichtsloser. Weshalb der Aufenthalt ausgerechnet während Regenzeit stattfand und weshalb man ihn so lange aufrechterhielt, konnte später nie ermittelt werden – die Region war damals schon als eine der ungesündesten der westafrikanischen Küste bekannt. Ende April erkrankten mehrere Matrosen. Zunächst vermutete man, es könne sich um das sogenannte nicht infektiöse «Coast Fever» handeln, bald darauf starben zehn Matrosen. Ende Juli wurde die *Eclair* nach Freetown zurückbeordert. Die Gesunden durften an Land gehen, die Kranken blieben an Bord. Zwei Wochen lag das Schiff im Hafen der Kronkolonie, während Kojen, Takelage und Planken gereinigt wurden und das Fieber an Bord ungehindert weiter wütete.

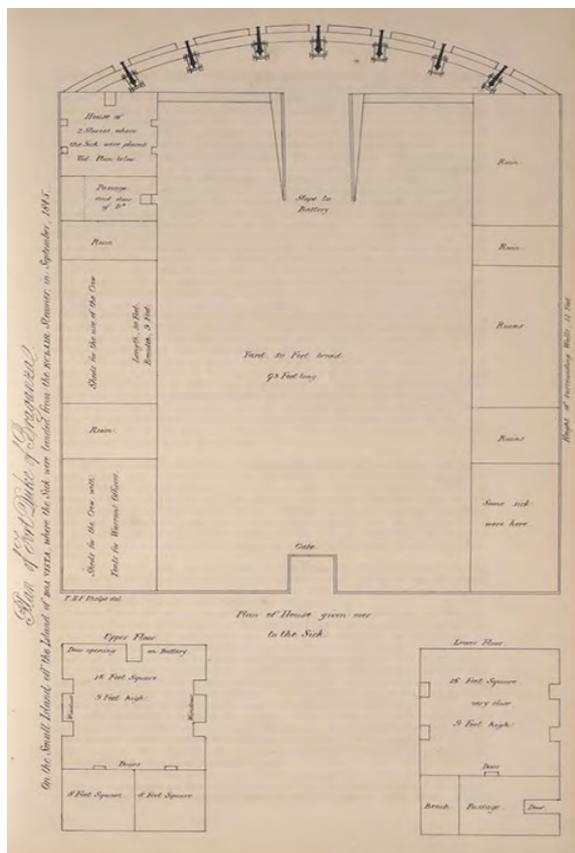
In Westafrika, vor allem in Sierra Leone hatte Gelbfieber eine lange Geschichte: Einheimische waren immun – wer infiziert wurde, starb früh, wer überlebte, war fortan geschützt – doch für die meisten Kolonialbeamten endete es tödlich. Das Wissen um die Übertragungswege war rudimentär, manche machten «schlechte Luft» in Folge von Regen, Tornados und Hitze verantwortlich, andere glaubten, das Fieber werde von Mensch zu Mensch übertragen.

Schon fünfzig Jahre zuvor hatte die als «Bolama-Fieber» bekannte Krankheit für einen weltweiten Skandal gesorgt. Die Geschichte hatte visionär begonnen: Im März 1792 waren die *Hankey*, die *Calypso* und die *Beggar's Benison* in England aufgebrochen, an Bord Abolitionisten der «Bolama Association», die von den Idealen der Französischen Revolution durchdrungen waren und auf *Bolama*, einer Guinea vorgelagerten Insel, mit «gemieteten Sklaven» eine «demokratische Kolonie» gründen wollten. Mitte März traf man am Ziel ein, einige der Männer gingen von Bord, begannen mit Rodungen und wurden am nächsten Tag von Angehörigen des Stammes der Bijagos getötet, die von der Nachbarinsel Canhabaque herübergerudert kamen. Die Bijagos betrachteten Bolama als ihr Jagdgebiet und Eigentum und hatten schlechte Erfahrung mit den Weissen gemacht: Ihr Stamm war einer der ersten gewesen, die im 15. Jahrhundert als Sklaven auf die Westindischen Inseln verschleppt worden waren. Die *Calypso* eilte umgehend in den Hafen von Bissau zurück, an Bord prall gefüllte Wassertanks, in denen es von Moskitos nur so wimmelte. Mehrere Siedler litten an hohem Fieber, begleitet von schwarzem Erbrechen, einige starben.

Um die Überfälle der Bijagos zu stoppen, pachtete Philipp Beaver, einer der Abolitionisten-Führer, im Gegengeschäft für Kleider, Messer und Regenschirme vom lokalen Chief ein Stück Land und führte ein straff geleitetes Siedlerregime ein. Er sollte sich bald als Diktator entpuppen. Nachts schliefen die Weissen auf dem Schiff, tags arbeiteten sie an ihrer Vision eines neuen Kolonialismus'. Unbeirrt von Tropenstürmen und wilden Tieren, die Ochsen, Schafe und Ziegen rissen, setzten sie die Arbeit fort, selbst als riesige Affenherden die neuen Plantagen überfielen. Die Tiere sassen in grossen Gruppen auf den Bäumen, waren leicht zu töten, schmeckten gut und trugen ein unbekanntes Virus in sich, das sich auf zunächst unbekannte Weise weiter verbreitete. Bald war die Zahl der Siedler dezimiert, von 38 waren noch 28 am Leben, 23 waren erkrankt. Als nach neun Monaten die Mietdauer ablief, brach die *Hankey* in Richtung England auf. Beaver aber blieb auf Bolama, bis ihm nur noch fünf Getreue die Stange hielten. Dann warf auch er das Handtuch, verliess den angeblich «gesündesten Ort der Westküste» in Richtung Sierra Leone und bescheinigte den abtrünnigen Kollegen ein «völliges Fehlen der Grundwerte von harter Arbeit und Disziplin».

Als die *Hankey* im November 1792 in Richtung Norden lossegelte, war sie vom Bolama-Fieber und von Moskitos verseucht. Nur acht Passagiere erreichten die Kapverden. Die Royal Navy liess das Schiff reparieren, doch anstatt es nach England zurückzubeordern, schickte sie es weiter in Richtung Karibik. Die *Hankey* lief nacheinander Barbados, Grenada und Santo Domingo an, dezimierte grosse Teile der französischen und britischen Kolonialverwaltung und segelte weiter in Richtung Philadelphia, der damaligen Hauptstadt der Vereinigten Staaten. Von den Docks aus drang das Fieber in die Stadt vor. Die Bewohner flohen aufs Land oder verbarrikierten sich in ihren Häusern, täglich waren Hunderte Tote zu beklagen, fünftausend fielen der Seuche zum Opfer. Von Philadelphia aus verbreitete sich «Yellow Jack», wie man die Krankheit inzwischen nannte, weiter nach Baltimore und New York, bis hinauf nach Boston. Erst im Oktober 1793 begab sich die *Hankey*, inzwischen als «Ship Of Death» in aller Munde, unter dem Schutz eines Flottenverbunds nach England und wurde in Stangate Creek am Medway River unter Quarantäne gestellt. Die Mannschaft ging von Bord, und das Schiff, das Zehntausenden den Tod gebracht hatte, wurde in Flammen gesetzt und nahe der Uferlinie versenkt.

Fünzig Jahre nach der Katastrophe sollte «Yellow Jack» ein weiteres Mal nach England gelangen. Im Sommer 1845 machte sich die *Eclair* in Sierra Leone auf den Heimweg. Man passierte Gambia, wo man auf dem Höhepunkt der Regenzeit zehn Tage vor Anker lag, und nahm Kurs in Richtung Norden. Erneut starben mehrere Mannschaftsmitglieder, täglich stieg die Zahl der Infizierten, ein Zwischenstopp auf Boa Vista wurde unumgänglich. Als die *Eclair* am 21. August in Sal Rei einlief, war ein weiteres Dutzend Opfer der Seuche geworden, vierzig waren erkrankt. Teils aus Unkenntnis über die Infektionswege, teils aus Pragmatismus versicherte der Kapitän, es bestehe keine Ansteckungsgefahr, also liess man das Schiff in den Hafen einlaufen. Einige Verantwortliche hofften, die bessere Inselluft könne helfen, das Sterben zu beenden, Marineärzte behaupteten, die schlechten sanitären Einrichtungen an Bord, verbunden mit Alkoholmissbrauch der Matrosen, seien der Grund für die Epidemie.



Belegungsplan für die Unterbringung der Mannschaft im Forte dos Duques de Bargaça

Dass die Ursache Gelbfieber war, wollte keiner bestätigen. Um die *Eclair* zu reinigen, gingen Offiziere und Mannschaften von Bord. Die Offiziere wurden in Sal Rei einquartiert, die Mannschaften im heruntergekommenen Forte dos Duques de Bargaça. Die Gesunden quartierte man um den Innenhof in Hütten ein, die Kranken kamen in zwei überfüllte Stockwerken der Befestigungsanlage. Zwar achtete man darauf, dass Gesunde und Kranke getrennt waren und wusch oder verbrannte die Kleider von Verstorbenen, doch weder der Schiffsarzt noch der lokale Mediziner Dr. Kenny wollten eine Quarantäne verhängen. Wenige Tage später drangen die im Zwischendeck frei umherfliegenden Moskitos ans Land. In Windeseile sprang die Epidemie auf Boa Vista über und tötete fast ein Drittel der Inselbevölkerung. Am 13. September kamen die Marineärzte zum Schluss, dass das «Pestschiff» – so lautete inzwischen der Übernahme der *Eclair* – so rasch wie möglich nach England zurückzubeordern sei, denn seit dem Eintreffen auf Boa Vista waren weitere 31 Mann-

schaftsmitglieder gestorben. Die *Eclair* nahm frisches Wasser und Lebensmittel auf und dampfte in Richtung Madeira. Dort verweigerten die portugiesischen Behörden ein Einlaufen, als sie die gelbe Flagge sahen, liessen aber den britischen Mediziner Dr. Sidney Bernard an Bord, denn ausser dem Kapitän waren inzwischen der Schiffsarzt Mc Maconchy und mehrere Helfer gestorben. Unter dem Kommando von Ersatzkapitän Henry Cooke Harston brach die *Eclair* in Richtung Grossbritannien auf. Offenbar war es auf Boa Vista aber nicht gelungen, sämtliche Moskitos auszurotten, denn es kam zu weiteren Toten. Als die *Eclair* am 2. Oktober 1845 in die Themsemündung einbog, hatten zwei

Drittel der Mannschaften und Offiziere die Reise nicht überlebt – wären sie früher von Bord gegangen, wären sie ihrem Schicksal entgangen. Die verseuchte *Eclair* wurde auf Burntwick Island isoliert, einem östlich von London gelegenen Feuchtgebiet am Stangate Creek, direkt neben den Gefangenenwracks der ›Prison Hulks‹, wo die berühmte Schmugglerbande ›North Kent Gang‹ ihr Basislager betrieb. Da die Quarantänevorschriften verlangten, dass sämtliche Insassen an Bord bleiben mussten, kam es zu weiteren Toten, darunter auch der Arzt Sidney Bernard. Erst Mitte Oktober riss die Sterbekette ab, als man die *Eclair* evakuierte. Die Kranken wurden auf die *HMS Worcester* verteilt, die Genesenden auf die *HMS Benbow*.



Verscharrt auf Burntwick Island: Das Grab des Schiffsarztes der *Eclair*, Dr. Sidney Bernard. Inzwischen ist es völlig überwuchert und kaum noch zu finden.

Hände in Unschuld gewaschen

Der Skandal löste in britischen Medien einen Shitstorm aus, gefolgt von Auseinandersetzungen in Mediziner- und Politikerkreisen. Erst jetzt gab das britische Unterhaus Untersuchungen in Auftrag. Gilbert King, *Inspector of Hospitals and Fleets*, versuchte nachzuweisen, dass die Kapverden schon lange vor der Landung der *Eclair* für Gelbfieber prädisponiert gewesen seien und dass die Marine nur Zeuge eines menschlichen Dramas geworden sei. Um dem Vorwurf, man gäbe sich mit Gefälligkeitsgutachten zufrieden, entgegenzuwirken, beauftragte die Regierung James Ormiston McWilliam mit einem Zweitgutachten – man hoffte, er werde bestätigen, dass Gelbfieber weder infektiös sei noch eine eigene Krankheit. McWilliam war Fachmann, hatte einige Jahre zuvor auf der Niger-Expedition Gelbfiebersausbrüche untersucht und war zu dem Schluss gekommen, dass die Krankheit nicht direkt von Mensch zu Mensch übertragen werden kann. Er reiste nach Boa Vista, befragte zahllose Überlebende und stellte fest, dass man seit Jahrzehnten keinen Fall von Gelbfieber verzeichnet hatte. 1852 legte er seinen Bericht vor – es war eine schallende Ohrfeige für die Regierung. Die wichtigste Aussage seiner *Further Observations on that portion of Second Report on Quarantine by General Board of Health which relates to Yellow Fever Epidemic on board H.M.S. Eclair, and at Boa Vista* lautete: Die Krankheit «that ravaged Boa Vista, was the same as that which prevailed among the crew of the *Éclair*, leaving no doubt of its having been introduced by the *Éclair*». Somit hatte ein britisches Schiff eine Epidemie verursacht, weil ökonomische Interessen schwerer wogen als die Gesundheit der Bevölkerung.

Bei dem Expertenstreit ging es um weit mehr als ein paar Matrosen und die Menschen auf einer entlegenen Insel. Entweder würden britische Schiffe, die aus den Kolonien zurückkehrten, weiter als unbedenklich gelten – womit der von Neapel, Venetien, Savoyen-Piemont und anderen italienischen

Häusern erlassene Bann beendet wäre – oder man müsste Schiffe einer teuren Quarantäne unterziehen, was Quarantäne zu einem potentiellen Repressionsmittel der Aussen- und Wirtschaftspolitik gemacht hätte, denn damals existierten keine internationalen Vereinbarungen zur Seuchenbekämpfung. Dr. Kings Behauptungen, untermalt mit rassistischen Äusserungen über die «ungebildeten Armen», die angeblich auf Schadensersatz spekulierten, waren wissenschaftlich nicht untermauert und dienten dazu, die Aussenwirtschaft am Laufen zu halten und die Royal Navy reinzuwaschen.

Zwei Jahre später erhielt die *Eclair* einen neuen Namen, es war der vierte in ihrer Karriere. Jetzt kontrollierte sie als *Rosamund* die Küsten West- und Südafrikas, wurde 1863 in einen Walfänger umgerüstet und bald darauf verschrottet. Inzwischen war ein grosser Teil der Inselbevölkerung Boa Vistas infiziert, viele waren dem Fieber erlegen, andere waren arbeitslos, weil eine Beschäftigung als Hafenarbeiter oder Matrosen für sie nicht mehr in Frage kam – Schiffe aus Boa Vista mussten einen Monat in Quarantäne liegen und waren für die Reedereien unrentabel. Boa Vista war zum Opfer der Unkenntnis und Ignoranz der Royal Navy geworden. Die britischen Händler aber zogen sich vom Salz und von der schönen Insel zurück, machten ihr Glück auf der Nachbarinsel São Vicente und verwandelten den dortigen Naturhafen *Porto Grande*, der Jahrhunderte lang Freibeutern als Unterschlupf gedient hatte, in einen Kohlenbunker für die *Royal Mail Steam Company*. Eine wasserlose, nahezu unbewohnte Insel hatte der einst blühenden Nachbarin den Rang abgelassen.



Die verlassenen Salinen von Sal Rei, um 1906

Wenige Jahre nach dem Niedergang Boa Vistas entbrannte ein weltweiter Kampf um die neue Technologie der Telekommunikation. 1870 hatte man begonnen, zwischen Afrika, Asien, Australien, Nord- und Südamerika Seekabel zu verlegen, die meisten unter Federführung britischer Firmen, allen voran der schottische Unternehmer John Pender. Nachdem er Grossbritannien mit den USA verkabelt hatte, gründete er Subunternehmen, um die riesigen Teilstrecken nach Indien und in den Fernen Osten zu bewältigen: von Malta über Alexandria, Suez und Aden bis Bombay und Madras, weiter nach Malaysia, Malakka, Singapur und Batavia (heute Jakarta) bis ins australische Port Darwin. Sein nächstes Grossprojekt war eine Telegrafenerleitung zwischen Europa und Südamerika. Die dazu eigens gegründete *Western and Brazilian Telegraph Company* stiess von Santos über Rio und Bahia nach Recife und Belém vor, von wo aus die *Brazilian Submarine Telegraph Company* die Kabel quer durch den Atlantik zog- Von Osten kommend, wurden die Kabel vom portugiesischen Carcavellos über Madeira und die

Kanaren auf die Kapverden verlegt. Knotenpunkt aller Leitungen war Mindelo auf São Vicente, das mittlerweile zu einer respektablen Hafenstadt aufgestiegen war.



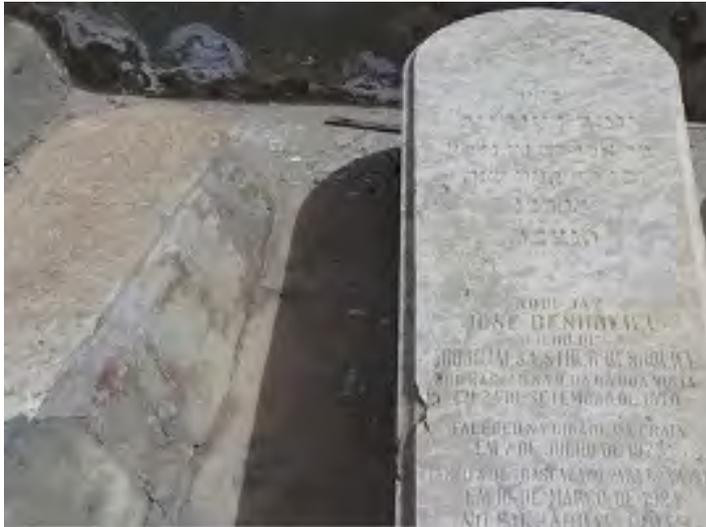
Station der *Western Telegraph Co.* in Mindelo, Aufnahme um 1902

They never come back

Vom wirtschaftlichen Aufschwung São Vicentes profitierte Boa Vista weder ökonomisch noch demografisch. Einen bescheidenen Aufschwung erlebte die Insel noch einmal gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als Sephardische Juden, darunter die aus Marokko geflohene Händlerfamilie Ben'Oliel, die Kalkindustrie ankurbelten und eine moderne Ziegelfabrik errichteten, deren Überreste bis heute in den Sanddünen zu sehen sind und deren Energiehunger das dichte Tamariskengestrüpp des Landesinnern auffrass, bis nur noch die heutige Wüstenlandschaft zurückblieb. Dann wurde es still um Boa Vista, die Insel versank in einen tiefen Schlaf.

Erst in den 1990er-Jahren änderte sich die Situation, als internationale Konzerne begannen, die «Perle der Kapverden» für den Tourismus fit zu machen. Zuvor hatte man die Nachbarinsel Sal, deren wichtigste Einnahmequelle der von Mussolini errichtete Flughafen Espargos gewesen war, aufgerüstet – nun kam Boa Vista an die Reihe. Zwar verschleppten sich die Hotelprojekte immer wieder, was für die Einheimischen ein Segen war, denn der Ertrag würde an ausländische Investoren zurückgelenkt werden. Doch schon bald flogen Tausende All-Inclusive-Touristen nonstop von Mitteleuropa an den Strand, um sich über mangelnde Sicherheitsbedingungen der Bettenburgen zu beklagen. Der alte Flughafen Rabil mit seiner winzigen Empfangshalle, in der das Gepäck noch von Hand ausgeteilt worden war, wurde zum internationalen Airport mit Sicherheitsschleusen und Baggage Claims ausgebaut und nach dem ersten Präsidenten der *República de Cabo Verde* benannt. Am 19. Dezember 2007 landete, aus Verona kommend, ein Direktflug der italienischen *Livingston Airlines* auf dem *Aeroporto Internacional Aristides Pereira*. Alle Gäste wurden mit warmer *morabeza* begrüßt, einem typisch kapverdischen, schwer zu übersetzenden Gefühl, das *gentileza* (Freundlichkeit), *hospitalidade* (Gastfreundschaft) und *alegria* (Freude) in sich vereint. Ein Jahr später lag die Fluggesellschaft am Boden, die italienische Luftfahrtbehörde hatte ihr die Betriebserlaubnis entzogen. Bald tauchte sie wieder auf, um jetzt als *Livingston Air* mit Chartermaschinen Geschäftsreisende nach Brasilien, Afrika, Zentralamerika und in den Mittleren Osten zu bringen – Boa Vista lag nicht mehr an der Route. *TUI* übernahm die Aufgabe («Der erste Tui Magic Life Club auf den Kapverden!») und karrte Pauschalreisende

heran, die auf ihren Quads durch die Dünen rasten und den Schildkröten nachstellten, die wie seit Jahrhunderten nachts ihre Eier am Strand ablegen – bis 2021 die Covid-Pandemie ausbrach. Sie liess die Erträge aus dem Tourismussektor auf null sinken, und fast hätte man meinen können, man würde die Echos der Nebelhörner der *HMS Eclair* hören.



Grab der Familie Ben'Oliel auf dem jüdischen Friedhof von Boa Vista. Hier liegt auch Julia Maria Pettingall begraben, die Tochter von Charles Pettingall, Vorsitzender Richter der britisch-portugiesischen Kommission zur Abschaffung der Sklaverei. Er war 1845 mit seiner Familie vor der Gelbfieberepidemie auf die Nachbarinsel São Nicolau geflohen und kehrte im November zurück, da er glaubte, die Ansteckungsgefahr sei gebannt. Bald darauf infizierte Julia sich und starb

Küste der guten Hoffnung

Wir waren noch mit einer winzigen Propellermaschine auf dem alten Flughafen Rabil gelandet, drei Monate vor dem grossen Umschwung. Staunend hatten wir die senegalesisch angehauchte, vor sich hin dämmernde Flughafenarchitektur passiert, hatten einen brach liegenden Hotelkomplex links liegen gelassen und waren nach Sal Rei gefahren, um im wahrscheinlich schönsten Guesthouse von ganz Kap Verde eine oder zwei Wochen zu verbringen, in einem Zimmer, das dem Weltumsegler Fernão de Magalhães gewidmet war. Ein paar Tage später waren wir zur Nordküste aufgebrochen.

Das Wrack der *Cabo Santa Maria* liegt an der unbesiedelten Costa de Boa Esperança, der «Küste der Guten Hoffnung», nur wenige Meter vom Ufer entfernt, bei Ebbe kann man sie gut zu Fuss erreichen. Ihr Rumpf war auseinander gebrochen, und die Wellen nagten mal stürmisch, mal friedlich an den Spanten. Ihr Bug lag weggekippt im Sand, steil ragte ein Hauptmast in die Höhe, oben trotzten die Überreste eines Vogelnests den Winden. Unermüdlich donnerte die Brandung gegen das Schiff und durch das Schiff hindurch, und aus seinen aufgerissenen Flanken sprühte die Gischt.

Die Informationen in den Reiseführern waren knapp und uneinheitlich gewesen. Zwar herrschte über den Namen noch Einigkeit, doch bereits zum Datum der Havarie, ebenso wie zum Ablauf, gab es schillernde Angaben, und die Hintergründe wollen schon gar nicht zusammenpassen. Das Unglück sei «vermutlich auf einen Navigationsfehler des betrunkenen Kapitäns zurückzuführen», meinte einer der Autoren. Man habe das Schiff «erstaunlich rasch aufgegeben», konterte ein anderer. Die Fracht sei über Land weggeschafft und von der Bevölkerung «dankbar verwertet» worden, schrieb ein dritter ... Angesichts dessen, was am Ufer lag, war das herzlich wenig, zudem hatte ich das Gefühl, dass irgend-etwas nicht stimmte. Was sollte, zum Beispiel, heissen: «Das Schiff wurde erstaunlich rasch aufgege-

ben»? Oder anders gefragt: Was wäre denn eine *nicht* erstaunliche Frist gewesen, innerhalb derer man ein Schiff aufgibt? Beruhte die Angabe über den Alkoholmissbrauch des Kapitäns – ein Phänomen das unter Seefahrern freilich oft vorkommt – auf Fakten oder hatte der Autor ein Szenario à la Moby Dick entworfen, wozu er dann die Charakterschwächen seines Protagonisten hinzu erfand? Stranden Schiffe an irgendeinem unbekanntem Tag, ohne dass man sagen kann, welches Datum auf dem Abreisskalender stand? Was wurde transportiert? «Die Ladung» hiess es – schön und gut, aber welche? Es musste doch Ladelisten gegeben haben, allein schon deshalb, um Zollpapiere erstellen zu können. Ging etwas Wichtiges verloren?

Unweit des Wracks fanden wir Reste von Seilwinden und Überbleibsel einer Piste aus rotem Backstein, und weil im Umkreis von -zig Kilometern kein Haus und keine Anlegestelle, geschweige denn ein Hafen zu finden war, lag nahe, dass man diese Piste angelegt hatte, um die Ladung zu löschen. Dann fanden wir Kunststoff- und Glasflaschen, Dämmstoffe, blank gescheuertes Holz, Kisten, Gummi und andere Dinge, von denen man schwer sagen konnte, ob sie aus dem Schiff stammten oder ob es sich, was angesichts des Erhaltungszustands wahrscheinlich war, um Strandgut handelte. Wir fotografierten das Wrack und seine Umgebung und unternahmen eine Wanderung in östlicher Richtung. Dort sties- sen wir auf mehrere tote Riesenschildkröten, teils mit, teils ohne Kopf, sowie seltsame Reihen verstein- erter Stäbe, die wie halbmeterhohe Zwergsoldaten aus dem Sand ragten und von denen einer der Reisebuchautoren meinte, es handle sich um wettergegerbte Reste von Mangobäumen, was uns ein- leuchtete, denn aussen hatten sie eine steinharte Erdkruste und innen einen weichen Kern aus Sand.

Die Szenerie rings um die *Cabo Santa Maria* ist schon beeindruckend genug. Aber dass das Schiff, gestrandet an der Küste der «Guten Hoffnung», denselben Namen trug wie das Flaggschiff von Chris- toph Kolumbus (das ebenfalls gestrandet war, nur fünfhundert Jahre früher), und dass in den Reise- führern nicht mehr zu finden war als ein paar Vermutungen, machte mich neugierig. Ich wollte die Geschichte *hinter* dem Wrack finden, schliesslich handelte es sich nicht um einen Haufen Schrott, son- dern um das Schicksal von Menschen, vielleicht sogar um eine Katastrophe.

Was ich im deutsch- und englischsprachigen Internet fand, waren im Grossen und Ganzen diesel- ben Informationen, die man in Reisebüchern findet, zudem einige Fotos der *Cabo Santa Maria* – in auseinandergebrochenem Zustand, von vorne, von hinten, von der Seite, schwarzweiss und in Farbe. Doch als ich auf eine spanische Suchmaschine überwechselte, brach eine wahre Flut von Nach- richten über mich herein: zur Geschichte des Frachters, zur Reederei (einem Unternehmen, das die Wirtschaft Spaniens entscheidend mitgeprägt hat), zu anderen Schiffen des Reeders, zum historischen Kontext ... Vier Dinge interessierten mich: Warum war die *Cabo Santa Maria* im Herbst 1968 gestran- det, wie erging es der Mannschaft, welche Fracht hatte sie an Bord und warum wurde sie aufgegeben? Je mehr ich fand, desto mehr gab es zu finden, und desto spannender wurde es. Bald schon entdeckte ich, dass der Frachter mitnichten «rasch aufgegeben» worden war, im Gegenteil: die Reederei hatte wochenlang Versuche unternommen, die *Cabo Santa Maria* mit Hochseebergungsschleppern wieder flott zu bekommen. Die gleiche Quelle dokumentierte, dass es sich kaum um einen «Navigationsfeh- ler» des Kapitäns gehandelt haben dürfte, sondern um einen jener Stürme, die im sonst so ruhigen Atlantik rund um die Kapverden ganz unerwartet auftreten können, mit tückischen Gewässern und

blitzartig wechselnden Windbedingungen. Ein solcher Sturm, so dachte ich, könnte das Schicksal der *Cabo Santa Maria* besiegelt haben – den Beweis dazu fand ich später in einer spanischen Tageszeitung.

Glocken für Brasilia

Weil die spanischen Suchmaschinen sämtliche Ausgaben der Zeitungen *«A.B.C.»* und *«La Vanguardia»* zugänglich halten, wurden die Informationen dichter und dichter. Die aufregendste fand ich eines Nachts per Zufall. Unter dem Datum des 18. September 1968 berichtete *«A.B.C.»* ihren Lesern: *«Por lo que respecta a la carga, la componen 1.720 toneladas de mercancía general, entre la que destacan diferentes partidas de productos químicos, abonos orgánicos, corcho, maquinaria, melones, aceitunas, aceites, Vinos de Jeres y cuatro campanas consignadas para la catedral de Brasilia»* – wobei die letzten Angaben fast unleserlich waren, weil sie von der Fusszeile des Archivs überdrückt waren. Aha, dachte ich, hier geht es um die Ladung, um Öl, Oliven, Sherry, Melonen, Düngemittel, ein bisschen dies, ein bisschen jenes, was man halt über die Meere verschifft. Ausserdem waren an Bord ... Kirchenglocken? Ja, dort stand es, unmissverständlich: *«Cuatro campanas»*. Vier Glocken, *«consignadas»* für die neu errichtete Kathedrale von Brasilia. Der Gedanke kam blitzartig: Die Glocken für den modernsten Kirchenneubau Südamerikas reisen auf einem spanischen Schiff; das Schiff trägt den Namen *Santa Maria*; diese *Santa Maria* läuft auf Boa Vista auf Grund – und die Glocken für Oskar Niemeyers brasilianische Kirche erreichen den Bestimmungshafen nicht. Und bei einer solchen Fracht sollen Versuche, den Frachter wieder flott zu bekommen, *«rasch abgebrochen»* worden sein? Es musste doch einen Liefertermin gegeben haben, an dem die Glocken in Brasilia eintreffen würden! Es musste organisiert sein, dass sie von irgendeinem brasilianischen Hafen eintausend Kilometer in die neue Hauptstadt geflogen würden, um installiert und eingesegnet zu werden, und dies alles im Rahmen einer Zeremonie, zu der nicht einfach der Gemeindepfarrer und ein paar Lokalfotografen kommen, sondern wenigsten der Erzbischof, wenn nicht sogar der Staatspräsident, und Gläubige aus dem ganzen Land. Eine solche Fracht legt man nicht einfach in die nächstbeste Lagerhalle, damit Inselbewohner sie *«dankbar verwerten»*. Und weshalb stammt dieses Glockengeschenk überhaupt aus Spanien, und nicht aus Portugal? Ausgerechnet Portugals einstiger Kolonialkonkurrent stiftet die Kirchenglocken für die nagelneue Hauptstadt der grössten portugiesischen Ex-Kolonie? Die beiden Kolonialmächte waren nie eng befreundet, woher nun diese fast offizielle Versöhnungsgeste? Selbst wenn das Baskenland von Giesereien aus allen Nähten platzt und (das wusste ich damals noch nicht) die Reederei *Ybarra* über eigene Hochöfen verfügte: Brasilien hätte seine Glocken genauso gut von der portugiesischen Giesserei *Jeronimo* in Braga produzieren lassen können ...

Ich verfolgte den Weg der drei Schwesterschiffe der *Cabo Santa Maria* (es handelte sich um vier Schiffe desselben Bautyps) von der Kiellegung über die Taufe bis zur Verschrottung. Dabei fand ich einiges über die Geschichte der Rederei *Ybarra y Compañía*, die auf die Gründung einer baskischen Grossfamilie zurückgeht: Die Ybarra waren zu Beginn des 18. Jahrhunderts durch Landwirtschaft reich geworden und hatten ihre Tätigkeiten auf Reederei, Bergbau, Hochöfen und Banken ausgedehnt, bis sie zu einer der mächtigsten Familien Spaniens aufgestiegen waren. Mit Hilfe einer portugiesischen

Suchmaschine fand ich genaue Angaben zu den Glocken – Name, Gewicht, Hersteller. Sie waren nach der Havarie drei Jahre im Meer verschwunden, was wiederum bedeutete, dass sie lange *vor* dem Auf-
laufen von Bord gespült worden sein mussten. Dazu braucht es ABER mehr als eine «ungeschickte
Kursänderung» des Kapitäns, dazu braucht es Sturm und hohe See. Man muss sich nur einmal den
Moment vorstellen, in dem die schwer rollende *Cabo Santa Maria* vier Kirchenglocken abwirft, so als
wären es schwarze Passagiere, die man ins Meer kippt.

Die Kapverden waren der Reederei *Ybarra y Compañia* offenbar nicht wohlgesonnen, denn unter
den Stichworten «cabo verde/naufragio» stiess ich auf ein weiteres Ybarra-Schiff, das unweit der
Kapverden gesunken war, nur vierzig Jahre zuvor. Der für damalige Verhältnisse riesige Personen-
frachter *Cabo San Antonio* hatte den Bürgerkrieg über am Quai von Buenos Aires vor sich hin gedüm-
pelt, weil Republikaner und Faschisten in Streit geraten waren. Kaum hatten die Faschisten gesiegt,
setzte General Franco ihn für einen medial aufgebauchten «Cruzero Azul» ein, eine Kreuzfahrt also,
bei der Exilanten nach Spanien gebracht wurden, um ihnen zu zeigen, wie schön die Heimat sein kann,
wenn die Richtigen am Ruder stehen. Diese *Cabo San Antonio* erreichte auf ihrer zweiten Atlantik-
überquerung nicht einmal mehr heimatliche Gestade und versank kurz vor Sylvester auf hoher See.

Die Recherchen zu Versuchen, die *Cabo Santa Maria* wieder flott zu bekommen, gestalteten sich
zäh, und allmählich verstand ich, warum die Reiseautoren an dieser Stelle das Handtuch geworfen hat-
ten. Zwar konnte ich die Namen der Bergungsschlepper rasch finden, doch genaue Angaben zu den
Schleppern oder Fotos fand ich nicht (inzwischen ist das Internet schlauer geworden), oder besser:
ich fand einen der Schlepper (die deutsche *Seefalke*), die anderen aber fand ich nicht. Beim zweiten
handelte es sich um eine gewisse *Jacob van Heemskerck*. Keine der Recherchen brachte einen Schlep-
per dieses Namens zutage, stattdessen landete ich bei einem Marineoffizier und -maler des 19. Jahr-
hunderts, einem gewissen Jacob Eduard van Heemskerck van Beest. Er hatte sich um die Mitte des
19. Jahrhunderts mit Ölgemälden und Aquarellen von Segelschiffen einen Namen gemacht und seine
Tochter Jacoba in Malerei ausgebildet, bevor sie an die Königliche Kunsthochschule von Den Haag
wechselte. Jacoba war eng befreundet mit Piet Mondrian und Wassily Kandinsky und liess sich von
Rudolf Steiners Anthroposophie beeinflussen, was sie zu theosophisch inspirierten Bleiverglasungen
motivierte ... diese Malerfamilie war eine Sackgasse, die mir weder den Namensgeber bescherte noch
das gesuchte Schiff.

Wo geht es zur Nordostpassage

Nun werden Schiffe oft nach berühmten Seefahrern benannt. Und weil es mehr Schiffe gibt als be-
rühmte Seefahrer, werden die Namen mehrfach verwendet. Gestützt durch eine niederländische Such-
maschine fand ich schliesslich den Namenspatron des zweiten Schleppers: Jacob van Heemskerck.
Geboren am 1. März 1567 in Amsterdam, war er als Admiral der *Republik der Vereinigten Niederlande*
1607 in der Schlacht von Gibraltar gefallen, nachdem er ein spanisches Geschwader vernichtet hatte.
Doch auch ohne diesen Gemetzel wäre von er ein prominenter Namenspatron gewesen. Im Mai 1596
waren er, Jan Corneliszoon Rijp und Willem Barentszoon (Willem Barents) auf den Westfriesischen
Inseln aufgebrochen, um eine Nordostpassage nach China zu finden. Es war ihre dritte Reise ins Eis-

meer. Hintergrund ihrer Expedition war das Wettrennen Englands und der Niederlande, im Norden eine schiffbare Passage zu finden, weil die Routen nach Mittel- und Südamerika und um Südafrika herum von Spanien und Portugal kontrolliert wurden. Die erste Station, eine kleine, unwirtliche Insel, taufte sie «Bäreninsel», nachdem sie dort einem Bären begegnet waren, dann segelten sie weiter und stiessen am 17. Juni auf «hohes Land völlig von Schnee bedeckt», das sie «Spitzbergen» nannten. Hier verloren sich die Spuren. Rijp wählte den Weg in Richtung Norden, in der Hoffnung, offene See zu finden, und kehrte, als er auf dichtes Packeis stiess, nach Amsterdam zurück. Barents und van Heemskerck drifteten östlich, umrundeten die Nordspitze von Nowaja Zemlja und mussten, von Eismassen eingeschlossen, an der Karasee überwintern. Bedroht von Eisfüchsen und Eisbären schützten sie sich in einer selbst gezimmerten Blockhütte, während die Tiere versuchten, Türen und Fenster einzudrücken. Als die verzweifelten Seemänner einen Eisbären erlegten, eskalierte das Drama: einige erkrankten, nachdem sie Eisbärenleber gegessen hatten, einer von ihnen starb. Grund war die damals unbekannte A-Hypervitaminose, ein Vitamin A-Schock, der Schwindel, Übelkeit, Erbrechen und Nervenschädigungen auslösen kann. Eisbären brauchen viel Vitamin A, um in schwierigen Zeiten Organe, Haut und Blut vor Kälte zu schützen, beim Menschen kann der Genuss zum Tod führen. Die Inuit essen weder Eisbären- noch Robbenleber – die Matrosen wussten das nicht.



Christian Julius Lodewyck Portmann: *Der Tod von Willem Barents am 20. Juni 1597*. Öl auf Leinwand, 1 x 1,33 m, 1836

Als Barents und van Heemskerck im Frühjahr 1597 erkannten, dass ihr Schiff nicht freikommen würde, zimmerten sie zwei Schaluppen und begannen, mit der Mannschaft in Richtung Lappland zu segeln. Barents erkrankte an Skorbut und überlebte die Fahrt nicht, van Heemskerck erreichte nach einer grauenhaften Reise durchs Packeis offene See, wurde von russischen Matrosen auf der Insel Vaygach geborgen und nach Kola gebracht – wo er ausgerechnet Jan Rijp begegnete, den er ein Jahr zuvor aus den Augen verloren hatte. Drei Jahrhunderte später fand der norwegische Kapitän Elling Carlsen 1871 das unversehrte Winterhaus von Barents und van Heemskerck auf Nowaja Zemlja – «Het Behouden Huys», das Haus der Rettung. Das Geschirr stand noch auf dem Tisch, ein paar gefrorene Kerzen lagen daneben, im Kamin steckte ein zurückgelassener Brief. Weitere siebenzig Jahre später verwandelten die UdSSR die Insel Vaygach in einen streng abgeschirmten Gulag, um die reichen Erzvorkommen zu

bergen, und errichteten auf Nowaja Zemlja ein Atomtestgelände, auf dem sie die riesige <Zar-Bombe> zündeten, die so schwer war, dass sie niemals hätte eingesetzt werden können, aber dazu diente, den USA zu zeigen, wozu man in der Lage war.



«Binnen in het Behouden Huys», 1596-1597 (Rijksmuseum Amsterdam). Eintrag aus dem Tagebuch von Gerrit de Veer, einem niederdeutschen Zimmermann, der als Handelsvolontär die Reisen von Willem Barents mitmachte und als einer der wenigen die Überwinterung auf Novaja Semlja überlebte

Dies alles war genügend Dramatik, um einen Hochseebergungsschlepper angemessen zu taufen, doch das Internet spuckte immer nur Informationen über ein gleichnamiges niederländisches *Schlachtschiff* aus, das kaum an der Bergung mittelgrosser spanischer Frachter beteiligt gewesen war. Ich suchte lange nach jener *Jacob van Heemskerck*, die erfolglos versucht hatte, die *Cabo Santa Maria* wieder flott zu bekommen, bis ich auf einer niederländischen Website die richtige fand, inklusive einiger Fotos. Sie war gerade einmal vier Jahre im Einsatz gewesen, also noch relativ jung, und sollte weitere sechszwanzig Jahre ihren Dienst tun, bis sie unter dem Namen *Hurricane II* verschrottet wurde. Das dritte Bergungsschiff aber, die *Damão*, blieb lange verschollen. Erst drei Jahre später fand ich auf einer lokalen Website der Insel São Vicente – jener Insel, die Boa Vista einst den Rang abgelassen hatte – zufällig die Abbildung einer historischen Postkarte. Sie zeigt die *Damão* friedlich am Quai von Mindelo.

Im Trüben gefischt

In den Fluten des Internets stösst man bisweilen auf Abenteuerliches, wenn man so im Trüben fischt. Beispielsweise behauptete die Website eines Kapverden-Reiseveranstalters, die *Cabo Santa Maria* sei «mit unzähligen Geschenken, welche die faschistische spanische Regierung zu ihren Unterstützern in Übersee bringen wollte» beladen gewesen. Die Meldung war offenbar von anderen Websites reihenweise kopiert, manchmal um 180 Grad gedreht worden, sodass entweder Franco etwas verschenkte oder selbst etwas geschenkt erhielt. Der Theorie haftete nichts Haltbares an. «Unterstützer Francos in Übersee» existierten Ende der Sechziger Jahre nicht mehr, «La Alianza Franco-Perón» lag mehr als zehn Jahre zurück. Als die *Cabo Santa Maria* im Herbst 1968 auf Boa Vista strandete, waren die spanisch-argentinischen Bruderküsse längst erschlafft. Francos einstiger Gesinnungsgenosse Juan Perón war seit dreizehn Jahren entmachtet und lebte im spanischen Exil, wenn Franco ihm hätte «Geschenke» übergeben wollen, hätte er nur um die nächste Ecke gehen müssen, statt den weiten Umweg über

den Atlantik zu wählen. Perón war derjenige gewesen, der im Zweiten Weltkrieg und in den Nachkriegsjahren Franco unterstützt und Getreidelieferungen nach Spanien geschickt hatte. Die Lieferungen aber waren längst eingestellt worden, weil Spanien nicht bezahlt hatte. Inzwischen hatte Spanien in Europa eine gefestigte Position und kein Interesse, Beziehungen zu Argentinien aufleben zu lassen, geschweige denn Dankesgeschenke zu versenden. Argentinien's Wirtschaft wiederum lag seit Beginn der 1960er-Jahre am Boden, die Regierungen waren instabil, Diktaturen unter «Expertenbeteiligung» versuchten, das Land mittels forcierter Industrialisierung in ein westliches Industrieland zu verwandeln. Es kam zu Attentaten, Arbeitsniederlegungen, Aufständen und brutalen Niederschlagungen. Seit 1966 herrschte Staatspräsident Juan Carlos Onganía wie ein Diktator und setzte inmitten des wirtschaftlichen Desasters eine rechtskonservative Politik durch, deren Folgen – sinkende Löhne, Massenentlassungen, gewaltsame Aufstände – bald zu seinem Rücktritt führten. In diesem Umfeld hatte Argentinien weit Besseres zu tun, als den spanischen Caudillo international zu stützen und ihn zu beschenken.

Am spannendsten wurden die Fake-News, als ich eines Tages das Posting eines Kapverden-Tourenveranstalters las, der behauptete, auf der Kommandobrücke der *Cabo Santa Maria* habe wahrscheinlich eine tödlichen Schlägerei stattgefunden. Das Posting war insofern pikant, um nicht zu sagen «zum Brüllen komisch», als exakt diese Geschichte Teil einer Video-Installation ist, in der eine preisgekrönte Schweizer Künstlerin unter Verwendung von Dialogen aus einem Bollywood-Film über einen fiktiven Konflikt an Bord berichtet ...

Die Theorie eines «Geschenkkorbes» und eines blutigen Gemetzels an Bord hatte sich also erledigt, doch auch ich musste aufpassen, um nicht «alternativen Fakten» aufzusitzen. Ausser den Websites von Zeitungen, Fotoarchiven und digitalen Publikationen betrat ich Nischen der Netzkommunikation, von denen ich noch nie gehört hatte. So begrüßte mich auf der Suche nach Informationen über die Zusammenarbeit zwischen der republikanischen Regierung und der UdSSR eine Website namens «El Gran Capitán». Es handelt sich dabei um ein Spezialistenforum, in dem ehemalige spanische Marineangehörige, also ältere Herren, über den Untergang von Schiffen diskutieren, und zwar weniger über deren historische Bedeutung als über exakte Uhrzeiten und Geschützkaliber, bis hin zu Mannschaftslisten mit Geburtsdaten. In einer Synopsis der Erzählung «Rastros de sandalo» der katalanischen Autorinnen Anna Soler-Pont und Asha Miró wiederum fand ich Hinweise, dass Fidel Castro einen heruntergewirtschafteten Ybarra-Luxusliner aufgekauft und als Truppentransporter nach Afrika eingesetzt hatte. Die brasilianische Homepage «novomilenio» wusste einiges über rote Bilanzen der Reederei Ybarra zwischen 1920 und 1940, als wegen der Wirtschaftskrise Subventionen nötig wurden (eine Tatsache, die auf den meisten spanischen Homepages verschwiegen wird), «La Tienda» offerierte eine Flasche Olivenöl durchschnittlicher Qualität, Marke «Ybarra», zum Preis von 12,95 US-Dollar.

In den Sand gesetzt

Die Reederei Ybarra y Compañía existiert nicht mehr, sie wurde 2006 von einer Hamburger Grossreederei geschluckt, die einem deutschen Puddinghersteller gehörte. Zehn Jahre später verkaufte der Konzern den Unternehmensbereich «Schifffahrt» an einen dänischen Reeder. Auch die meisten *Ybarra*-Schiffe fahren nicht mehr über die Meere, sei es, weil sie Havarien zum Opfer fielen, im Krieg versenkt oder aus Altersgründen verschrottet wurden. Bei vielen verliert sich die Spur im Nichts, eines tuckert als heruntergekommene Küstenfähre namens *Oriental Princess* durch südostasiatische Gewässer. Die *Cabo Santa Maria* aber liegt weiterhin am Strand von Boa Vista und trotz Wind und Wellen. Inzwischen ist sie in Reiseprospekten und Travellerblogs zur Sehenswürdigkeit avanciert und wird in grossen Gruppen mit 4 x 4-Fahrzeugen angesteuert. Informationen zur Geschichte und den Hintergründen gibt es selten, ausser dem Schiffsnamen, dem Datum und den angeblich «geheimnisvollen» Gründen fördern diese Exkursionen kaum historische Zusammenhänge zutage. Dem eindrücklichen Erlebnis aber, an der einsamen Nordostküste Boa Vistas zu stehen, tut all dies keinen Abbruch, zu dramatisch ist der Ort und das zerzauste Schiffswrack. Selbst wenn der Mast inzwischen abgebrochen und der Bug weggeschwemmt ist: es wird noch eine Weile dauern, bis die *Cabo Santa Maria* ganz aufgefressen ist.



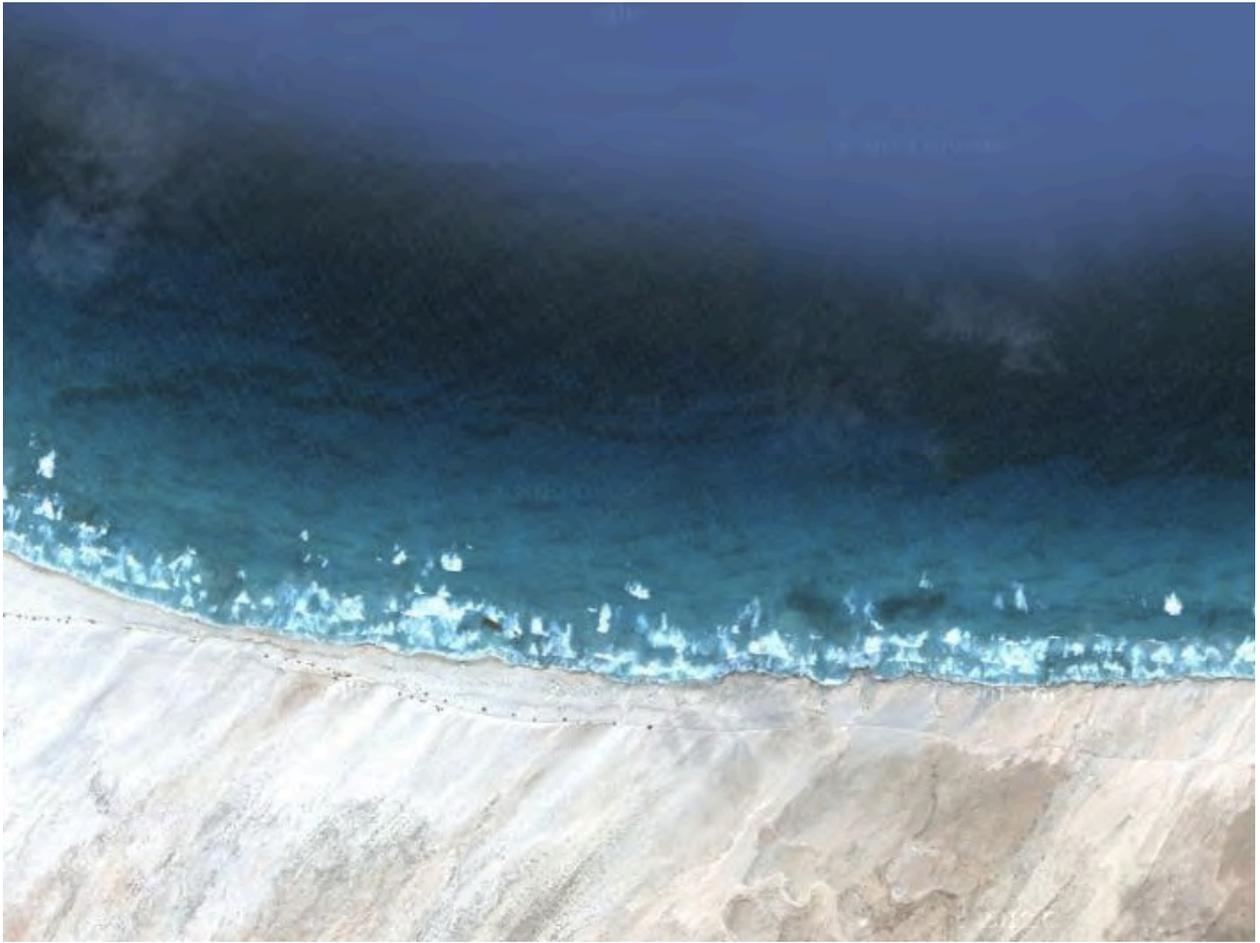
Ohne Mast und ohne Bug: die *Cabo Santa Maria* im Jahr 2020



Ilhas de Cabo Verde. Die östlichste, fast kreisrunde Insel ist Boa Vista



Nordküste der Ilha de Boa Vista



Costa de Boa Esperança



Die *Cabo Santa Maria* im Jahr 2010



Die auseinander gebrochene *Cabo Santa Maria*



September 2007













Relikt der Bergungsarbeiten: Seilwinde





Vorbereitung für die Videoaufnahmen
(<https://bettinagrossenbacher.com/16012n-22051w/>)



Costa de Boa Esperança, Blick in Richtung Osten



Cabo Santa Maria an der Nordküste von Boa Vista, 1968

Ende einer Seefahrt

Am 1. September 1968 strandete der Linienfrachter *Cabo Santa Maria* an der Costa de Boa Esperança im wüstenartigen Nordwesten der Ilha da Boa Vista. Das Schiff war mit Handelsgütern beladen, darunter Oliven, Öl und Düngemittel, und auf dem Weg nach Südamerika. Die Ursache blieb zunächst ungeklärt, Gerüchte sprachen von einem Navigationsfehler des betrunkenen Kapitäns Don Fernando Solís, Hinweise für die These gab es nicht. Möglicherweise hatte einer der Stürme, die in den sonst eher ruhigen Gewässern um Boa Vista mit heftigen Nordost-Passatwinden und tückischen Strömungen plötzlich auftreten können, die *Cabo Santa Maria* auf Grund laufen lassen.



Der deutsche Hochseebergungsschlepper *Seefalke*

Die Havarie wurde in den spanischen Medien breit kommentiert. Am 18. September 1968 berichteten Tageszeitungen, darunter die andalusische Ausgabe von *«A.B.C.»* und *«La Vanguardia Española»*, ausführlich über das Ereignis und die Versuche der Reederei *Ybarra y Compañía*, das Schiff, das bisher nicht leck geschlagen war, wieder flott zu bekommen. Doch weder dem portugiesischen Bergungsboot *Damão* noch der deutschen *Seefalke*, einem der stärksten Hochseebergungsschlepper, gelang es, die *Cabo Santa Maria* in tieferes Wasser zu ziehen. Als auch die niederländische *Jacob van Heemskerck* aufgeben musste, beschloss die Reederei, die Fracht mittels Seilwinden ans Ufer zu ziehen und über eine eigens angelegte Backsteinpiste wegzuschaffen. Bis 2002 konnten Besucher das Wrack in seiner unversehrten Schönheit am Strand liegen sehen, dann zerbrach es in zwei Teile.



Der 1964 in Holland gebaute Hochseebergungsschlepper *Jacob van Heemskerck* bei ruhigem Seegang ...



... und im Hafen als spätere *Hurricane II*



Der Schlepper *Damão* 1965 im Hafen von Mindelo auf São Vicente. Im Hintergrund die 1936 in Lissabon als Kleiner Kreuzer gebaute und 1961 zum Vermessungsschiff umgerüstete *João de Lisboa*



Cabo Santa Maria im Hafen von Genua

Die *Cabo Santa Maria* war ein Schwesterschiff der *Cabo Santa Marta*, stammte aus der Reihe <Y> der spanischen Reederei *Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante* (Elcano) und war elf Jahre zuvor auf Kiel gelegt worden. Produziert unter dem Seriennamen <Y-3>, war sie zunächst als *Diaz de Solís* für die sevillanische Reederei *Naviera Comercial Aspe* gefahren. 1964 wurde sie an die Reederei *Ybarra y Compañía* verkauft, die auch die Nr. 2 der Reihe, die *Pedro de Valdivia*, erwarb und auf *Cabo Santa Marta* umtaufte. Knapp ein Jahr später, am 10. Dezember 1965, sollte die *Cabo Santa Maria* ihre erste Feuerprobe bestehen, als sie kurz nach Mitternacht auf dem Guadalquivir zwei Meilen südlich Sevilla mit dem belgischen Frachter *Yvonne* zusammenstieß. Obwohl bei dieser Kollision ihr Vorschiff total zerstört wurde, erreichte sie aus eigener Kraft die Werft, während die *Yvonne* abgeschleppt werden musste.



Mar Tirreno (produziert als <Y-1>) und *Mar Egeo* (<Y-4>)

Die beiden anderen Schwesterschiffe der Baureihe, *Rodrigo de Triana* – benannt nach jenem Matrosen, der in der Nacht vom 11. auf den 12. Oktober 1492 vom Ausguck von Christoph Kolumbus' *Pinta* die Insel *Guanahani* entdeckt hatte – und die nach dem spanischen Mönch und Entdecker benannte *Andres de Urdaneta*, wurden an die *Compañía Marítima del Nervión* ausgeliefert, wo man sie auf die Namen *Mar Tirreno* und *Mar Egeo* umtaufte. Beide transportierten Baumwolle zwischen dem Golf von Mexiko und Spanien und wurden 1979 ausser Dienst gesetzt.



Der Frachter *Cabo Santa Marta* stand sechzehn Jahre im Dienst der Reederei *Ybarra y Compañía*, bevor er 1980 an die Reederei *Flandemaar Shipping* verkauft wurde

Elcano hatte alle vier Schiffe entworfen und die Produktion geleitet. Die Firma war Teil des 1941 von Franco gegründeten *Instituto Nacional de Industria* (INI) und hatte den Auftrag an zwei Werften vergeben; *Diaz de Solís* und *Pedro de Valdivia* wurden von der *Empresa Nacional Bazan* in der Militärwerft von Cartagena auf Kiel gelegt, *Andres de Urdaneta* und *Rodrigo de Triana* in den *Astilleros de Cádiz*. Sie konnten bis zu 7.000 TM befördern, hatten eine Länge von 130 und eine Breite von 17 Metern, und die Hauptmasten ragten 8 Meter über Deck. Vier Sulzer SD-Dieselmotoren mit 7300 PS erlaubten Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 17 Knoten und machten sie zu den schnellsten der damaligen spanischen Handelsflotte.



stilleros Cadiz. J.Gargallo©

Andres de Urdaneta und Rodrigo de Triana in den Werften Astilleros de Cádiz

Lanzamiento de la nueva motonave «Pedro de Valdivia», en Cartagena

Que ha sido cedida por la Empresa Nacional Bazán a la Naviera Comercial Aspe

Cartagena, 1. — En los astilleros de la Empresa Nacional Bazán, de Construcciones Navales Militares, se ha efectuado esta mañana la botadura de la motonave «Pedro de Valdivia», que para la Empresa Nacional «Elcano» se ha construido en estos astilleros y que dicha empresa ha cedido a la «Naviera Comercial Aspe», de Sevilla. Actuó de madrina doña Dolores Molina de García Valiño y asistieron las autoridades y jerarquías, director gerente de la Empresa «Elcano», presidente de la Naviera Sevillana y otras personalidades.

Las características del barco son: eslora, 131'50; manga, 17'20; puntal, 10'83; calado medio, 7'48; desplazamiento, 10.950 tons.

A mediodía, el director de la Empresa «Bazán» obsequió con un almuerzo en el Real Club de Regatas a las autoridades e invitados al acto de la botadura, y a la madrina se le entregaron ramos de flores y un obsequio como recuerdo.—Cifra.

Solucione sus Regalos NAVIDAD en HOGAR DEL FUMADOR

GIMENO

P.º de Gracia, 101. - Tel. 63-72

Funerales por el alma del aviador don Demetrio Zorita

Tuvieron lugar en León

León, 1. — En la iglesia parroquial de San Marcelo se han celebrado solemnes funerales por el alma del malogrado aviador don Demetrio Zorita, fallecido recientemente en accidente de vuelo.

Representó al ministro del Aire el coronel jefe de este sector aéreo, y asistieron los gobernadores civil y militar, las autoridades provinciales y locales, así como los familiares del finado, que residen en León, de donde era natural, y numerosos amigos. — Cifra.

CUPON PRO CIEGOS
Premiado en el sorteo de anoche

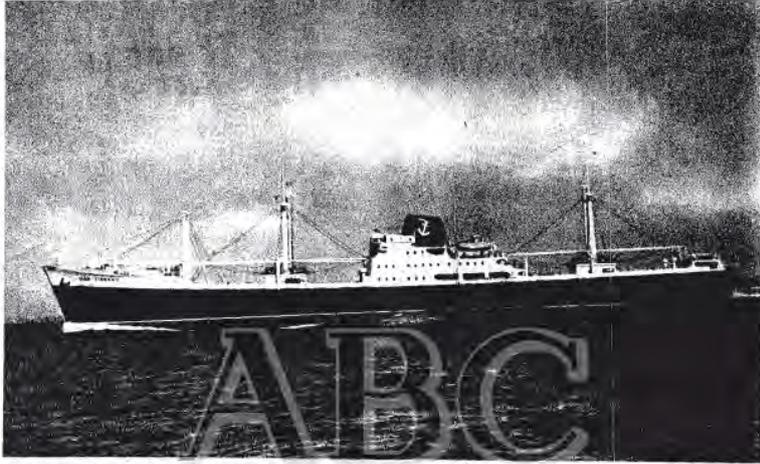
Nº 460

POLVOS
NEIOL

LIMPIAN SUELOS - MANOS - BAÑOS - MARMÓLES

Zeitungsbericht über den Stapellauf der *Pedro de Valdivia*, der späteren *Cabo Santa Marta*, in «La Vanguardia Española» vom 2. Dezember 1956

Dos nuevos buques de carga rápidos de 7.000 toneladas de P. M. y 17 nudos de velocidad, correspondientes al programa de la EMPRESA NACIONAL ELCANO DE LA MARINA MERCANTE, entran en servicio



El buque rápido a motor de 7.000 toneladas de P. M. y 17 nudos de velocidad "Y-1" "Mar Tirreno", ex "Rodrigo de Triana", cedido por "ELCANO" a la "Compañía Marítima del Nervión", que ha comenzado a prestar servicios trasatlánticos.

Durante el mes de enero último, dos buques, el «Y-1» «MAR TIRRENO», ex «RODRIGO DE TRIANA», y el «Y-3» «DÍAZ DE SOLÍS», primeros de una serie de diez unidades del mismo tipo, y una vez efectuadas felizmente sus primeras pruebas, han comenzado a prestar servicio.

El «Y-1» «MAR TIRRENO», ex «RODRIGO DE TRIANA», ha sido vendido por la EMPRESA NACIONAL ELCANO a «Compañía Marítima del Nervión», y salió, hace unos días, para Norteamérica, a fin de dedicarlo al transporte de algodón para los industriales textiles españoles. El «Y-3» «DÍAZ DE SOLÍS» se ha cedido a la «Naviera Comercial Aspa, S. A.», empresa armadora de Sevilla, que, con su gemelo, el «Y-4» «PEDRO DE VALDIVIA», próximo a entrar en servicio, se dedicarán a la línea regular Sevilla-Nueva York, tardando en ese recorrido unos ocho días.

Los buques de la serie «Y» son los más modernos y los más rápidos de la Flota Mercante española destinados a las líneas trasatlánticas. Llevan las más perfectas instalaciones para la carga, como palos hipodes tipo «ELCANO-M. K.», cerrres metálicos de escotillas tipo «ELCANO-MAC GREGOR», toda la maquinaria auxiliar de cubierta, eléctrica, tipo «ELCANO-B. D. T.», y los más eficaces aparatos para la navegación, como radar, piloto automático, sonda electroacústica, etc. Tienen un amplio volumen de bodegas, apto para cargas ligeras, y están acondicionados con camarotes para doce pasajeros, todos ellos con cuarto de baño. Cuatro unidades similares al tipo «Y» están en construcción en los ASTILLEROS DE SEVILLA

de la «EMPRESA NACIONAL ELCANO», con destino a la Flota Mercante Graneolombiana.

Con esas dos unidades son ya 38 los buques de los programas de la «EMPRESA NACIONAL ELCANO» que han entrado en servicio, alcanzando estas unidades un tonelaje de P. M. de 237.261 y 204.142 toneladas de R. B., lo que significa que los programas de «ELCANO» han hecho posible que, aproximadamente, un 20 por 100 de la Flota Mercante española tenga actualmente una edad inferior a los diez años.

De estas 38 unidades en servicio, 27 han sido vendidas a otros armadores, de ellos cuatro extranjeros. Entre los compradores de buques figuran las principales navieras españolas, a saber: «Naviera Aznar» (3 buques), «Compañía Transmediterránea» (7 buques), «Compañía Transatlántica Española» (3 buques), «Compañía Marítima del Nervión» (1 buque), «Naviera Pinillos» (2 buques), «Compañía Frutero - Valenciana de Navegación» (6 buques), «Naviera Comercial Aspa» (3 buques).

El programa total de la «EMPRESA NACIONAL ELCANO», actualmente en pleno desarrollo, alcanza 112 unidades, con 874.527 toneladas de P. M. y 664.646 toneladas de arqueo.

En este programa están incluidos 20 petroleros (2 de 16.000 toneladas de P. M., 12 de 19.500 toneladas de P. M. y 6 de 32.000 toneladas de P. M.), con un total de 458.000 toneladas de P. M. De estos petroleros, cinco están ya en servicio, y los restantes se terminarán a ritmo creciente.

Bericht über die technische Ausstattung und den Verkauf der vier Schwes-terschiffe in der Tageszeitung «A.B.C. Madrid» vom 16. Februar 1957



José María Ybarra Guitérrez de Caviedes, I. Conde de Ybarra, Reeder in Sevilla

Die Geschichte der Reederei *José María Ybarra y Compañía* hatte 1881 in Sevilla begonnen. Das Unternehmen war aus einem Betrieb von Küstenseglern hervorgegangen, den José María Ybarra Gutiérrez de Caviedes, I. Conde de Ybarra und Sprössling der baskischen Kaufmannsfamilie Ybarra, 1843 mit seinem Schiff *Dolores* gegründet hatte. Bereits sein Vater, José Antonio Ybarra de los Santos, war Kaufmann gewesen und hatte mit Olivenöl, Schinken und anderen landwirtschaftlichen Produkten gehandelt; später erwarb er Bergwerke im baskischen Somorrostro hinzu und gründete 1827 mit mehreren Teilhabern die Handelsgesellschaft *Ybarra, Mier y Compañía*, die im Abbau und Transport von Eisenerz tätig war – eine Ware mit riesigen Gewinnspannen.

Familienbände, Fortschrittsglaube



Fabrik und Hochofen *Nuestra Señora del Carmen*

Im Gebiet um Bilbao waren seit der Römerzeit Erze abgebaut worden. Anfang des 19. Jahrhunderts fand man grössere Vorkommen, die wegen ihrer Lage nahe der Erdoberfläche und innovativen Transportmöglichkeiten einen intensiveren Abbau erlaubten. Die Mine von *El Pobal* im Dorf Somorrostro unweit Barakaldo, heute ein Vorort von Bilbao, beherbergte drei Fünftel der regionalen Vorkommen und war in Besitz der Ybarra. Dreizehn Jahre nachdem José Antonio Ybarra die Handelsgesellschaft *Ybarra, Mier y Compañía* gegründet hatte, entstand auf Initiative mehrerer Kaufleute 1841 das Hüttenwerk *Sociedad Santa Ana de Bolueta*; fünf Jahre später gründeten die Ybarra gemeinsam mit den Familien Zubiría, Echeandía und anderen Familien bei Santander ein weiteres Hüttenwerk: *Fabrica Nuestra Señora de la Merced de Guriezo*. Sie übernahmen die 1930 von einem gewissen Lorenzo Serrano, Conde de Miravalles, gegründete Verhüttungsanlage *La Merced*, die im Verlauf der Karlistischen Kriege bankrott gegangen war, und erweiterten sie. 1854 folgte am Ufer der Flüsse Galindo und Nervión ein weiterer Hochofen: *Nuestra Señora del Carmen*. Die Produkte der baskischen Schmelzen waren so gut, dass sie im darauffolgenden Jahr auf der Pariser Weltausstellung mit einer Goldmedaille ausgezeichnet wurden. Zwei weitere Hüttenwerke folgten, *Mwinckel, Arregui y Compañía* und *Santa Águeda*, und Schritt für Schritt begründeten die Ybarra eine blühende Montanindustrie im Baskenland. Jetzt siedelten sich auch Zulieferbetriebe an, darunter die 1872 in Bilbao gegründete *Sociedad Anónima Española de la Pólvora Dinamita*, die unter einem Nobel-Patent Sprengstoffe herstellte.



Der Segeldampfer *Italica* auf einer Lithografie von 1860

Am industriellen Boom des Baskenlandes waren die Ybarra von Anfang mehrfach beteiligt: man baute Erze ab, man betrieb Hüttenwerke und man verschifft die Produkte eigenen Frachtern. 1860 eröffnete die *Italica*, laut Bildunterschrift «Das erste Ybarra-Schiff», unter Kapitän Don Domingo de Zараcondegui eine Frachtverbindung zwischen Bilbao und Sevilla und transportierte Eisenerz und landwirtschaftliche Güter aus dem Baskenland in die kantabrischen und nahegelegenen internationalen Häfen. Ihr stolzer Name verwies nicht etwa auf das Nachbarland Italien, sondern auf den Geburtsort der römischen Kaiser Trajan und Hadrian. Publius Cornelius Scipio Africanus, römischer Feldherr und Sieger über Hannibal in der Schlacht von Zama, hatte während des Zweiten Punischen Krieges am Guadalquivir die Siedlung *Italica* gegründet – die im Verlauf von tausend Jahren immer mächtiger werdende Stadt existierte bis ins 8. Jahrhundert nach Christus. Ähnlich zielstrebig wie ihre römischen Vorbilder erweiterten die Ybarra mittels Allianzen und Heiraten ihren wirtschaftlichen und politischen Einfluss. Parallel zum Ausbau der Reederei-, Hütten- und Agraraktivitäten (in Sevilla entstand später eine eigene Olivenölfabrik) begannen sie, sich an Bankenkonsortien zu beteiligen und eigene Banken zu gründen. 1857 entstand gemeinsam mit den baskischen Grossfamilien Epalza, Zubiría und Arellano die *Banco de Bilbao*, bald folgte die *Banco de Sevilla*, die Kredite an Agrarproduzenten vergab.



Altos Hornos y Fábricas de Hierro y Aceros de Bilbao am Zusammenfluss von Rio Galindo (Bildmitte) und Rio Nervión

Das Erz aus der *Provincia de Vizcaya*, damals das beste der Welt, und die Erzeugnisse der Katalanischen Textilindustrie ermöglichten Spanien, seine wirtschaftliche Rückständigkeit, die ein Resultat der Karlistischen Kriege war, innert kurzer Zeit wieder aufzuholen. In wenigen Jahrzehnten verwandelte die Industrialisierung die traditionell bäuerliche Region um Bilbao in ein dicht erschlossenes Montanrevier. Eisenbahnen für den Transport von Holzkohle, Dynamit und Erzen wurden gebaut, Flüsse begradigt, Ufer befestigt. Hafenanlagen und Hüttenwerke schossen aus dem Boden. Aus dem einst fruchtbaren Ackerland wurden riesige Industrieflächen, die ökologische Spätfolgen sind bis heute spürbar. Der Preis für die Entwicklung waren Zerstörung gewachsener Strukturen, Landflucht und Arbeitslosigkeit. Der Umbruch war einer der Gründe für die spätere Radikalisierung ehemaliger Farmer und Arbeiter zur baskisch-nationalistischen Bewegung, die in der Gründung der ETA gipfelte. 1882 wurde *Nuestra Señora del Carmen* von Grund auf modernisiert, um den Ertrag weiter zu steigern. Unter dem Namen *Altos Hornos y Fábricas de Hierro y Aceros de Bilbao* produzierte man parallel zu zwei weiteren Hochöfen, *La Vizcaya* und *La Iberia*. 1902 fusionierten die drei Marktführer zu den *Altos Hornos de Vizcaya*, die zu einem mächtigsten Unternehmen Spaniens aufsteigen sollten.



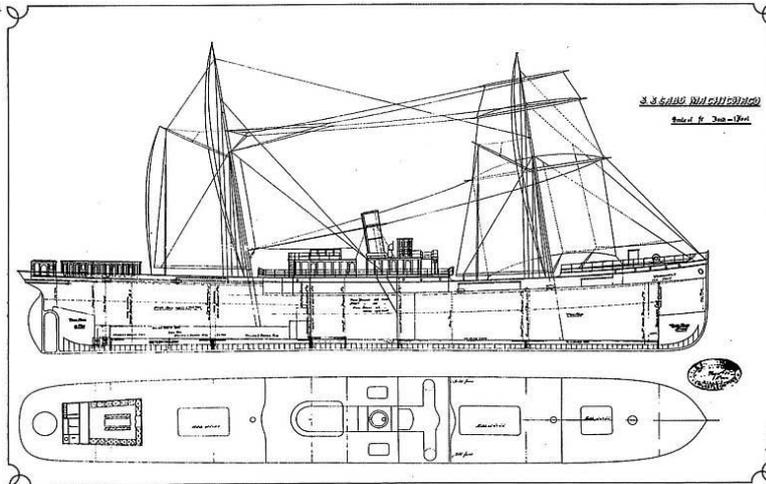
Plakat der 1878 gegründeten *Compañía Vasco Andaluza de Transportes Marítimos*

Ramón Ybarra González, jüngster Sohn des Unternehmensgründers José María Ybarra Gutiérrez de Caviedes, übernahm gemeinsam mit einem Sozium den väterlichen Transportbetrieb, strukturierte ihn zu einem baskisch-andalusischen Unternehmen um und gründete 1878 in Sevilla die *Compañía Vasco Andaluza de Transportes Marítimos*. Drei Jahre später benannten sie das Unternehmen um in *José María de Ybarra y Compañía, S.C.* und betrieben vier hochseetüchtige Dampfschiffe: *Itálica, Vasco-Andaluz, Luchana* und *Hispalis*. Inzwischen war die Grossfamilie der Ybarra zu einer der mächtigsten des Baskenlandes aufgestiegen und ihr andalusischer Zweig gehörte zu den reichsten Familien Sevillas.



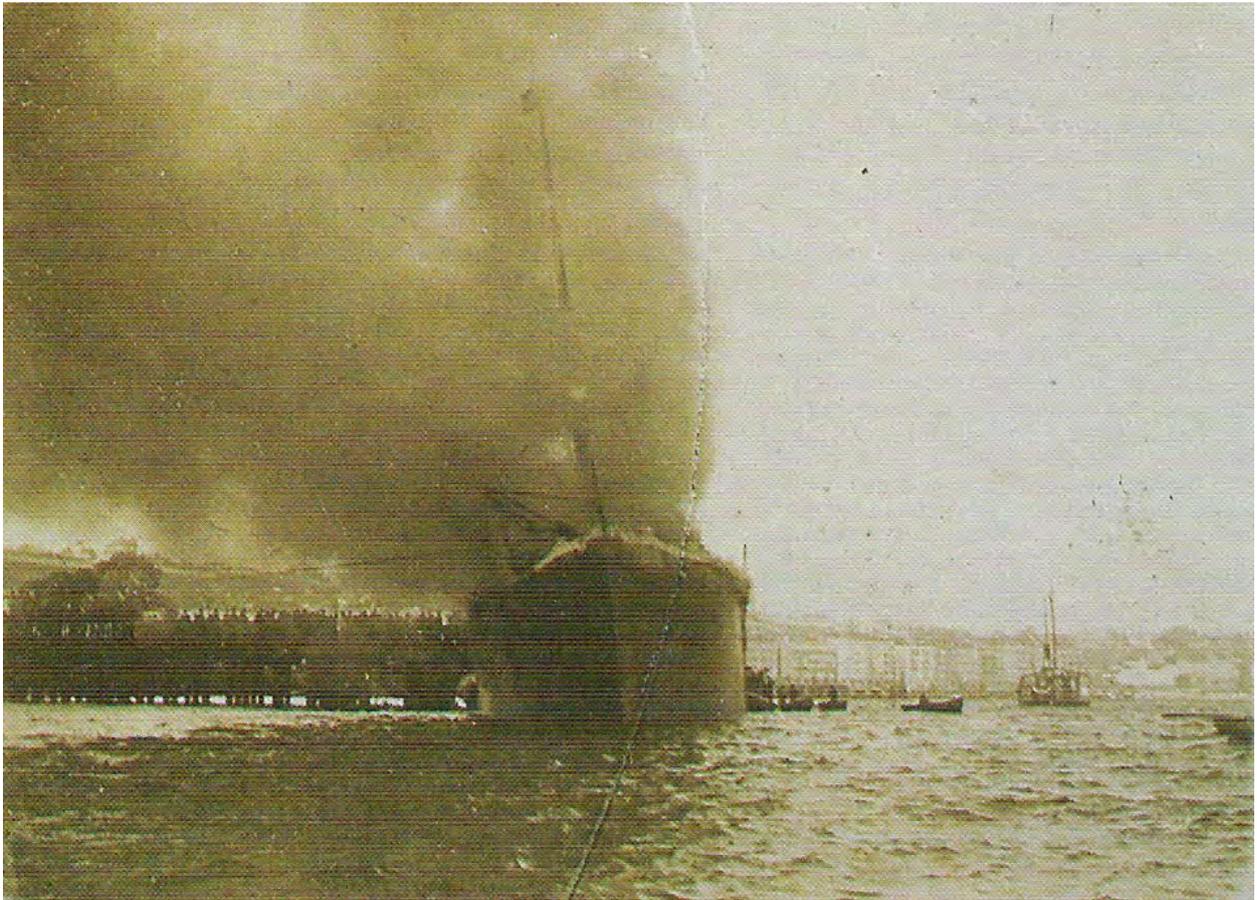
Ybarra n° 4 (2. v.l.), 1882 gebaut, später umgetauft in *Cabo Cullera*, vor der Ybarra-Fabrik *Nuestra Señora del Carmen*

«Entwicklung» bedeutete Industrialisierung. Als gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Nachfrage nach Seetransporten wuchs, legte die Reederei Ybarra immer grössere und schnellere Schiffe auf Kiel. Eines davon, die *Ybarra n°4*, erweiterte das Handelsnetz bis hinauf in die Ostsee, war in raschen Abständen zwischen baskischen, katalonischen, britischen, französischen und holländischen Häfen unterwegs und brachte auf ihren Fahrten Bauholz aus dem Baltikum nach Spanien. Sie sollte wie alle spanischen Schiffe später in den Strudel des Bürgerkriegs hineingezogen werden. Nachdem die Republikaner und die Nationalisten die spanische Handelsflotte unter sich aufgeteilt hatten, gelangte die einstige *Ybarra n°4* unter ein republikanisches Kommando, wurde auf *Cabo Cullera* umgetauft und 1939 von den Nationalisten im Hafen von Tarragona versenkt.



Aufriss und Schnitt der *Cabo Machichaco*

1885 begann für die Reederei Ybarra eine neue Ära. Im Zuge mehrerer Kooperationen änderte sie den Firmennamen auf *Ybarra y Compañía* und beschloss, das in Zukunft alle Schiffsnamen den Zusatz «Cabo» (Kap) vorantragen sollten. Einer der ersten Namensträger war die *Cabo Machichaco* – eine technologische Sensation. Sie besass drei hermetisch voneinander abgetrennte Laderäume, was die Sicherheit von Ladung, Mannschaft und Transport deutlich erhöhte. Sie war 1882 von *Schlesinger, Davis & Co.* in Newcastle gebaut worden, hatte zuvor einige Jahre als *Benisaf* für die französische *Société Navale de l'Ouest* Kohle transportiert und ging 1885 zusammen mit drei weiteren Frachtern an Ybarra, die sie auf einer neuen Linie Bilbao-Marseille einsetzte.

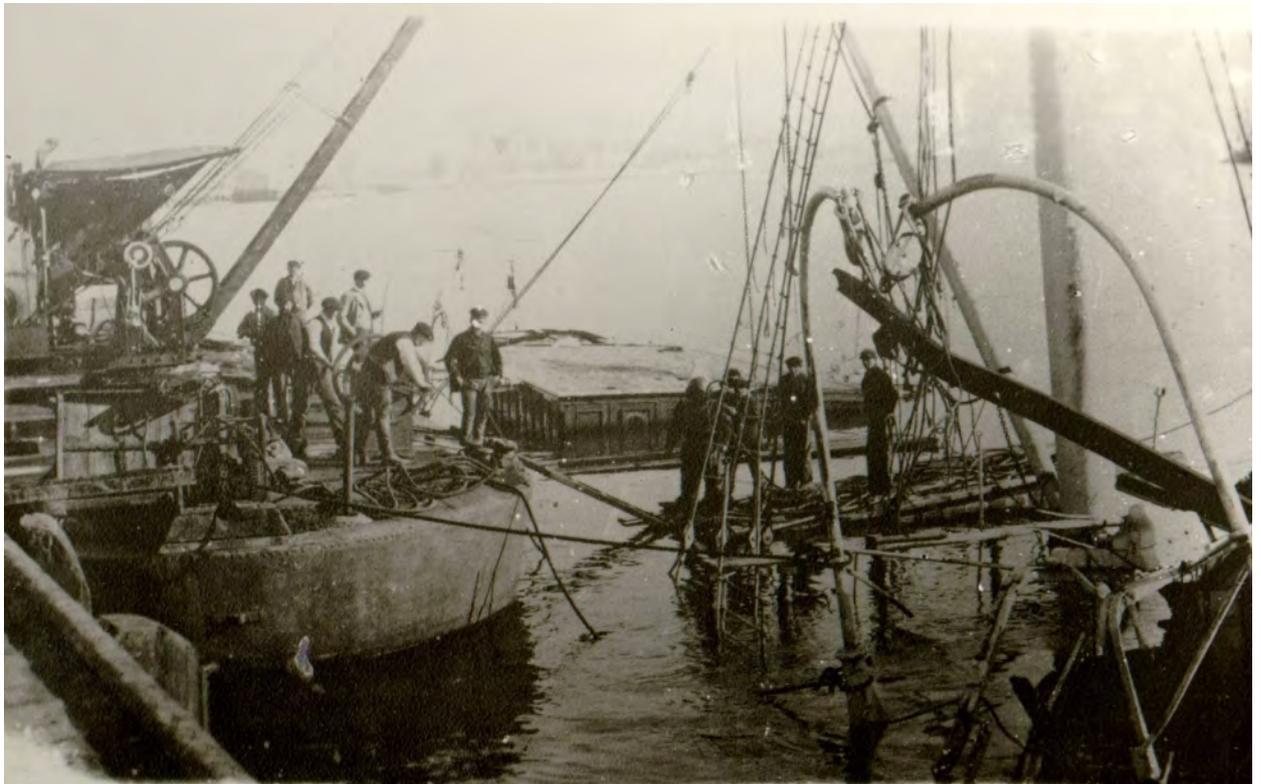


Die brennende *Cabo Machichaco* am Kai, links die herbeigeströmten Zuschauer, rechts das Löschboot *Santander*

Eben diese *Cabo Machichaco* löste am 3. November 1893 die grösste zivile Katastrophe der spanischen Geschichte aus, als sie mit 53 Tonnen Dynamit und Schwefelsäure an Bord im Hafen von Santander explodierte. Entgegen allen Sicherheitserwägungen hatten die Hafenbehörden den Frachter an die zentrale Mole N° 1 dirigiert. Beim Löschen der Ladung brach im Zwischendeck Feuer aus. Alle Versuche, das Feuer einzudämmen, misslangen. Während immer mehr Neugierige in den Hafen strömten, explodierte kurz vor siebzehn Uhr die *Cabo Machichaco* am Kai. Die meisten Angehörigen der zivilen und militärischen Verwaltung, darunter der Gouverneur, kamen ums Leben, zahlreiche Feuerwehrleute, Hafendarbeiter und Schaulustige wurden Opfer der Explosion, sechshundert Menschen starben, ebenso viele wurden verletzt. Hunderttausende von Holz- und Eisenteilen wurden bis zu acht Kilometer durch die Luft geschleudert, über den Hafen und die Altstadt von Santander brach eine Flutwelle herein, Häuser und ganze Strassenzüge wurden zerstört. Zurück blieb ein Bild der Verwüstung. «Es war, als sei die Sonne auf Santander gestürzt», berichtete ein Augenzeuge. Die geborstene *Cabo Machichaco* sank am Kai. Beim Versuch, Reste der gefährlichen Ladung zu bergen, explodierte sie vier Monate später erneut, zehn Tage danach folgte eine dritte Explosion.



Cabo Machichaco während der Löschversuche gegen 16 Uhr, links das Löschboot *Santander*



Bergungsarbeiten am gesunkenen Schiff, nach der ersten Explosion



Calle de Cadiz, Calle Méndez Nuñez und Calle de Calderón de la Barca
nach der Explosion und der nachfolgenden Flutwelle



Mahnmal für die Opfer der Schiffsexplosion

«Hemos pasado días muy amargos con tanta ruina», schrieb der II. Conde de Ybarra in den Tagen nach der Tragödie – «bittere Tage», eine vornehme Umschreibung für eine Katastrophe. Anwälte und Marinejustiz bemühten sich fieberhaft, die Frage nach der Verantwortung zu klären. Die Hafenbehörden hatten grünes Licht für die Einfahrt gegeben, die Fracht war nicht verboten, das Unternehmen war wichtig für die Wirtschaftskraft der Region, man hatte alles Menschenmögliche getan, den Brand zu stoppen ... Im Sommer 1900 endeten die Untersuchungen mit dem höchstrichterlichen Spruch, wonach weder der Reederei und deren Kapitän Don Facundo Léniz Maza ein Vorwurf zu machen sei. Auch die Hafenverwaltung wurde freigesprochen: Indem man gültige Vorschriften befolgt habe – was nicht stimmte – habe man sich korrekt verhalten. Nur die Zuschauer hätten besser zurückgehalten werden sollen.



Gestrandet: *Cabo Mayor* am Cabo Mayor nördlich von Santander

Sieben Jahre zuvor hatte Ybarra fast an derselben Stelle ein anderes Schiff verloren. Das Unglück hatte damals gezeigt, wie sehr die Seefahrt von günstigen Wetterbedingungen, aber auch vom Navigationsgeschick der Kapitäne und Steuermänner, abhing. Aus Bilbao kommend und schwer beladen mit Eisenbarren, Stahlschienen, Dynamit, Wein und Mehl, war die *Cabo Mayor* kurz vor Einlaufen in den Hafen von Santander am 4. September 1886 in dichtem Nebel auf Grund gelaufen. Das lag sie nun einige Tage auf den Klippen vor der baskischen Hafenstadt, dann brach sie auseinander und sank ausgerechnet an dem Kap, dem sie ihren Namen verdankte: Cabo Mayor. Der spanische Landschaftsmaler Aureliano de Beruete y Moret wurde zufällig Zeuge des Unglücks. Zwar hatte er keine Malutensilien dabei, verfügte aber über eine eigene Kamera. Er fotografierte die *Cabo Mayor* und setzte die Aufnahme später in seinem Gemälde *«Naufragio del vapor Cabo Mayor en la costa cantábrica»* um – ein frühes Beispiel, bei dem sich dokumentarisch thematisierte Malerei auf eine vorausgegangene Fotografie stützte.



Cabo Sacratif im Hafen von La Coruña

Um ihre globalen Handelsnetze zu erweitern, setzten die Reedereien zu Beginn des 20. Jahrhunderts immer grössere und schnellere Dampfschiffe ein. *Ybarra y Compañía* betrieb zwei Frachtlinien zwischen Bilbao, Sevilla und Marseille und bediente je nach Bedarf weitere Häfen. 1907 beschloss man, zwischen Bilbao, Málaga, Alicante, Valencia, Barcelona und Marseille Schnellverbindungen zu eröffnen und kaufte in England zwei geeignete Frachter: *Cabo Carvoeiro* und *Cabo Plata*. Parallel dazu liess man bei den *Astilleros Euskalduna* in Bilbao zwei weitere Schiffe auf Kiel legen: *Cabo Blanco* und *Cabo Sacratif*. Letztere wurde zum Verbündeten der britischen Kriegsführung, die ab 1917 Rindsleder für militärische Zwecke aus Montevideo nach Grossbritannien verfrachtete. Um den Frachter gegen Angriffe deutscher U-Boote zu schützen, beauftragte die Regierung Uruguays die *Agencia Cerrau & Cia.*, das Schiff zu chartern, wodurch Grossbritannien in Besitz der Flagge eines unabhängigen Staates gelangte. Eben diese *Cabo Sacratif* wurde 1937 von den Nationalisten konfisziert, auf den Namen *Zafra* umgetauft und erst nach Ende des Bürgerkriegs ihrem rechtmässigen Besitzer zurückgegeben. Im Zuge des Staatsstreichs ab Mitte der 1930er-Jahre waren auch andere Frachter der *Cabo*-Reihe vor faschistischen Zugriffen nicht sicher, zum Teil sogar mit ausdrücklicher Billigung der Reederei. 1934 wurden die *Cabo Corona* und die *Cabo Vizcaya* in Gefängnisschiffe umgewandelt, um Arbeiter einzusperren, die man wegen der Unruhen in Sevilla verhaftet hatte. 1936 folgte die Konfiszierung des Kohledampfers *Cabo Carvoeiro*, der als besonders grausames Gefängnis in die Geschichte des spanischen Bürgerkriegs eingehen sollte.



Cabo Tres Forcas

Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs kam die Entwicklung im Seeverkehr und Schiffsbau fast vollständig zum Erliegen. Sämtliche Handelsflotten Europas waren vom Krieg betroffen, wichtige Routen waren blockiert, nur die transatlantischen Verbindungen blieben profitabel. Diesen neuen Fakten mussten sich alle Reedereien beugen, und *Ybarra* eröffnete mit der *Cabo Cervera* eine regelmässige Linie Sevilla-New York, auf der man Oliven, Öl und Kork exportierte. Im Juni 1916 kam eine weitere Destination hinzu, als die *Cabo Tres Forcas* zum ersten Mal Buenos Aires erreichte. Sie brachte Oliven, Speiseöl und Salz nach Argentinien und transportierte auf dem Rückweg Mais nach Spanien. Die *Cabo Cervera* und die *Cabo Tres Forcas* sollten später in den Strudel des Bürgerkrieg hineingezogen werden: erstere wurde von den Faschisten konfisziert, auf den Namen *Rachen* umgetauft und erst nach Kriegsende ihrem Besitzer zurückgegeben, die *Cabo Tres Forcas* ging in den Besitz der Republikaner über, wurde 1938 in San Feliu de Guixols von Nationalisten versenkt und erst 1941 wieder gehoben.



S/S Hemland und *Cabo Tortosa* spätere in einer Darstellung des polnischen Seestückmalers Wieslaw Wilk (* 1954)

Unmittelbar mit Ende des Ersten Weltkriegs beschloss *Ybarra*, neben den Frachtverbindungen auch Personentransporte anzubieten. Im Herbst 1918 kaufte die Reederei die schwedische *Hemland*, taufte sie auf den Namen *Cabo Tortosa* um und setzte sie auf einer neuen Verbindung nach New York ein, auf der unter anderem Auswanderer in die Neue Welt mitfahren konnten. Nachdem das Schiff drei Passagen erfolgreich absolviert hatte, wurde es 1927 auf einer Linie an den Rio de la Plata eingesetzt – Südamerika sollte bald zur zweitwichtigsten Destination für *Ybarra*-Personentransporte werden.



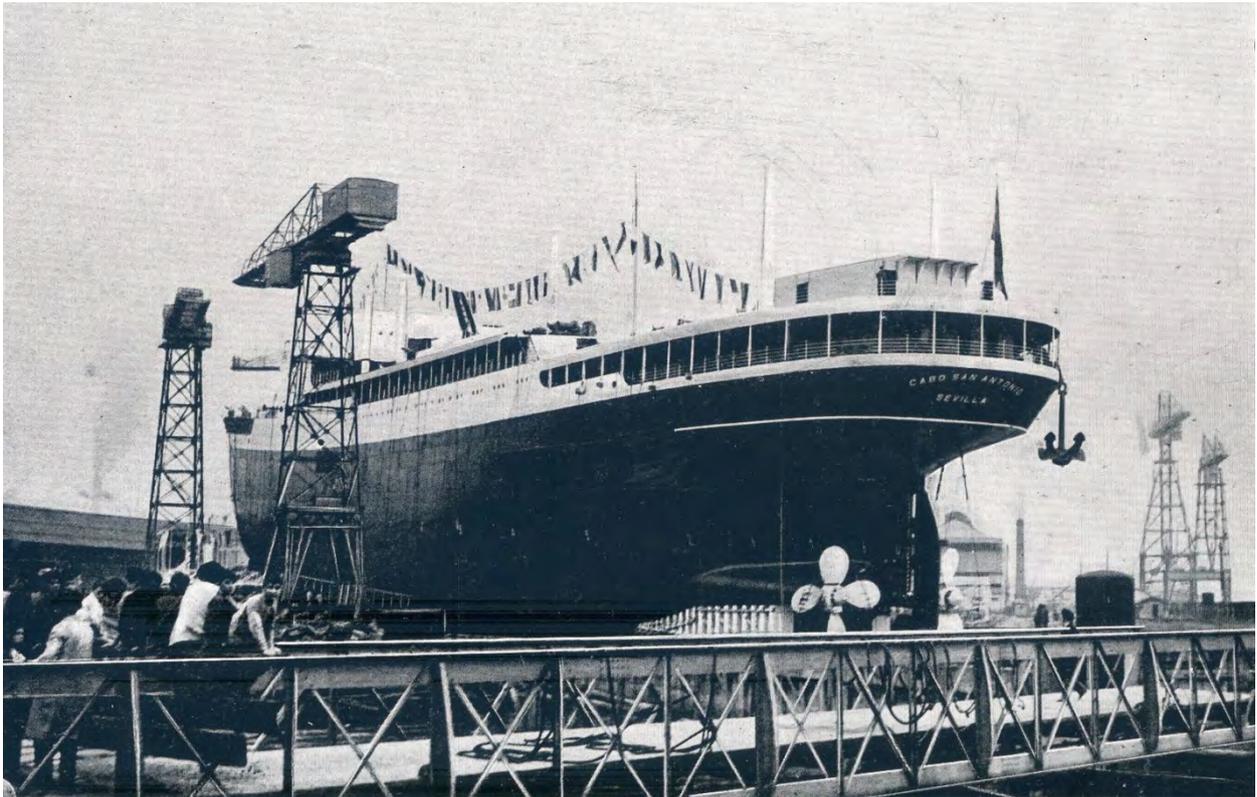
Cabo Quilates, eines der ersten von Ybarra in Auftrag gegebenen kombinierten Personen-/Frachtschiffe

Rasch erkannten die Verantwortlichen das Potenzial der neuen Kombifrachter: Die neuen Schiffe waren flexibel, man konnte auf Marktschwankungen rasch reagieren und den Reisenden einen interessanten Einblick in den Alltag des internationalen Frachtgeschäfts bieten. Mit der *Cabo Quilates* und der *Cabo Palos* gab die Reederei zwei eigene Schiffe in Auftrag, die sowohl als Personen- als auch als Frachtfähren eingesetzt werden konnten. So hatte man sich innerhalb weniger Jahre einen neuen Geschäftsbereich erobert und bot regelmässige Passagiertransporte von der Iberischen Halbinsel in die ehemaligen spanischen Kolonien an.



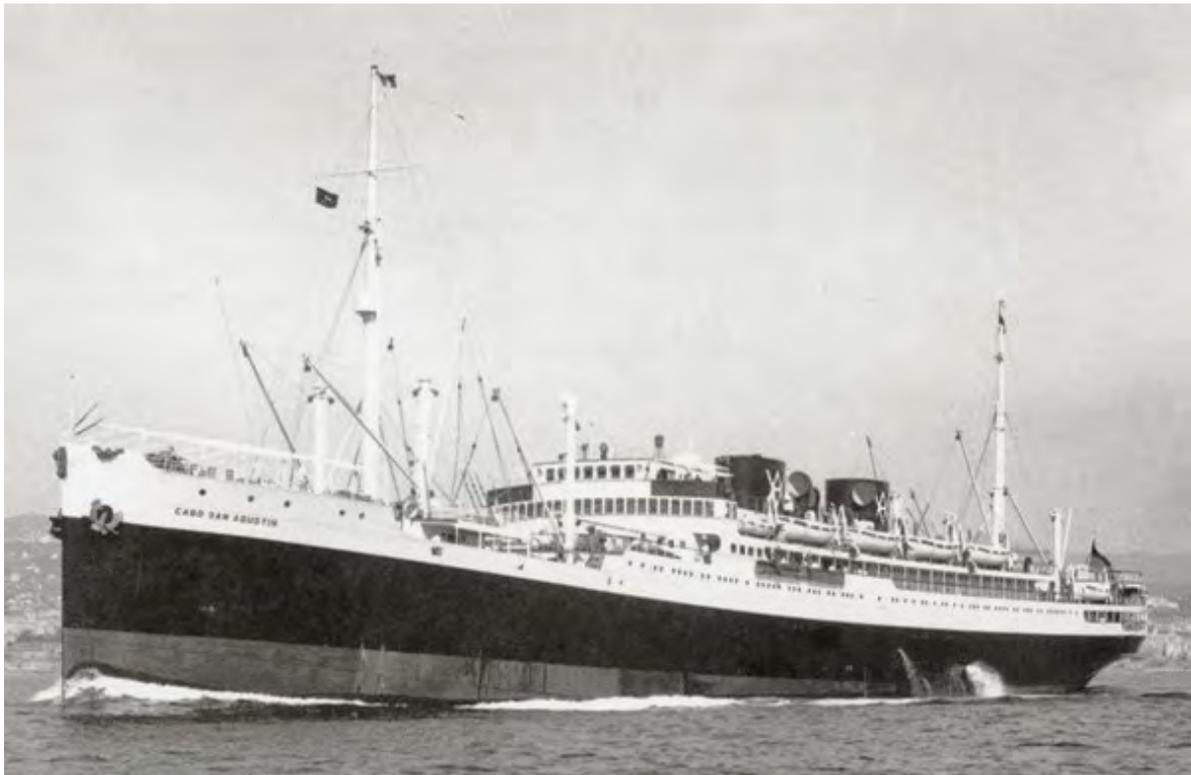
Griff nach den Sternen

Beflügelt vom wachsenden transatlantischen Personenverkehr beschlossen im November 1928 die Ybarra-Aktionäre, ein kostspieliges Projekt in Angriff zu nehmen: Drei riesige Fähren sollten auf Kiel gelegt und auf den La-Plata-Linien eingesetzt werden: *Cabo San Antonio*, *Cabo San Augustin* und *Cabo Santo Tomé*. Am frühen Nachmittag des 14. Dezember 1929 wurde in Anwesenheit von Regierungsmitgliedern, Prominenten, Reportern und Schaulustigen die erste Fähre in Bilbao zu Wasser gelassen. Der Stapellauf kam einem Staatsakt gleich. Doña Paz López Navarro de García, Gattin des Marineministers Garcia de los Reyes, taufte das Schiff auf den Namen *Cabo San Antonio*. Im Frühjahr stach das grösste jemals in Spanien gebaute Schiff zu seiner zweiwöchigen Jungfernfahrt nach Buenos Aires in See, als Zwischenstationen waren Santos und Montevideo eingeplant. Enthusiastisch berichtete die Madrider Ausgabe von <A.B.C.> über den Komfort an Bord: «Este buque, de 17 millas velocidad, cuento con un servicio completo de baños y duchas, salón fumador, <hall>, jardín de invierno, sala de escritura, <bar> y paseos cubiertos, situados en la ciudadela central y sobre la cubierta de paseo, desde la que se divisa el horizonte del mar, cuyas Bellezas pueden admirarse, haciendo que la estancia al bordo resulte para el viajero, en todo tiempo, muy grata y comfortable.» Die Meldung betonte unter anderem, dass die *Cabo San Antonio* dank ihrer Bauweise, dem verwendeten Material und den aufwendigen Sicherheitskonstruktionen de facto «unsinkbar» sei.



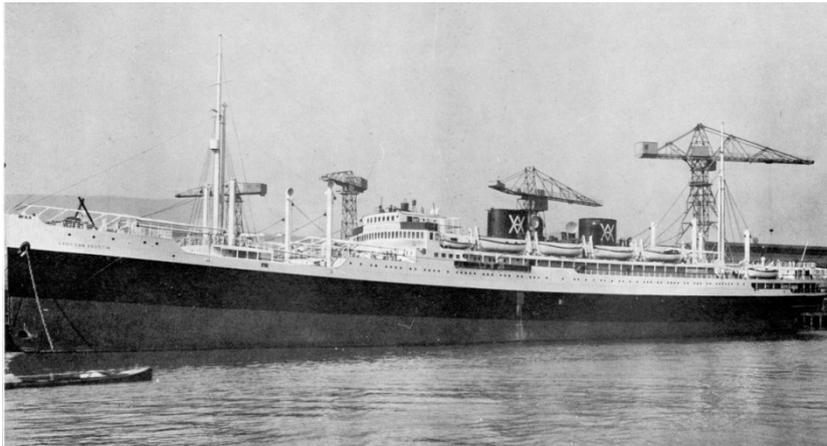
Cabo San Antonio kurz vor ihrem Stapellauf

Der Boom im Schiffsbau und -transport hielt nur wenige Jahre an, zu Beginn der dreissiger Jahre begann sich das Blatt zu wenden. Spaniens innenpolitische Situation verschärfte sich dramatisch, die 1931 gegründete Zweite Republik verlor zunehmend an Unterstützung, die traditionellen Eliten hatten Angst um ihre Privilegien – eine Furcht, die durch die laizistische Regierung genährt wurde. 1932 putschte das Militär, Ende 1933 brach die liberale Regierungskoalition auseinander, eine Mitte-Rechts-Regierung folgte. Sie amnestierte die Putschisten, machte Reformen rückgängig und verschärfte die Lage der Lohnabhängigen. Die dadurch ausgelösten Aufstände wurden unter Oberkommando des späteren Diktators Francisco Franco mit Hilfe muslimischer Elitetruppen aus Marokko brutal niedergeschlagen. Ende 1935 war auch die zweite Koalition am Ende. Nun gründeten die Linksparteien das Volksfront-Bündnis *Frente Popular*, dem das rechts gerichtete Parteienbündnis *Frente Nacional* gegenüber stand. Die Linken gewannen die Wahl, es kam zu Streiks und Strassenkämpfen, die von Ordnungskräften gewaltsam unterdrückt wurden, während die faschistische Falange gezielt Terror ausübte und die Offiziere nahezu öffentlich den Putsch planten. Als der Aufstand begann, leisteten die Arbeiter Widerstand, der vor allem von den Anarchisten getragen wurde. Innerhalb kürzester Zeit eskalierten die Konflikte zu einem Bürgerkrieg, der das internationale Beziehungsgeflecht Europas auf eine Zerreißprobe stellen sollte. Während die faschistischen Mächte Italien und Deutschland die Putschisten unterstützten und die Sowjetunion die Republik mit Waffen und Beratern belieferte, verfolgten die liberalen Demokratien Frankreich und Grossbritannien eine Appeasement-Politik. In diesem Machtkampf wurde die demokratisch gewählte Regierung Spaniens Opfer europäischer Demokratien. Ungeachtet einer breiten internationalen Unterstützung der Republik eilten die Faschisten, gestärkt durch das Eingreifen Hitlers und Mussolinis, ihrem Endsieg entgegen.



Cabo San Augustin

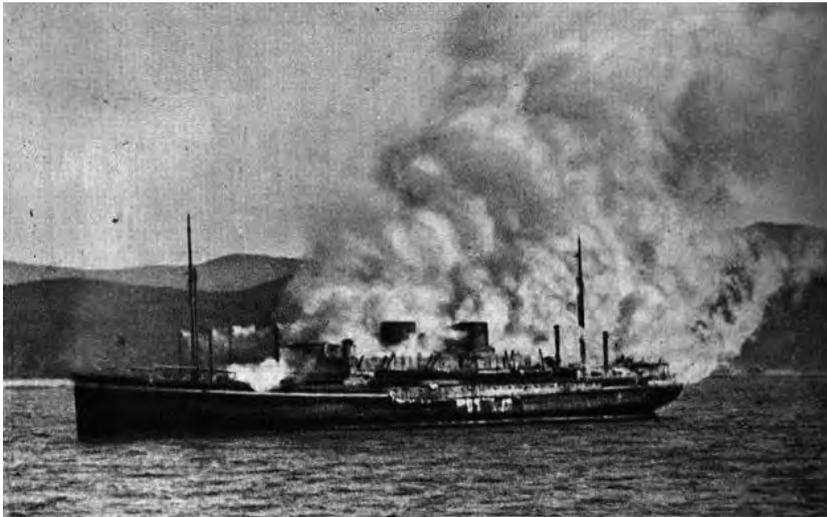
Inmitten dieser Krisen hatte sich *Ybarra y Compañía* zur drittgrössten Reederei Spaniens emporgearbeitet: 1935 besass man vierundzwanzig Fracht- und Personenschiffe. Die Wende kam schnell. Als Folge der Wirtschaftskrise sank die Nachfrage im Personenverkehr, und weder die laufenden Kosten noch Neuinvestitionen konnten gedeckt werden. Im Sommer 1935 teilte «La Vanguardia» lapidar mit, *Ybarra y Compañía* habe beschlossen, den Linienverkehr nach Südamerika ganz einzustellen. Die einsetzende politische Diskussion beschwor eine Apokalypse herauf, bei der zahllose Arbeitsplätze in spanischen Werften und Zulieferbetrieben verlorengehen würden, während man den Markt ausländischen Firmen überlassen wolle, die – wie die *Blue Star*, *Norddeutscher Lloyd* oder *France Amérique* – ihre Verbindungen nach Südamerika weiterhin aufrecht erhielten. Der Konflikt wuchs sich zu einer nationalen Frage aus, und Spaniens Regierung beschloss, die *Ybarra*-Verbindungen nach Argentinien zu subventionieren. Damit war eine der grössten Reedereien des Landes, geführt von einer der reichsten Familien, ohne den Staat nicht mehr überlebensfähig. Das Schicksal von *Ybarra* wurde an das Schicksal der Nation gebunden, eine *Liaison*, die sich fatal auf die Geschichte der Reederei, aber auch auf den gesamten spanischen Bürgerkrieg auswirkte.



Cabo San Augustin zu Beginn der dreissiger Jahre

Der im Sommer 1936 ausbrechende Bürgerkrieg sollte die gesamte spanische Handelsflotte in Mitleidenschaft ziehen. Die Republikaner konfiszierten den grössten Teil der Ybarra-Schiffe, darunter die hochmodernen und schnellen Überseefähren *Cabo Santo Tomé*, *Cabo San Antonio* und *Cabo San Augustin*, um Lebensmittel und Waffen aus der Sowjetunion in die umkämpften Gebiete zu bringen und auf dem Rückweg Flüchtlinge ausser Landes zu schaffen. Die Nationalisten hingegen griffen nach den Flotten anderer Reedereien und wurden in ihren militärischen Aktivitäten von der deutschen und der italienischen Marine unterstützt. 1937 wurde die *Cabo San Augustin*, als Flüchtlings- und Versorgungstransporter zwischen dem republikanischen Nordspanien und der Sowjetunion unterwegs, von der Roten Armee konfisziert, die sie unter dem Namen *Dnepr* als Truppentransporter weiterbetrieb. Ab Sommer 1941 diente sie als russisches Lazarettschiff und wurde auf einer Überfahrt nach Sevastopol von deutschen Torpedobombern angegriffen. Russische Minensuchboote schleppten sie in den Hafen von Novorossyisk und fluteten sie, um sie nach Kriegsende wieder heben zu können – eines der grössten Personenschiffe Spaniens lag bis auf weiteres auf dem Grund des Schwarzen Meeres.

Zeitenwende Bürgerkrieg



Cabo Santo Tomé in Flammen, nachdem sie von den Kanonenbooten *Dato* und *Cánovas del Castillo* beschossen worden ist

Auch das zweite Flaggschiff, die *Cabo Santo Tomé*, stand im Dienst der republikanischen Regierung. Um die Seekontrollen der Italiener und der Deutschen durchbrechen zu können, fuhren fast alle republikanischen Schiffe unter falschem Namen und falscher Flagge, und häufig war sogar das Deckpersonal verkleidet – als indische Matrosen, Hilfspersonal oder Touristen. Am 10. Oktober 1937 wurde die *Cabo Santo Tomé*, beladen mit Lebensmitteln, Waffen und Flugzeugen und unter falscher britischer Flagge als *Corfu* unterwegs auf dem Weg von Odessa nach Spanien, vor der Nordküste Algeriens von zwei nationalistischen Kanonenbooten angegriffen. Sie sank nahe Bône, dem heutigen Annaba, die Mannschaft konnte sich an Land retten. Drei Jahre später, Franco hatte gerade gesiegt, berichtete die Zeitung «A.B.C.», bei dem damaligen Gefecht habe sich «eine grossartige Explosion» ereignet, und der nationalistische General Rafael Estrada Arnaiz bestätigte, eine «beeindruckende Farbe habe den Himmel verwandelt». Seine Worte spiegelten den Geist einer Epoche, die erst mit Francos Tod 1975 enden sollte.



Die *Cabo San Antonio*, das dritte Ybarra-Flaggschiff, war im Herbst 1936 auf einer Routinefahrt in Buenos Aires vor Anker gegangen. Am 30. Oktober entflammte ein heftiger Streit zwischen einem Dutzend republiktreuer Besatzungsmitglieder und dem Kapitän, der von faschistischen Matrosen unterstützt wurde. Ybarra forderte die argentinische Hafenverwaltung auf, die *Cabo San Antonio* samt Besatzung festzusetzen, und der Kapitän Don José Sanz rief die Marinebehörden zu Hilfe. Als die republikanischen Besatzungsmitglieder verhaftet werden sollten, verlangten sie ihre sofortige Repatriierung in die Heimat, und zwar nach Sevilla oder Barcelona – Städte, die von Republikanern gehalten wurden. Nach langem Suchen fand sich endlich der französische Frachter *Le Groix* bereit, die Matrosen nach Europa zurückzubringen. Im Hafen von Rio de Janeiro kam es fast zu einer Katastrophe: Ausgerüstet mit Handfeuerwaffen und Tränengas, versuchten brasilianische Polizisten und Marinesoldaten, die Republikaner einer Leibesvisitation zu unterziehen. Dieses weigerten sich und drohten, die Erste-Klasse-Passagiere in den Konflikt hineinzuziehen. Als die Beamten von den Schusswaffen Gebrauch machen wollten, trat der Kapitän zwischen die Parteien und erklärte, er habe weder Faschisten noch Kommunisten an Bord, sondern nur Passagiere, die ihre Überfahrt bezahlt hätten. In Salvador da Bahía, der nächsten Station, wurden die Republikaner kurzerhand an Land festgesetzt und erst direkt vor dem Auslaufen wieder an Bord gebracht. Nach einem weiteren dramatischen Zwischenstopp im Bundesstaat Pernambuco gelangten sie schliesslich nach Bordeaux und brachen über Perpignan ins republikanische Spanien auf. Die übrige Besatzung blieb bis zum Ende des Bürgerkriegs an Bord und bewachte die *Cabo San Antonio*. Im Jahr ihrer Wiederinbetriebnahme kommentierte Coronel Carlos R. Gómez am 11. Mai 1939 in *«A.B.C.»* das fast dreijährige Ausharren mit lobenden Worten: «... constituyeron una falange naval y velaron todo el tiempo para evitar que el barco fuera objeto de algún atentado por los anarquistas y comunistas». Der Kriegsberichterstatter, Argentinier und laut Redaktion ein «hombre de extraordinaria cultura», war ein glühender Anhänger Francos.



GRANADA
Palacio del Conocido

PRIMER CRUCERO AZUL A ESPAÑA

Organizado por el SERVICIO NACIONAL
DEL TURISMO ESPAÑOL y con el patrocinio y la colaboración de la institución
LEGIONARIOS CIVILES DE FRANCO

Salida de BUENOS AIRES el:
20 DE ABRIL DE 1939
en la moderna motonave

“CABO SAN ANTONIO”

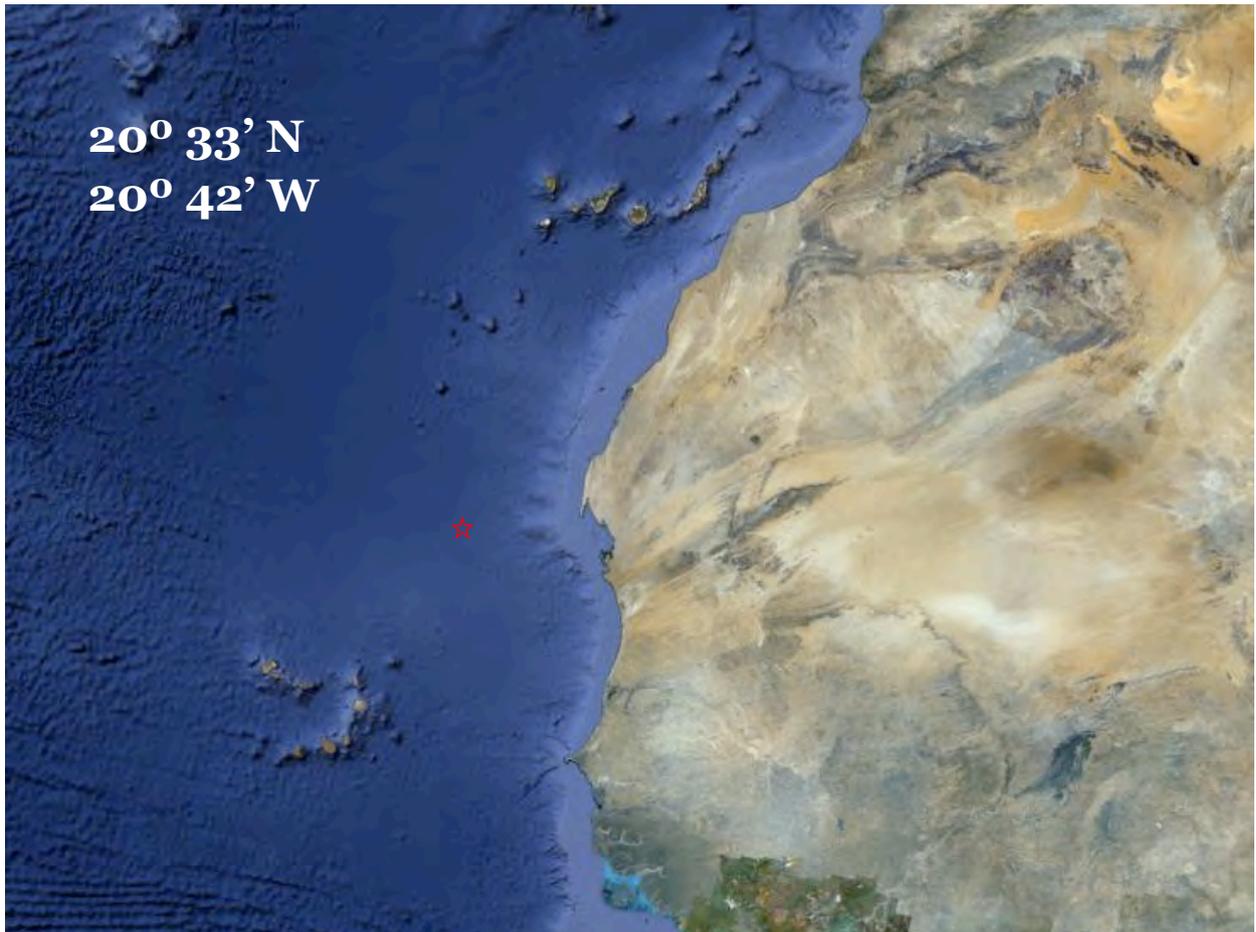
(LIBRO / CONFECCIÓN DE REGISTRO)

DESCUBRA UNA NUEVA ESPAÑA...
No falta Usted, a la hora de la victoria. Visite los maravillosos paisajes de Andalucía y el norte español. • Para inspirarse también a la evocación de España, contémplo a sus Generales, vea desfilor a los heroicos soldados, cubiertos aún con el polvo de las trincheras, cargados de gloria y de laureles... • Visite los campos de guerra en las primeras horas de la paz. • La hora de España, vuelve otra vez a ser la hora del Mundo. • Este es también su hora para visitar España.

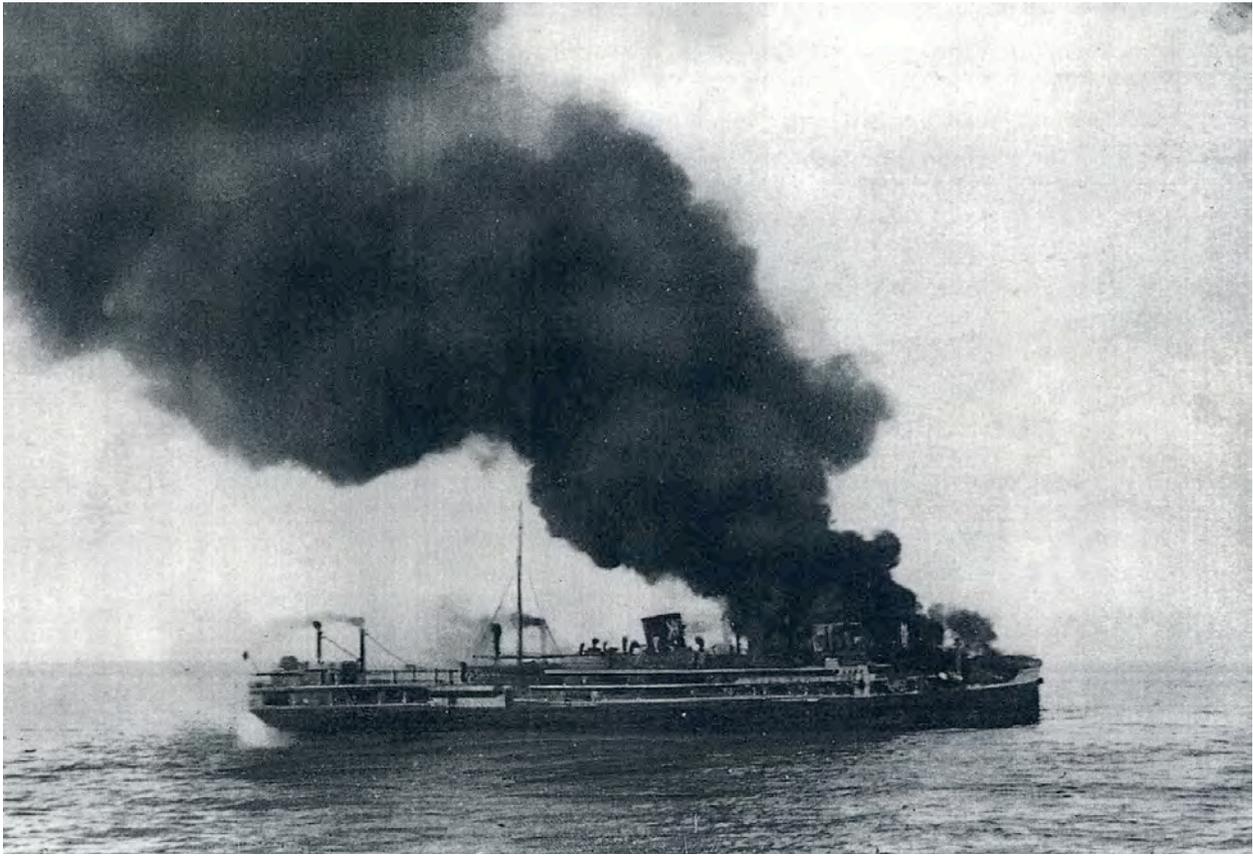
Noch während des Bürgerkriegs präsentierte das faschistische Presse- und Propagandabüro *Oficina de Prensa y Propaganda de la Representación de España* im Dezember 1937 in Buenos Aires das Projekt einer transatlantischen Kreuzfahrt mit touristisch-nationalistischem Charakter. Der Plan war, Bewohnern iberamerikanischer Staaten die Erfolge und Werte der Nationalisten – Geschichte, Schicksal, Tradition – vor Augen zu führen. Der Landung in Spanien würden Exkursionen auf den von Franco festgelegten <Rutas Nacionales de Guerra> folgen, die in einer Siegesfeier in Madrid gipfeln würden. Die nationalistische Atlantiküberquerung war freilich nicht die erste politisch motivierte Seefahrt, schon sieben Jahre zuvor hatte eine ähnliche Kreuzfahrt stattgefunden, damals noch in Gegenrichtung, um Argentinern das demokratische Spanien, die Schönheit des Landes und die Vorzüge der Republik näherzubringen.



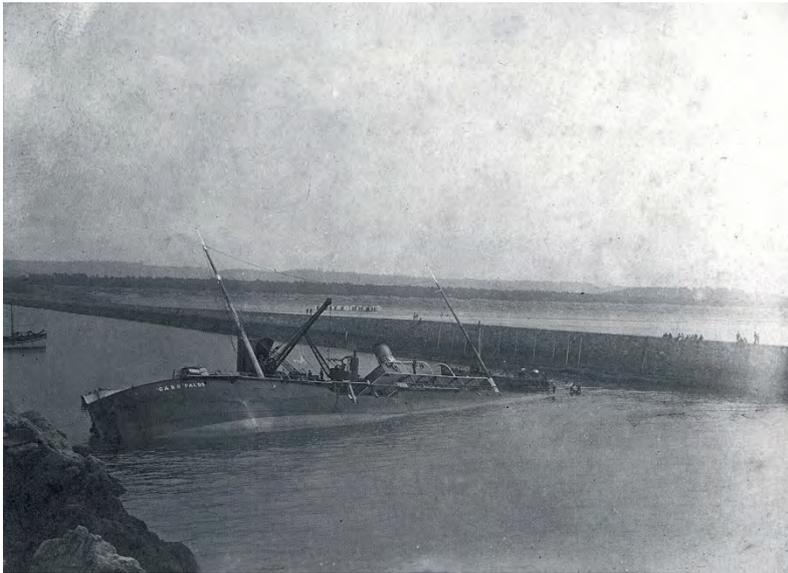
Das Projekt wurde mit riesigem Medienaufwand vorangetrieben. Für den ersten «Crucero Azul a España» wählte man die *Cabo San Antonio* aus. Anfang 1939 war der Widerstand der Republikaner gebrochen, Grossbritannien und Frankreich erkannten das Franco-Regime an, Präsident Manuel Azaña floh ins Ausland. Am 22. April 1939 stach die *Cabo San Antonio* unter Anteilnahme von fünftausend Schaulustigen in See, zwei Wochen später legte sie in Santa Cruz de Teneriffa an, wo sie von Offiziellen des Franco-Regimes, Mitgliedern den nationalistischen Organisationen JONS und FET, Folkloregruppen und Vertretern der Kirche begeistert empfangen wurde. Gemeinsam besuchte man Kirchen, ein Museum, einen Kindergarten, und am 11. Mai erreichte das Schiff Cádiz. Von dort ging die Reise weiter über Algeciras, Malaga, Granada, Cordoba und Sevilla bis nach Madrid, wo am 19. Mai die Feiern zum Sieg der Faschisten über die Republikaner begannen.



Sieben Monate später – Deutschland hatte Polen überfallen und damit den Zweiten Weltkrieg entfesselt – meldete die Tageszeitung <A.B.C.> am 5. Januar 1940, die *Cabo San Antonio*, damals das grösste und prächtigste Passagierschiff der spanischen Handelsflotte, sei mit einhundert Passagieren und fünfzig Mann Besatzung mitten auf dem Atlantik gesunken. Die Position befände sich zweihundertfünfzig Seemeilen südwestlich von Cap Blanc, jenem Kap, an dem sich mehr als hundert Jahre zuvor die Katastrophe der *Meduse* ereignet hatte. Vierhundert Seemeilen vom Bestimmungshafen Las Palmas entfernt sei das Schiff ausgebrannt. Die Nachricht über die Havarie auf hoher See, zwei Tage vor Sylvester, war ein Schock für die spanische Öffentlichkeit und die faschistische Regierung, die kurz zuvor mit einem angeblich «unsinkbaren» Schiff eine Triumphfahrt inszeniert hatte.



Das Feuer, das der *Cabo San Antonio* Verhängnis wurde, war gegen halb neun Uhr abends in der Kom- büse ausgebrochen, während die Passagiere beim Dinner sassen. Angefacht vom «Callejón de Cabo Verde», einem östlich der Kapverden häufig anzutreffenden Sturm, griffen die Flammen rasch auf die Kabinendecks der Ersten Klasse über und lösten eine Panik aus. Die *Cabo San Antonio* sandte SOS, Kapitän Don Bonifacio de Arrizabalaga liess die Rettungsboote wassern, gegen zweiundzwanzig Uhr waren alle Passagiere und Mannschaften evakuiert. Bald erschütterten Explosionen das Schiff. Nach einigen Stunden des Wartens nahm der französische Zerstörer *Cassar*, der zufällig in der Nähe kreuz- te, die Schiffbrüchigen auf, die im Augenblick ihrer Rettung aus vollem Hals die Parteihymne der faschistischen Falange-Bewegung «Cara al Sol» (Gesicht zur Sonne) anstimmten, während die *Cabo San Antonio* ausbrannte. Die Geretteten wurden nach Dakar gebracht, wo am nächsten Tag die *Ciudad de Alicante* auslief, um sie nach Las Palmas zu bringen, von wo aus sie mit der *Ciudad de Palma* ihr eigentliches Ziel erreichten. An Bord befanden sich ausser dem argentinischen Konsul in Barcelona und weiteren Honoratioren mehrere Mitglieder der Familie des General Vigón, der zwei Jahre zuvor mit Wolfram von Richthofen, dem deutschen Stabschef der «Legion Condor», das Massaker an der Zivilbevölkerung von Guernica befohlen und die Stadt dem Erdboden gleichgemacht hatte. Alle Reisenden, bis auf fünf, trafen unversehrt in Francos neuem Spanien ein.



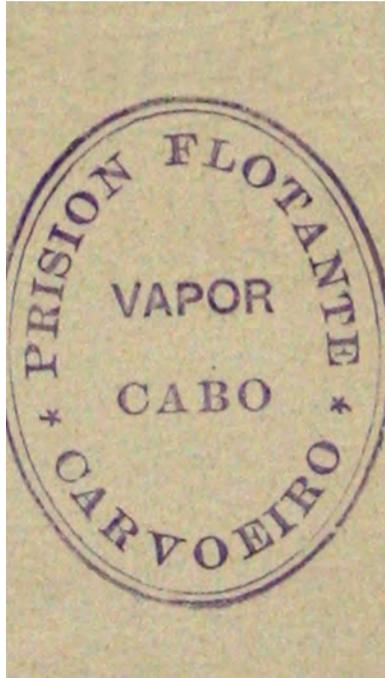
Die von den Nationalisten bei Alicante versenkte *Cabo Palos*

Vor den Begehrlichkeiten der Kriegsparteien war während des Spanischen Bürgerkriegs kein Schiff sicher. Auch die Passagierfähren, die 1927 die Ybarra-Linien an den Rio de la Plata eröffneten und die Reederei Ybarra in ein neues Zeitalter katapultiert hatten, waren in die Konflikte verwickelt. Die *Cabo Palos* war wie die *Cabo Santo Tomé* und die *Cabo San Augustin* zwischen dem republikanischen Nordspanien und russischen Schwarzmeerhäfen unterwegs, beförderte Nahrungsmittel und Waffen brachte auf dem Rückweg Flüchtlinge in Sicherheit. Sie wurde kurz vor Ende des Bürgerkriegs 1939 vom U-Boot *General Moto* der Nationalisten nördlich von Alicante versenkt.

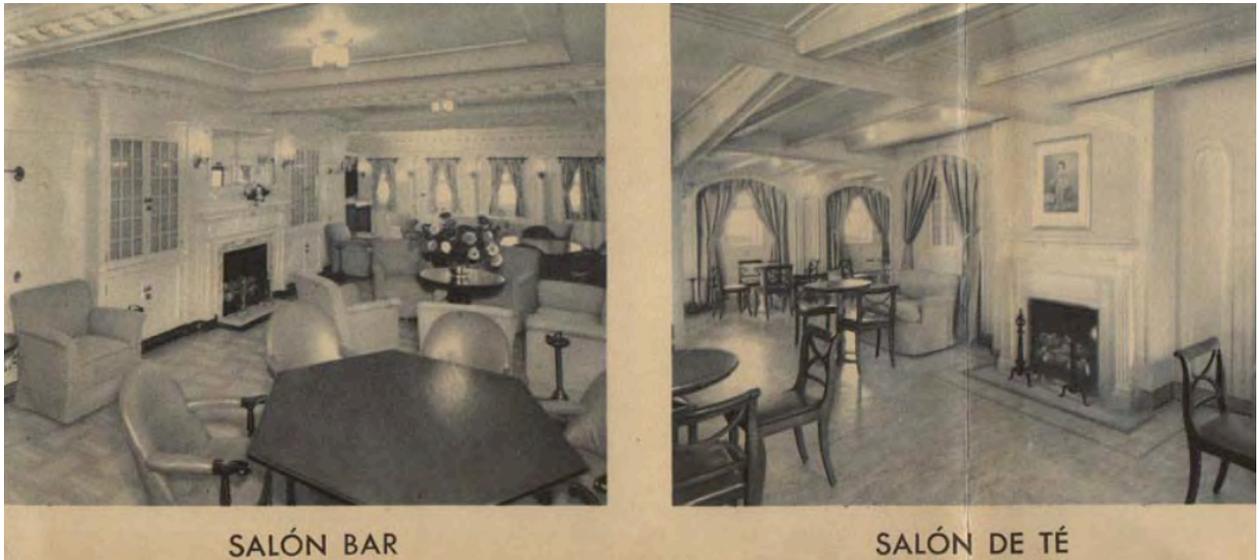


Die russische *Двина (Dvina)*, ex-*Cabo Quilates*, 1946 in Vladivostok

Das Schwesterschiff, die *Cabo Quilates*, war 1936 von der baskischen Regierung konfisziert worden und lag unter dem Namen *Ibai* als Gefangenenschiff im Hafen von Bilbao. Am 25. September übten aufgebrachte Besatzungsmitglieder des republikanischen Kreuzers *Jaime I* Vergeltung für einen Bombenangriff der Faschisten auf die Stadt, stürmten den Frachter und ermordeten 39 Gefangene, darunter ausgerechnet fünf Mitglieder der Familie Ybarra. Zwei Jahre später wurde der Frachter von russischen Behörden in Murmansk festgehalten und nie mehr ihrem rechtmässigen Besitzer zurückgegeben. Fortan fuhr er als *Двина (Dvina)* für die russische Handelsflotte und wurde 1959 nach einem Brand in der Barentssee nahe Ugoljnaja Buhta (Bäreninsel) verschrottet.



Am 18. Juli 1936, kurz nach Beginn des rechtsgerichteten Putsches gegen die demokratisch gewählte Regierung, erhielt die *Cabo Carvoeiro* auf einer Fahrt zwischen Alicante und Ceuta über Funk den Befehl, nach Sevilla zu fahren. In den vorausgegangenen Wochen hatten die Putschisten tausende von Gefangenen gemacht, die Gefängnisse der Stadt waren überfüllt, sogar Kinos und Vergnügungszentren waren in Gefängnisse umgewandelt worden. Nachdem zwei Jahre zuvor bereits zwei andere Ybarra-Frachter in «Prisiones Flotantes» umgewandelt worden waren, kam mit der *Cabo Carvoeiro* ein fast dreissig Jahre alter Kohlefrachter an die Reihe. Die Falangisten taufte ihn um in *Boeiro* und inhaftierten in der Folge Hunderte von Arbeitern an Bord. Eingepfercht in die Laderäume, waren die Gefangenen – die meisten waren Arbeiter, die gegen den Putsch rebellierte hatten – von jeglichem Kontakt zur Aussenwelt abgeschnitten. Der Gefangenschaft folgten zahllose Hinrichtungen ohne jedes Gerichtsverfahren, ausgeführt von falangistischen Terroreinheiten. Die Reederei *Ybarra* hatte gegen die Konfiszierung kein Veto eingelegt, im Gegenteil, sie unterstützte sie, die Ausrufung der Zweiten Republik stellte eine Bedrohung der Interessen der grossen Vermögen dar. Während der republikanischen Jahre hatten sevillanische Ybarra-Arbeiter aktiv gegen die Republik gekämpft, noch deutlicher war die Aussage eines anderen Grossunternehmens der Familie, der «Hijos de Ybarra», ausgefallen, als sie in einer Notiz festhielten: «Militärische Bewegung zur Rettung Spaniens vor dem Ruin und der Katastrophe.» *Ybarra* hatte sich auf die Seite der Reaktion geschlagen.



Werbebroschüre über die *Cabo de Hornos* und die *Cabo Buena Esperanza*

Leben im Luxus

Zu Ende des Bürgerkriegs hatten *Ybarra y Compañía* alle sechs Personenschiffe verloren. Auch viele Frachter standen ausser Dienst, darunter die grössten und wichtigsten. Einige waren gesunken oder von fremden Staaten konfisziert worden, andere lagen auf dem Grund irgendwelcher Häfen, um sie später bergen und wieder einsetzen zu können. Da die Reederei nun keine eigenen Schiffe mehr besass, um ihre Lizenz für den transatlantischen Personenverkehr zu bedienen, und da die spanischen Werften als Folge des Bürgerkriegs nicht mehr in der Lage waren, eigene Schiffe zu bauen, kaufte *Ybarra* 1940 in den USA zwei grosse Passagierfähren. Die 1921 auf Kiel gelegten Luxusdampfer hatten eine Weile lang als *Empire State* und *Hossier State* für die *Pacific Mail Line* zwischen den USA und Ostasien Dienst getan und wurden nach mehreren Besitzerwechseln als *Maria Pipa* und *Maria del Carmen* ins spanische Schiffsregister eingetragen. 1940 taufte *Ybarra* sie auf die Namen *Cabo de Hornos* und *Cabo de Buena Esperanza* und betrieb sie zwei Jahrzehnte lang mit Erfolg.



Cabo San Vicente und Cabo San Roque im Hafen von Buenos Aires

Ybarra hatte seit Beginn der Überseeaktivitäten das Mittelmeer und Südamerika bedient, doch mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs nahm die Konkurrenz auf all diesen Linien zu. Einige Nationen besaßen immer noch grosse Handelsflotten, vor allem die Siegermächte waren in der Lage, in neue Technologien zu investieren. Neben *Ybarra* und der baskischen *Navi- era Aznar* bedienten vor allem britische, französische und italienische Reedereien die Ziele, darunter auch Reedereien, die wie die britische *Blue Star* ihren Verkehr nie hatten einstellen müssen. Um der internationalen Konkurrenz die Stirn bieten zu können, liess *Ybarra* 1955/1956 zwei neue Luxusliner auf Kiel legen: *Cabo San Roque* und *Cabo San Vincente*. Sie sollten auf der Reise von Spanien nach Buenos Aires die Kanarischen Inseln ansteuern und mit Höchstgeschwindigkeiten und Luxus neue Kundschaft anlocken.



Foyer und Treppenaufgang (oben) sowie Tanzsaal und Swimmingpool der Ersten Klasse auf der *Cabo San Roque*

Cabo San Roque und *Cabo San Vicente* waren die grössten und exklusivsten der spanischen Flotte, die Innenausstattung stammte vom berühmten Triester Architekten und Schiffsdesigner Gustavo Pulitzer-Finali (1887–1967). Er hatte in den dreissiger und vierziger Jahren mit epochemachenden Ausbauten US-amerikanischer und italienischer Luxusliner auf sich aufmerksam gemacht, darunter die elegante und riesige *Conte di Savoia*. Den Reisenden standen vier Salons, vier Bars, zwei Speisesäle, vier Sonnendecks, ein Fitnessstudio, eine Kapelle, zwei Swimmingpools, ein Solarium, eine Sporthalle, ein Spielsalon, eine Bibliothek, ein Kino und weitere Annehmlichkeiten zur Verfügung. Nicht nur die Erste, auch die Zweite Klasse war hervorragend ausgestattet. Die beiden Luxusliner bedienten eine regelmässige Verbindung von Genua nach Buenos Aires, wobei sie in Barcelona, Cádiz, Santa Cruz de Teneriffa, Santos, Rio de Janeiro, São Paulo und Montevideo Halt machten und neben Geschäfts- und Privatreisenden auch Auswanderer mitnahmen.



Der riesige «Salon Colonna» (oben) und eine der Lounges auf der berühmten *Conte de Savoia* (Jungfernfahrt 1932), gestaltet von Gustavo Pulitzer-Finali, der auch das Design der *Ybarra*-Luxusliner *Cabo San Roque* und *Cabo San Vicente* entwickelte.



Die luxuriöse Ausstattung inspirierte aber nicht nur Reisende, sondern auch Filmschaffende. 1964 drehte der spanische Regisseur Luis Lucia mit der populären Schauspielerin Carmen Sevilla auf der *Cabo San Roque* den Kinofilm «Crucero de Verano». Das Drehbuch war an Truman Capotes Roman «Summer Crossing» aus den vierziger Jahren angelehnt: Die Heldin Patricia arbeitet als Fremdenführerin in einem Reisebüro, als sie eines Tages eine Gruppe von Touristen durch das nächtliche Madrid führt, lernt sie Carlos kennen und verliebt sich in ihn. Ein paar Tage später begibt sie sich an Bord eines Kreuzfahrtschiffs und trifft dort zufällig Carlos wieder – eine leidenschaftliche Romanze nimmt ihren Anfang. Aber Patricia ist nicht die einzige, die Carlos nachstellt: drei Gauner wollen ihn entführen ...



Schiffsagentur *Carrau & Cia.* an der Avenida Uruguay/Ecke Convención, unweit der Plaza Independencia und dem Hafen

Um das Südamerikageschäft noch intensiver voranzubringen, wählte Ybarra Don Jaime Carrau Olascoaga, genannt «Jimmy», als Repräsentanten aus. Er lebte in Montevideo, war nicht nur ein leidenschaftlicher Schiffsliebhaber, Mitbegründer und später Präsident der *Liga Marítima Uruguaya*, sondern auch Vertreter anderer spanischer Reedereien, wie *Naviera Aznar*, *Naviera Vascongada*, *Naviera Vizcaína*, *Naviera Bilbaína*, *Marítima del Norte*, *Nacional Elcano* und *Butano*. Am 31. Dezember 1959 ging als erstes *Ybarra*-Kreuzfahrtschiff die *Cabo San Vicente* in Punta del Este vor Anker. Ihrer Jungfernfahrt sollten weitere folgen, unter anderem die des Schwesterschiffs *Cabo San Roque*, die bald von Spanien durch den Südatlantik nach Uruguay, Argentinien und in weitere Nachbarländer kreuzte. Don Jaime war Erfolg gewohnt. Er entstammte einer katalanischen Grossfamilie, die 1843 nach Uruguay ausgewandert war. Der erste der Familie, Juan Carrau y Ferres, hatte in Montevideo einen Kramladen eröffnet und nach dem Motto geführt «Ein Unternehmen, das gute Gewürze, guten Wein, Essig und guten Schinken führt, kann nicht scheitern». Brüder, Söhne und Enkel waren nacheinander in das Unternehmen eingetreten, man handelte Rohrzucker, Wein, Whisky, Tabak, Reinigungsmittel und Motorenöl – heute ist *Carrau & Cía.* mit mehr als zweitausend Filialen einer der grössten Logistik- und Lebensmittelhändler Uruguays und direkter Handelspartner von *Nestlé* und *Castrol*.



Cabo San Vicente im Hafen von Barcelona

Trotz all dieser Anstrengungen sollte sich Ybarra von den Rückschlägen, die der Bürgerkrieg und der Zweite Weltkrieg verursacht hatten, nie erholen. Spaniens Wirtschaft war zusammengebrochen, der Wiederaufbau verlief schleppend, das faschistische Regime schottete das Land ab. Franco führte die Nation wie einen Familienbetrieb, im zusammenwachsenden Europa war Spanien isoliert. Selbst die Tourismusindustrie, die Mitte der sechziger Jahre erstarkte, hatte auf die Reederei zunächst wenig Einfluss, denn die Investitionen wurden an Land getätigt und wirkten sich kaum auf Seetransporte aus. Zwar setzte Ybarra weiter auf transatlantische Grossfähren, doch jetzt war man gezwungen, die regelmässigen Linien nach Südamerika einzuschränken und neue Wege zu suchen. Also bot man Kreuzfahrten zum Karneval in Rio an, ausserdem Reisen mit Sylvester- und Weihnachtsfeiern auf hoher See – und ab 1973 standen sogar Kreuzfahrten in die Antarktis auf dem Programm. Dabei fuhren die Luxusliner *Cabo San Roque* und *Cabo San Vicente* die Falklandinseln, die Feuerlandkanäle, Ushuaia und die Shetlandinseln an und stiessen bis zum antarktischen Festland vor.



In Puerto Stanley auf den Falklandinseln abgestempelte Postkarte der 3. Antarktis-Kreuzfahrt der *Cabo San Vicente*

Um den Daheimgeblieben zeigen zu können, wo man gewesen war, konnten die Passagiere an Bord gekaufte Ybarra-Postkarten auf argentinischen Militärbasen, an den Stationen von Palmer Island, im Bismarck Archipel und am Neumayer-Kanal abstempeln und von der <Polarpost> nach Europa bringen lassen. Obwohl Ybarra der einzige Anbieter dieser Art war, blieb der Ertrag unter den Erwartungen, und man beschloss, die Reisen wieder einzustellen. Am 25. Januar 1977 ging die *Cabo San Roque* im Hafen von Ferrol/Galizien in Flammen auf und brannte aus, Ybarra verkaufte sie an die niederländische *Growth Maritime Investments Ltd.*, die sie unter dem Namen *Golden Moon* in den Hafen von Piräus schleppte, um sie zu reparieren. Ein Jahr später wurde die Kubanische Regierung auf das Schiff aufmerksam. Sie kaufte die ausgebrannte *Cabo San Roque*, immatrikulierte sie bei der *Empresa de Navegación Mambisa* und taufte sie auf den Namen *Africa Cuba*. Der neue Name war Programm: Im Sommer brach der ehemalige Luxusliner im nordkubanischen Mariel auf, um Truppen nach Äthiopien zu bringen, das im Krieg mit Somalia lag. Auf dem Rückweg brachte man 1200 Waisenkinder nach Kuba, die auf der Isla de la Juventud in Landschulen untergebracht und ausgebildet wurden. Insgesamt evakuierte Fidel Castro in diesen Jahren fast 10'000 Kinder aus den ostafrikanischen Kriegsgebieten und liess sie einschulen, die meisten kehrten später in ihre Heimat zurück. 1982 war die *Africa Cuba* in einem erbärmlichen Zustand angekommen. Da die Reparatur sämtliche Schiffswerften Havannas über Monate lahmzulegen drohte, beschloss man, sie ausser Dienst zu stellen. Bevor man sie zum Ausschlachten nach Barcelona schleppte, entfernte man Aufbauten und alle nützlichen Gegenstände. Die staatliche indische Reederei *Mogul Line Ltd.* kaufte die auf einen Rumpf zusammengeschrumpfte *Africa Cuba* und überführte sie als *Noor Jehan* nach Mumbai, um sie reparieren und für Pilgerfahrten nach Mekka einzusetzen. Dazu kam es nie. 1985 wurde die ehemalige *Cabo San Roque* endgültig aus dem Schiffsregister gelöscht und einer pakistanischen Abwrackwerft übergeben.



Abwrackbetrieb in Gadani, Pakistan. Die Arbeitsbedingungen in den Werften der Dritten Welt gelten selbst für Niedriglohnländer als desolat. Die Arbeitszeiten der Tagelöhner betragen bis zu 95 Stunden pro Woche, die Schiffe werden meist von Hand zerlegt. Wegen dem hohen Arbeitstempo und dem mangelnden Arbeitsschutz kommt es oft zu schweren Unfällen infolge von Explosionen, Verpuffungen und herabfallenden Metallteilen. In der Regel sind die Arbeiter barfuss und tragen T-Shirts und kurze Hosen, Schuhwerk und Schutzhelme werden selten bereitgestellt. Fast täglich sind Schwerverletzte und Tote zu beklagen. Insbesondere die Entsorgung von Schiffen aus den siebziger Jahren stösst auch im Westen mittlerweile auf immer mehr Widerstand – gerade die Schiffe aus diesem Jahrzehnt sind stark mit Asbest und weiteren gesundheitsgefährdenden Schadstoffen belastet.



Canguro Cabo San Sebastián auf der Werft, kurz vor dem Stapellauf

Im Bauch des Kängurus

In den sechziger Jahren hatte die Nachfrage nach kombinierten Personen-/Frachtschiffen stetig zugenommen. 1967 gründeten *Ybarra y Compañía* das Unternehmen *Canguros Iberia*, um die Mittelmeerkapazitäten aufzustocken. Fünfzig Prozent des Aktienkapitals hielten die Spanier, fünfzig Prozent die italienische Unternehmensgruppe *Bastogi*. Ein Jahr später eröffnete man mit Schiffen des italienischen Partners eine regelmässige Verbindung zwischen Barcelona und Genua. Der Erfolg dieses Canguro-Konzepts, bei dem auch Fahrzeuge transportiert wurden, war so gross, dass Ybarra im Winter 1969 beschloss, bei der *Unión Naval de Levante* in Valencia eine riesige Canguro-Fähre in Auftrag zu geben. Sie sollte mehr als tausend Passagiere fassen, ausserdem über hundert Fahrzeuge und einhundert Besatzungsmitglieder. Drei Wochenkurse von Genua über Barcelona nach Palma de Mallorca waren geplant, am 4. September 1971 wurde das Schiff zu Wasser gelassen und auf den Namen *Cabo San Sebastián* getauft. Ausgestattet mit modernsten Einrichtungen für Fährtransporte war sie das schnellste spanische Schiff.



Canguro Cabo San Jorge beim Stapellauf am 24. Juli 1975 in Valencia

Wenige Monate nach einem brillanten Start gab Ybarra mit der *Canguro Cabo San Jorge* eine weitere Canguro-Fähre in Auftrag, aber zum Unwillen der Reederei lieferte die Werft sie erst 1975 aus. Gleichzeitig unterbrachen Motorpannen den regelmäßigen Betrieb des Schwesterschiffes *Canguro Cabo San Sebastián*, das monatelang im Trockendock lag. Bald zeichnete sich ab, dass beide Fähren ihre Investitionen und Verluste nicht würden einspielen können. Man hielt Ausschau nach einem geeigneten Käufer und fand ihn 1981 in der *Compañía Trasmediterránea*. Der neue Besitzer übernahm beide Fähren und setzte sie für Verbindungen im Mittelmeer und zu den Kanarischen Inseln ein. Damit waren für Ybarra die Sorgen mit dem Canguro-Konzept beendet, während sie für *Trasmediterránea* erst begannen.



Samundhar Sikharam, ex-Canguro Cabo San Sebastián, auf der Abwrackwerft in Aliaga (Türkei) im Jahr 2009

Das Schicksal der beiden Grossfähren war entsprechend bewegt. Die einstige *Canguro Cabo San Sebastián* hatte zunächst als *Ciudad de Palma* im Mittelmeer gekreuzt, doch nach einem Jahr hatte Tramediterránea sie zu den Kanarischen Inseln abkommandiert und in *Ciudad de Santa Cruz de la Palma* umbenannt. Als sich zeigte, dass sie dort nicht rentabel sein würde, setzte man sie erneut im Mittelmeer ein. 1998 verkaufte man sie an die *Lignes Maritimes du Detroit S.A.*, wo sie als *Beni Ansar* ihren Dienst tat, bis sie zwei Jahre später weiterverkauft wurde und im Auftrag der napoletanischen *Linee Lauro S.r.l.* als *Donatella D'Abundo* verschiedene Mittelmeerstrecken befuhr. Den neuen Namen behielt sie zunächst, als der fünfte Eigentümer, die *Medmar International S.r.l.*, sie 2006 übernahm. Drei Jahre später wechselte sie erneut den Besitzer. Die indonesische *Taymouth Ltd.* kaufte 2009 das Schiff, taufte es in *Samundhar Sikharam* um und liess es noch im selben Jahr in Aliaga verschrotten.



Die Abwrackwerften von Aliaga. Die Betriebe an der türkischen Ägäisküste sind, verglichen mit den indischen und pakistanischen, relativ klein – fünfzig Prozent der ausgemusterten Schiffe werden in Alang im indischen Bundesstaat Gujarat abgewrackt



Oriental Princes, ex-Ciudad Santa Cruz de la Palma, 2009 vor Haihpong

Die *Canguro Cabo San Jorge* war zunächst als *Ciudad Santa Cruz de la Palma* zwischen Spanien und den Kanarischen Inseln unterwegs gewesen. Als die Direktion 1982 meinte, das Schwesterschiff wäre für den Atlantik besser geeignet, tauschten beide Routen und Namen. Die *Ciudad de Palma* wurde in *Ciudad Santa Cruz de la Palma* umbenannt und fuhr nach Teneriffa, die *Ciudad Santa Cruz de la Palma* hiess jetzt *Ciudad de Palma*, was den neuen Mittelmeerzielen entsprach. Bis 2005 stand sie im Dienst der *Trasmediterránea*, dann wurde sie an die *Horizon Corporated Ltd.* verkauft. Der neue Besitzer immatrikulierte sie auf Tuvalu, schickte sie als *Dalmatino* auf Reisen und liess sie ein Jahr später in Panama als *Ocean Princess* registrieren. 2008 verkaufte er sie an die chinesische Firma *Zhejiang Golden Road*, die sie als *Ocean Princess* eintragen liess. Ein Jahr danach wurde das ehemalige Flaggschiff der *Canguro*-Klasse, ziemlich ramponiert, als *Oriental Princess* vor der vietnamesischen Ha Long-Bucht gesichtet. Wenig später kreuzte es unter demselben Namen, aber unter kambodschanischer Flagge, für die *Huamei International Cruise Group* mit Sitz in Beihai durch die südostasiatischen Gewässer. Bald darauf galt sie als «decommissioned or lost», als verschollen oder verloren. Die letzte Meldung stammt von 2014, als das *Marine Traffic Terrestrial Automatic Identification System* sie bei Kotabaru auf Südkalimantan ortete, seitdem ist sie unauffindbar.



Die Glocke ‹Esqila de Arriba› (1958) aus der Giesserei *Perea, Viuda de Angel* in der Catedral de Santa María, Calahorra/La Rioja

Die Glocken von Brasilia

Am Sonntag, den 24. August 1968 zündete Frankreich über dem Südpazifik seine erste Wasserstoffbombe und leitete damit die Vernichtung des Fangtaufa Atolls ein. Zwei Tage zuvor waren Truppen des Warschauer Pakts bei Nacht und Nebel in die Tschechoslowakei einmarschiert und hatten alle Hoffnungen auf einen reformfähigen Kommunismus niedergewalzt. Die andalusische Ausgabe der Tageszeitung ‹A.B.C.› berichtete kritisch über die Ereignisse in Osteuropa, über den nicht enden wollenden Krieg in Vietnam, den Konflikt zwischen Israel und seinen arabischen Nachbarn und fand trotz aller Katastrophen ein Zeichen der Völkerverständigung: Im Hafen von Sevilla, so hiess es, stünden vier Kirchenglocken zur Verladung bereit. Sie seien Geschenk spanischstämmiger brasilianischer Donatoren und für die neue Kathedrale von Brasilia bestimmt, die Widmung laute: ‹Ofrenda de los españoles residentes de Brasil, en testimonio de su amor a esta generosa tierra y la hospitalidad de sus gentes, colaborando en ello el Instituto Español de Emigración.› Die Glocken *Niña, Santa Maria, Pinta* und *Pilarica* (Gesamtgewicht: fünf Tonnen) waren in der spanischen Giesserei *Perea, Viuda de Angel* in Miranda de Ebro, Provinz Burgos, gegossen worden und sollten am darauffolgenden Dienstag auf den Frachter *Cabo Santa Maria* verladen werden. Anfang Oktober würden sie rechtzeitig zur Einweihung des Glockenturms durch den brasilianischen Präsidenten in ihrer neuen Heimat eintreffen.



Catedral Metropolitana Nossa Senhora Aparecida , links oben der frei stehende Glockenturm

Drei Monate später berichtete dieselbe Zeitung, die für Oskar Niemeyers kreisrunde hyperbolische Kathedrale bestimmten Glocken seien bei einer Havarie der *Cabo Santa Maria* an der Küste der Kapverdischen Insel Boa Vista im Meer versunken. Die spanische Kolonie in Brasilien habe bereits beschlossen, sie neu giessen zu lassen, und lasse die Kosten schätzen. Sollte der Finanzierungsplan scheitern, müsse der Glockenturm der brasilianischen Hauptstadt ohne Glocken auskommen.



Erst neun Jahre später konnte Spaniens freundschaftliche Geste vollendet werden. Am 12. Oktober 1977 fand in Brasilia die feierliche Einsegnung der Glocken der *Catedral Metropolitana Nossa Senhora Aparecida* statt. Schon mehrere Tage hatten Besucher die Gelegenheit gehabt, die prächtigen Blumengebinde zu bestaunen, die vorbereitet worden waren. Nach der Einsegnung durch den Erzbischof von Brasilia, Don Carlos Carmelo de Vasconcelos Motta, und dem Abspielen der Nationalhymnen Spaniens und Brasiliens wurden die Glocken, austariert auf eine korrekte Gewichtsverteilung, an ihre endgültige Position gesetzt: zuerst die *Pilarica*, dann die *Pinta*, dann die *Niña* und zuletzt die *Santa María*. Fünftausend Begeisterte, darunter viele Spanier, begleiteten unter einem brütend heißen Frühsommerhimmel den feierlichen Akt. Die Originalglocken – man hatte sie dreieinhalb Jahre nach dem Unglück im Meer wiedergefunden – waren inzwischen eingeschmolzen worden und zierten neu gegossen die Kirchen anderer brasilianischer Gemeinden.



Zum Supertanker umgebaut und auseinandergebrochen: Die *Torrey Canyon* vor der Südküste Englands

Revolution im Frachtverkehr

Die sechziger Jahre waren von riesigen Umwälzungen im Personen- und Frachtverkehr gekennzeichnet. Um den sprunghaft gestiegenen Bedarf an Erdöltransporten rund um den Globus zu decken, begannen japanische Reedereien, in rascher Folge immer grössere Tanker auf Kiel zu legen. 1967 baute die *Hitachi-Werft* den 100'000-Tonner *Yamamizu Maru* in einer Rekordzeit von nur viereinhalb Monaten – früher hätte man mehrere Jahre dafür gebraucht. Im selben Jahr wurde im Zuge des Sechs-Tage-Kriegs zwischen Israel und Ägypten der Suezkanal, die wichtigste Verbindung zwischen den Erdölfeldern des Nahen Ostens und Europa, für Transporte gesperrt und blieb acht Jahre unpassierbar. Dies stellte das Geschäft der Flüssigtransporte auf den Kopf: Plötzlich waren sehr grosse und schnelle Tanker gefragt, die um das Kap der Guten Hoffnung herum nach Europa fahren konnten. Mit diesen technischen Neuerungen begann gleichzeitig eine Sorgenexplosion. 1967 strandete die *Torrey Canyon* mit 120'000 Tonnen Rohöl an Bord auf dem *Seven Stones Reefs* vor Cornwall und zerbrach in zwei Teile. Zwei Jahre zuvor hatte man die Kapazität des in den fünfziger Jahren gebauten Tankers von 50'000 Tonnen auf mehr als das Doppelte erhöht, nun strömte die gesamte Ladung ins Meer. Neben einem Schaden von fünfzig Millionen US-Dollar löste die Havarie eine Lawine von seerechtlichen und finanziellen Haftungsproblemen aus, ganz zu schweigen von den ökologischen Folgen.



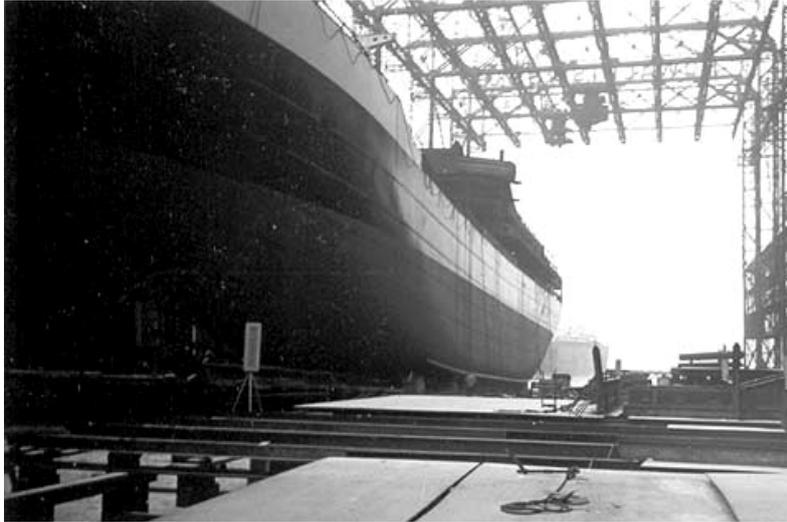
Die ursprünglich als Tanker gebaute *Katendrecht 4* (oben) war ab 1975 für Ybarra als umgebautes Frachtschiff *Cabo Santa Ana* unterwegs

In diesem Umfeld hatten kleinere und mittlere Tanker keine Zukunft mehr, die Reedereien mussten umdenken und neue Schiffe konstruieren. Ein späteres Ybarra-Schiff, die 1961 begonnene, als mittelgrosser Tanker konzipierte *Katendrecht 4*, vollzog die Volte noch während der Bauzeit und wurde von der holländischen Reederei *Van Ommeren* vor ihrem Stapellauf in einen Stückgutfrachter umgerüstet. 1975 ging sie an die spanische Reederei über und fuhr als *Cabo Santa Ana* auf den Südamerikalinien, fünf Jahre später wurde sie weiterverkauft und trat 1988 als *Cabo Santa* ihre letzte Fahrt nach Alang an.



TS Columbus New Zealand der Columbus Line in Sydney

Weitere zehn Jahre später begann der Luftverkehr, Schiffsreisen als Passagiertransporte zu verdrängen, und *Ybarra y Compañia* verkaufte 1981 die letzten Grossfähren. Auch im Frachtverkehr hatte sich der Wind gedreht, grössere und schnellere Containerschiffe ersetzen die Stückgutfrachter. 1989 besass Ybarra keine eigenen Schiffe mehr, man arbeitete jetzt mit <Bareboat Charterern>, bei denen Schiffe ohne Crew für einzelne Routen oder einen begrenzten Zeitraum gemietet werden. Durch den Zusammenschluss mit der französischen *Compagnie Generale Maritime CGM* gelang als *Ybarra y Cia. Sudamérica S.A.* (Ybarra Sud) ein Einstieg ins Containergeschäft. Unterstützt wurde das Vorhaben von der deutschen Reederei *Hamburg Süd*, die inzwischen fünfzig Prozent der Ybarra-Aktien besass. Die traditionsreiche Reederei aus dem Oetker-Konzern – mit vollem Namen *Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Eggert & Amsinck* – war 1871 aus der *Hamburg-Brasilianischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft* hervorgegangen und hatte nach zwei Weltkriegen, die einen Totalverlust ihrer Flotte verursacht hatten, durch Zukauf kleiner Reedereien expandiert. Anfang 2006 übernahmen die Hanseaten das gesamte Ybarra-Aktienpaket und führten bald darauf die Südamerikalinien unter dem Namen *Hamburg-Sud Iberia S.A.* weiter. Damit hatte das baskisch-andalusische Traditionsunternehmen aufgehört, als Reederei zu existieren.



Cap San Diego kurz vor ihrem Stapellauf in Finkenwerder

Aber auch Grossreedereien wie die *Hamburg Süd* blieben vom Umbruch im Stückgutverkehr nicht verschont. Zu Beginn der sechziger Jahre hatte man noch sechs kombinierte Stückgut-/Kühlfrachter auf Kiel gelegt, die als «Cap San-Klasse» in die Unternehmensgeschichte eingehen und eine neue Ära in der Frachtschiffahrt einläuten sollten. Ihre Namen waren nach den Routen gewählt, die sie zwischen Hamburg und Südamerika befuhren: *Cap San Antonio*, *Cap San Diego*, *Cap San Lorenzo*, *Cap San Augustin*, *Cap San Marco* und *Cap San Nicolas*. Ihre äussere Form glich eher einer Yacht als einem Frachter, weshalb man sie liebevoll «Weisse Schwäne des Südatlantiks» nannte. Die Frachter waren schnell, verfügten über mehrere Kühlräume und konnten zusätzlich zwölf Passagiere mitnehmen, denen man einen erstklassigen Standard anbot, vergleichbar dem auf grossen Passagierschiffen.



Dinieren auf dem Frachtschiff: Reichhaltiges Buffet im geräumigen Speisesaal



Zwischen April und Oktober vermittelt der Pool den Gästen an Bord einen Hauch von Kreuzfahrt-Atmosphäre.



Als Stückgutfrachter *San Diego* für Ybarra unterwegs (links) und als *Sangria* kurz vor dem Verschrotten

Als zu Beginn der achtziger Jahre die meisten Reedereien ihre Stückgutfrachter ausmusterten und durch moderne Containerschiffe ersetzen, investierte auch die *Hamburg Süd* nur noch in Containerschiffe. 1981 verkaufte sie die *Cap San Diego* an die damals noch selbständige *Ybarra y Compañía*, die sie als *San Diego* auf denselben Südamerikalinien einsetzte wie bisher. 1986 verkaufte Ybarra sie an die *Multitrade Shipping Inc.* mit Sitz in Monrovia, die sich auf das Ausschachten alter Schiffe spezialisiert hatte. *Multitrade* immatrikulierte sie unter dem Namen *Sangria* auf den Karibikinseln St. Vincent und die Grenadinen und betrieb sie sechs Monate lang als sogenanntes «Trampschiff» ohne feste Routen und unter abenteuerlichsten Bedingungen. Dann schien das endgültige Aus gekommen: Der einstige «Schwan des Südatlantiks» wurde in eine Abwrackwerft bei Bangkok geschleppt.



Drei Epochen im Schiffsbau: Der Frachtsegler *Rickmer Rickmers* (1896), die *Cap San Diego* (1961) und die *Freedom of the Seas* im Jahr 2007. Die *Freedom of the Seas*, damals zweitgrösstes Passagierschiff der Welt, konnte 3600 Passagiere und 1400 Besatzungsmitglieder aufnehmen

Ein Kühlfrachter als Hotel- und Museumsschiff

In letzter Minute rettete der Hamburger Senat die *Cap San Diego* vor dem Schweissbrenner, kaufte sie für eine Million Dollar, überführte sie nach Cuxhaven und übergab sie, restauriert und unter ihrem ursprünglichem Namen, der Hamburger Admiralität. Seit Dezember 2003 liegt der Kühlfrachter als weltgrösstes Museumsschiff an den Hamburger Landungsbrücken und steht unter Denkmalschutz. Eine haupt- und ehrenamtliche Crew hält mit grossem Einsatz die *Cap San Diego* in Schuss, betreibt das bordeigene Hotel sowie Einrichtungen für Events und Feiern und organisiert mehrmals im Jahr Museumsfahrten mit bis zu fünfhundert Passagieren.



Cabo Santa Maria Ende der neunziger Jahre

... und ein Zeitzeuge im Süden

Zweitausendsiebenhundert Seemeilen weiter südlich liegt an der Nordküste von Boa Vista ein anderer Zeitzeuge der Seefahrt: die *Cabo Santa Maria*. Schon ihr Stapellauf hatte unter einem merkwürdigen Stern gestanden. Obwohl die Werft sie in Erinnerung an einen spanischen Eroberer des 16. Jahrhunderts als *Diaz de Solís* ausgeliefert hatte, lief sie als *Hernando de Solís* vom Stapel. Juan Pedro Díaz de Solís, der eigentlich hätte geehrt werden sollen, hatte 1516 auf seinen Eroberungsfahrten Uruguay erreicht. Den Ort ihrer Landung nannte er «Cabo de Santa Maria», unweit des heutigen mondänen Badeorts Punta del Este. Danach fuhren de Solís und seine Mannen den Rio Uruguay hinauf und gingen an der Stelle, wo der Rio Paraná in den Rio Uruguay mündet, an Land. Kaum hatten sie die Isla Martín García betreten, wurden sie von Eingeborenen gefangen genommen, getötet und rituell verspeist. Hernando de Solís hingegen, der bei der Schiffstaufe versehentlich zu Ehren kam, war Kupferstecher gewesen und hatte seine Heimatstadt Valladolid nie verlassen. Die Kosmografie «Le Relazioni Universali» des italienischen Denkers, Priesters, Diplomaten und Dichters Giovanni Botero von 1603 enthält eine Weltkarte namens «Typus Orbis Terrarum», sie stammt aus de Solís' Hand und orientiert sich an Abraham Ortelius' damals populärer Weltkarte von 1570. Der dritte Namensvetter schliesslich, Fernando Solís, spielte 1968 in Boa Vista eine tragische Rolle: er war der Kapitän der *Cabo Santa Maria*. Die Namensverwandtschaft der drei Männer ist Zufall, so wie es Zufall ist, dass das Verb *soler* (gewohnt sein, pflegen etwas zu tun), von dem der Familienname «Solís» sich ableitet, keine Zukunftsform kennt.



Bis zum Sommer 2002 blieb die *Cabo Santa Maria* mehr oder weniger liegen, wie sie gestrandet war, dann brach sie auseinander



Das Wrack an der Nordküste von Boa Vista

Abbildungen: Historische Fotos stammen aus öffentlich zugänglichen Bildarchiven, ein paar wenige aktuelle Fotos von Kollegen, denen ich unbekannterweise danke. Die meisten aktuellen Fotos stammen von mir.

© 2023 Claus Donau (Zitatregel: Bitte mit Hinweis auf Autor und Beitragstitel)

Illustrations: Historical photos are from publicly available photo archives. A few current photos are from colleagues which I thank unknown, most of the current photos are taken by myself.

© 2023 Claus Donau (Citation rule: Please with reference to author and contribution title).