

Prototyp

Der Prototyp "Cape Horn" Wie jeder Prototyp so soll auch der erste moderne Grossegler "Cape Horn" zeigen, dass er sich unter härtesten Bedingungen bewährt. Zusätzlich sollte er eine gute Rendite erwirtschaften. Seine Grundlagen wurden in den Jahren 1984 bis 1986 von der Großwerft Bremer Vulkan nach Ideen von Kapitän H. B. Schwarz erarbeitet.

Der Arbeitsname für das Schiff, das als Luxus-Passagier-Segelschiff geplant war, war zunächst "Meerpfard". Später wurde der Name in "Pinta" geändert, da neben Slomann-Neptun auch die Reederei Laeisz dazu gestoßen waren deren Segelschiffe alle mit dem Buchstaben "P" zu beginnen hatten.

Zeugnis davon legen die berühmten P-Liner, wie Pamir, Passat, Preußen und Potosi ab. Zudem sollte "Pinta" bereits 1986 in Fahrt sein und zur 200-Jahr-Feier in New York eintreffen. Hier passte der Name besonders gut, da es die Pinta aus Columbus' Flotte war, von der aus der Matrose Bermejo als erster den neuen Kontinent entdeckte.

Beim Bremer Vulkan wurde die gesamte Konstruktion durchgeführt. Das schloss Forschungsarbeiten mit ein, um neue Materialien zu entwickeln und alle erforderlichen Tests in Windkanal und Wassertank bei der HSVA. (Hamburgische Schiffsbau Versuchsanstalt).

So wurden neue Materialien benötigt, um die Reibung der Lieken in den Gängen, bei den straff gespannten Segeln überwinden zu können, um das problemlose Setzen und Bergen der Segel auch bei Schwerwetter zu gewährleisten. Das Segeltuch war ebenfalls eine Neuentwicklung mit nur sehr geringem Reck, um die Segelflächen ähnlich einer Metallfläche anströmen zu lassen.

Hier Beispiele von Tests aus dem Windkanal mit unterschiedlichen Modellen und Versuche im Wassertank.

Bemerkenswert ist hier, dass unser Schiffsrumpf, - selbst bei einer simulierten Geschwindigkeit von 20 Knoten, - noch keine bremsende Hecksee zeigt. Hier ein Gutachten dessen sind und die Art des Riggs als "die passende Lösung heutiger Technik" bezeichnet. Wie bereits erwähnt, soll der erste moderne Grossegler "Cape Horn" zeigen, dass er sich unter härtesten Bedingungen bewährt. Zusätzlich soll er eine gute Rendite erwirtschaften. MODERN MERCHANT SAILING VESSEL (Flyer) Dies führt zu folgenden Überlegungen:

Die "Kap Horniers", AICH oder IACH d.h. <Amicale Internationale des Cap Horniers>, ist eine internationale Vereinigung von gestandenen Seeleuten, die unter härtesten Bedingungen auf Handelsschiffen unter Segel um Kap Horn gefahren sind. Dazu zugehörig ist die höchste Auszeichnung, die einem Segler widerfahren kann. Kein Milliardär kann sie sich einfach kaufen!

Das erste Schiff "Cape Horn", bekommt bescheidene Frachträume, um Rum (Karibik) oder Whisky (Schottland, Irland, USA) oder Weine zu laden und diese Fracht unter Segel um Kap Horn, vom Atlantik in den Pazifik zu transportieren und dabei besser reifen zu lassen. Dort wird die auf diesem Wege aufgewertete Ware mit einem neuen Label gut verkauft werden können. Diese Reisen werden in der antarktischen Sommerzeit von Oktober bis März durchgeführt werden, um unnötige Risiken zu vermeiden und dennoch die extreme Seetüchtigkeit des Schiffes unter Beweis zu stellen.

Zusätzlich zur Stammbesatzung gibt es Platz für 120 Mitsegler, die gegen eine Gebühr als Crew-Mitglieder anheuern können und somit, nach Vollendung der Reise, echte Kap Horniers geworden sind. Das Exklusivste, was es in der Seefahrt gibt.

Nun, in den großen Yacht Clubs dieser Welt gibt es genügend Enthusiasten, die alles tun würden, um sich "Kap Hornier" nennen zu dürfen, den Albatros zu tragen und "fellow owner" zu werden. Jedenfalls war die telefonische Reaktion viel versprechend und die Bereitschaft, sich dergestalt an der Finanzierung zu beteiligen, war groß.

In den verbleibenden 8 Monaten ist geplant, jedes zweite Jahr, 100 Schüler und 20 Lehrer an Bord zu nehmen. Sie werden an Bord soziales Zusammenleben erfahren und neben dem Unterricht auch Seemannschaft erlernen und den Globus und seine Bevölkerungen kennen lernen. Ziel ist es, am Ende der Reise ein zwei- bis dreisprachiges Abitur zu machen. (Englisch, Spanisch, Deutsch).

Bei dieser Weltreise werden sie entsprechende Lebenserfahrungen sammeln, die sie für ihr späteres Leben prägen. Wir erwarten, dass diese späteren Manager und Wirtschaftsführer an Sinnvolleres denken, als an kurzfristige Gewinnmaximierung.

Sie werden Mitglieder eines eingetragenen Vereins sein, und lebenslang in Verbindung zu bleiben. Josef Konrad sagte: "Das Leben schnitzt den Menschen zurecht, - aber die See nimmt die Axt dazu."

In diesen Jahren wird das Schiff - da dann Schulschiff - an den Regatten der Sail Training Association teilnehmen und sie ohne Zweifel gewinnen. Auch wenn später ein handicap auferlegt wird, bleibt es dennoch ein großes Erlebnis, eine Segelregatta als schnellstes Schiff zu absolvieren und nach Passieren der Ziellinie zum Pulk der anderen Windjammer zurückzusegeln und sie filmisch zu begleiten.

In den sonst verbleibenden Zeiten kann das Schiff im Segeltourismus eingesetzt werden, als Forschungsschiff dienen oder für die Medien die internationalen großen Regatten und ähnliche Veranstaltungen segelnd begleiten.

CAPE HORN soll als Vorreiter und Prototyp für eine neue Generation von segelnden Frachtschiffen fungieren, die in den großen Windsystemen, z.B. Schiffladung wie Erz von Südamerika nach China oder Kohle von Australien transportieren.

Wenn erst einmal ein Prototyp fährt und seine Qualitäten unter Beweis gestellt hat, kann sich kein Reeder dem Argument der Kostensenkung und Umweltverträglichkeit mehr entziehen.

Sehr schön ist, dass Tom Perkins sich des Prinzips dieses Riggs bedient hat und mit seiner "Maltese Falcon" eine Segelyacht gebaut hat, die in bester Manier belegt, dass die Annahmen über Höhe am Wind und über erreichbare Geschwindigkeiten, der Realität entsprechen. (Real bei Schwerwind gesegelte 24,8 Kn.)

Quod errat demonstrandum. "Was zu beweisen war."