

HET EPOS VAN DE LAATSTE HANDELSZEILVAART ROND KAAP HOORN. *

Commandant Roger Ghys

Men herinnert zich wat de Saint Exupéry schreef over *”het land alwaar de stenen vliegen”* opgetild vanaf de grond en weg geslingerd in de ruimte door de vele stormen, die zuid- Chili teisteren. Aan het uiterste zuiden van het Amerikaans continent vindt men Kaap Hoorn, ook genoemd *“Le Cap Dur”* volgens de Franse zeelieden en *“The Stiff”* volgens de Engelse.

Het rondenvan het zuidelijkste punt van Amerika in de twee richtingen onder zeil aan boord van een vrachtschip, boezemde een heilige schrik in aan zijn opvarenden maar kende hen ook de mooie titel toe van *“Kaap Hoorn Vaarder”*. Men vond deze Kaap Hoornvaarders tussen de bemanningen die de vorige eeuwen naar de andere kant van de wereld zeilden om salpeter en guano te laden in Chili of graan in Australië. Nagenoeg 10.000 zeelieden verloren hier het leven en nagenoeg 800 zeilschepen verdwenen met man en muis tijdens het rondenvan de Hoorn, de kaap der wanhoop. Dit was ook het lot dat beschoren was in 1938 aan ons vroeger zeilopleidingsschip *“L’Avenir”* onder de naam van *”Admiral Karpfanger”*.

De reizen naar Chili brachten een goede vracht op. In het begin van de XIXe eeuw was de grond in Europa uitgeput en men vreesde hongersnood. De natuurlijke bemesting voldeed niet meer zodat guano, de vogelmest die zich gedurende eeuwen op de kusten van Chili had opgehoopt, en het natrium nitraat, beter gekend onder de naam salpeter, uit de mijnen in het noordelijk gedeelte van Chili, hieraan een oplossing brachten. Bovendien werden op de heenreis kolen vervoerd, nodig voor de stoomschepen. Salpeter werd verder ook gebruikt bij het vervaardigen van buskruit, zodat er voor de eerste wereldoorlog een grote vraag was naar deze grondstof.

Het vervoer van graan uit Australië bereikte zijn hoogtepunt op het einde van de XIXe en het begin van de XXe eeuw. Wind is de voortstuwende kracht aan boord van zeilschepen en daar de bemanningen beperkt waren, bedroegen de

* Roger Ghys is ere-commandant van het Belgisch zeilopleidingsschip Mercator. Hij is de laatste gezagvoerder en voerde het bevel van 1955 tot het einde van Mercator als zeilopleidingsschip in 1961. Hij was voorzitter van de Frans-Belgische Sectie der Kapiteins Kaap Hoornvaarders en gedurende 25 jaar Internationaal Secretaris-generaal van AICH – Amicale Internationale des Capitaines au long cours Cap Hornier tot zijn ontbinding in 2003.

kosten van uitbating en vervoer minder dan deze aan boord van stoom vrachtschepen. Reder Gustaf Erikson, afkomstig van de Aland Eilanden, had dit zeer goed begrepen en kocht vele oudere zeilschepen, waaronder "L'Avenir" zodat op zeker ogenblik zijn zeilvloot de belangrijkste was in Europa.

De opening van het Panama-kanaal in 1914, het verlies van veel zeilschepen tijdens de oorlog 1914-18, de ontdekking in Duitsland om op scheikundige manier meststoffen te vervaardigen en de lagere uitbatingskosten van door een motor aangedreven vrachtschepen die een lading sneller konden vervoeren betekende de doodsteek van de handelzeilvaart naar Chili rond Kaap Hoorn.

Gelukkig ontdekt men nu opnieuw het epos van deze tamelijk recente geschiedenis, die door de huidige generatie volledig vergeten was en voor wie Kaap Hoorn uitsluitend de sportieve exploitatie betekent van een Tabarly, een Chichester en een Staf Versluys.

We weten niets meer over de zeelieden, die hen zijn vooraf gegaan, over de handelszeilvaart die in tegenstelling met tankers die de zee bezoedeld hebben met een onuitwisbare stempel. Gedurende acht maanden of zelfs meer verblijven zij in de beperkte ruimte van hun schip, doorkruisten de oceanen en troefden de ontkenbare elementen van de natuur. En toch is de geschiedenis van de laatste overlevenden van dit epos boeiend en verdient te worden bewaard te worden daar zij unieke waarden vertegenwoordigen zoals ploeggeest, broederschap, moed, uithoudingsvermogen en plichtsbewustzijn, die als voorbeelden kunnen gesteld worden voor onze jeugd.

De vriendenkring 'Amicale Internationale des Capitaines au long cours Cap Hornier' werd gesticht in Saint Malo in 1937 door een dertigtal Franse kapiteins tijdens een bijeenkomst van oud-gezagvoerders die met een vrachtschip onder zeil Kaap Hoorn gerond hadden. Louis Allaire die achttien maal de Kaap heeft gerond werd de eerste voorzitter.¹

Volgens de statuten, die gedurende het ganse bestaan van de vereniging praktisch niet gewijzigd werden, wordt de voorzitter bijgestaan door een secretaris-generaal. Als basisregel werd weerhouden dat men enkel lid kon worden van de vereniging na het het rond van Kaap Hoorn aan boord van een vierkant getuigd vrachtschip en voorgedragen door twee leden. Dit initiatief had een grote weerslag en kort nadien werden gezagvoerders uit vele andere Franse havens, die dezelfde ervaring hadden meegemaakt, lid van de vereniging.

¹ Archieven van de "Amicale Internationale des Capitaines au long cours Cap Hornier".

ging. Het lidmaatschap werd uitgebreid tot de officieren, die nadien kapitein zijn geworden. De kapiteins uit de eerste groep kregen de titel Albatros en deze uit de tweede groep de titel van Malamok.

Tijdens de oorlog 39-45 werden alle activiteiten gestopt, maar zodra de oorlog beëindigd was hernamen deze in 1946. Er was ook grote belangstelling vanuit het buitenland zodat de oorspronkelijke vereniging in 1950 internationaal werd en de originele statuten bij grote uitzondering gewijzigd werden.

Het Belgisch zeilopleidingsschip *L'Avenir* had twee keren een lading zakken graan geladen in Australië en vier keren Kaap Hoorn gerond. België voldeed aan de statuten en was het eerste buitenlands land dat lid werd van AICH. Kapitein Lemaitre, albatros en oud-gezagvoerder van *L'Avenir* werd de eerste voorzitter van de Belgische sectie. Weldra werd dit voorbeeld door vele andere landen gevolgd zodat op het hoogtepunt van de vereniging, ze vijftien secties telde van Scandinavië tot in Nieuw Zeeland toe met ongeveer 2000 leden.²

De internationale voorzitter voerde de titel van 'Grand Mât' en over het algemeen werd betracht dat hij afkomstig was uit Frankrijk. Bij gebrek aan Franse kandidaten werden op het einde twee buitenlanders benoemd, de Belgische kapitein Raymond Lemaire en de Duitse kapitein Heiner Sumfleth. De "Grand Mât" werd bijgestaan door de Internationale Secretaris Generaal, die verantwoordelijk was voor de administratie en het reilen en zeilen van de vereniging en hem verving wanneer nodig. Deze functie werd gedurende de laatste 25 jaar aan kapitein Roger Ghys toevertrouwd. Jaarlijks werd afwisselend in een ander land een congres gehouden, dat georganiseerd werd door de eigen sectie. Tijdens dit congres vergaderde de 'Federal Council' en werden alle belangrijke beslissingen getroffen.

De albatros, de prins van de zee, werd gekozen als een uniek symbool van de vereniging en opgenomen in het wapenschild. Het roept zowel de geest op van ontspanning als van schrik bij de bemanningen. Een albatros werd gevangen met een ruitvormig lokaas, dat achter het schip dreef en waarin de kromme bek van deze vraatzuchtige zeevogel bleef hangen. Toen de gekende vrijbouter graaf von Luckner bij zijn eerste reis als licht matroos over boord viel aan Kaap Hoorn, werd hij slechts terug gevonden in de hoge zee, toen een albatros op hem inpikte. Hij hield er een groot litteken aan de rechterhand aan over. Anderzijds geloofden veel zeelieden dat een albatros de ziel was van een zeeman gestorven op zee.

² A.I.C.H. groepeerde 15 landen:

Noorwegen, Zweden, Aland Eilanden, Finland, Denemarken, Duitsland, Nederland, België, Frankrijk, Italië, Engeland, USA, Canada, Chili, Australië, Nieuw Zeeland.

Een houten albatros, die met de top van zijn vleugel een wereldbol raakt en vrijelijk met de wind kan ronddraaien, een gift van de Chileense Sectie, werd in 2003 opgericht als gedenkteken tijdens het laatste congres aan de voet van de Tour Solidor, het museum der Kaap Hoorn Vaarders in Saint Malo. Het is een getuigenis van het lijden, de moeilijkheden maar ook soms van de gelukkige ogenblikken die Kaap Hoorn Vaarders aan den lijve hebben aan gevoeld. Een ander groots monument met een hoogte van acht meter werd met grote moeite opgericht door de Chileense marine op het eiland van Kaap Hoorn. Het werd zo stevig verankerd dat het aan windsnelheden van 250 km. per uur kan weerstaan. Aan de voet ervan is een loden koker ingemetst met onder meer de naam van de Franse kapitein Jean Perdraut, "Grand Mât" en Roger Ghys, secretaris-generaal.

De vereniging kende een groot prestige en werd de meest exclusieve club ter wereld genoemd. Op haar hoogtepunt telde zij 2000 collega's, verspreid over vijftien landen. Alhoewel de vrede met Duitsland in 1953 nog niet ondertekend was, werd de Duitse sectie niettemin als lid aangenomen dat jaar tijdens het congres in Parijs. Het was ten andere de gekende kapitein von Zatorsky die in 1957 op het congres in Bremen, de wereldbekende leuze van de vereniging lanceerde "L'Esprit de Saint Malo" als een getuigenis van de broederschap van zeelieden over de grenzen heen in deze wereld waar haat en verdeeldheid heerst. Daar de Duitse zeilvaart in de gouden eeuw van de zeilvaart met redaren rijen zoals Laeisz een grote bloei kende, telde de Duitse sectie dan ook het grootste aantal leden.

Elk jaar werd een internationaal congres georganiseerd telkens in een ander land. Tijdens dit congres vergaderde de "Federal Council" en werden alle belangrijke beslissingen getroffen. De Belgische sectie trad tweemaal als gastheer op met een congres in Antwerpen in 1957 en in Oostende in 1981. Beide congressen kenden een groot succes en werden bijgewoond door nagenoeg 500 leden.

Helaas, de meeste Kaap Hoornvaarders hadden bij de eeuwwisseling een hoge leeftijd bereikt en als gevolg van de strikte statuten was het onmogelijk om nieuwe leden te aanvaarden. Hierop besliste de 'Federal Council' in 2001 op het congres in Mariehamn dat het laatste congres in 2003 en de ontbinding van de vriendenkring in Saint Malo zou plaats grijpen. Alhoewel er op dat ogenblik nog 250 leden waren, was eenieder de mening toegedaan dat onze prestigieuze internationale vereniging in schoonheid moest eindigen. Onder tusschen waren de Franse en Belgische verenigingen wegens een tekort aan leden reeds samen gesmolten onder de naam 'Section Franco-Belge AICH.

De organisatie van het laatste congres werd toevertrouwd aan kapitein Roger Ghys, voorzitter van de Frans-Belgische Sectie. Het congres greep plaats van 10 tot 15 mei 2003. Een laatste congres organiseren vanuit Antwerpen en de nodige voorbereidingen treffen als secretaris-generaal voor de ontbinding in Frankrijk van een vereniging zonder winstoogmerk was niet zo eenvoudig. Met 350 deelnemers, waarvan 150 Kaap Hoornvaarders, werd het niettemin een groot succes, dit ondanks de elf september aanslag in de USA en de SARS epidemie in het verre Oosten. Onze betrachting om onze prestigieuze vereniging in schoonheid te laten eindigen werd werkelijkheid.

Tijdens dit congres hebben de voorzitters van de 14 secties op de laatste vergadering van de "Federal Council" op 15 mei 2003 om 10u15 de unanieme beslissing getroffen dat de internationale vereniging AICH ontbonden werd. De secretaris generaal kreeg de taak dit uit te voeren, rekening houdend met de Franse wetgeving.

De geschiedenis van het epos van de Kaap Hoorn vereniging is gelukkig daarmee niet verloren gegaan: de C.V.s van alle leden worden bewaard onder de vorm van een CD Rom, het Gulden Boek en 24 mappen, worden bewaard in het museum der Kaap Hoorn Vaarders in Saint Malo. Het epos van deze kathedralen van de zee en hun bemanningen leeft nu verder in Tour Solidor, één der vroegere forten opgericht ten tijde van Napoleon als verdediging tegen de Engelse vloot. Opgericht in 1969 vereeuwigd het Internationaal museum der Kaap Hoorn Vaarders, de geschiedenis van deze moedige zeevaarders. Men ontdekt er schilderijen, voorwerpen, herinneringen aan de vele reizen, knutselwerk... De grootste rijkdom is evenwel de menselijke benadering met het verhaal van het leven van de Kaap Hoorn Vaarders, die op het einde van de XIXe en het begin van de XXe eeuw geleefd hebben.

Het rondenvan Kaap Hoorn.³

Een toelichting waarom het rondenvan Kaap Hoorn onder zeil één der zwaarste proeven is die een zeilschip kan ondergaan is zeker gepast. Het begin van vorige eeuw betekende een gouden tijdperk voor de zeilvaart. Zeilschepen van grote rederijen zoals Laeisz, Bordes, Erikson voeren regelmatig naar de Chileense havens om er guano en salpeter te laden of naar Australië alwaar ze een volle lading graan innamen. Het was zeker geen gemakkelijke reis en de gemiddelde duur om de kaap te rondenvan bedroeg gemiddeld 21 dagen. Sommige zeilschepen hebben er zelf 35 dagen over gedaan.

³ Notas genomen tijdens mijn opleiding door Commandant Remi Van de Sande, laatste gezagvoerder van "L'Avenir" en mijn voorganger aan boord van het zeilopleidingschip "Mercator".

De overheersende winden ter hoogte van Kaap Hoorn waaien meestal met stormkracht uit een westelijke richting en gaan gepaard met een hoge zee . Een zeilschip dat van oost naar west vaart moet tegen de wind en de stroom opkruisen. De plaats is beperkt daar de afstand tussen het eiland Kaap Hoorn en Antarctica slechts 200 mijl bedraagt. Bovendien dient men op veilige afstand te varen zowel van de gevaarlijke kaap Hoorn als van de ijsbergen aan de oostkust van Antarctica. Tijdens de nacht zijn deze onzichtbaar en bovendien heerst er in deze regio regelmatig een dikke mist. Dubbele uitkijk was nodig en elke plotselinge verandering van temperatuur werd gemeten om eventuele aanwezigheid van ijs vast te stellen. Deze maatregel gaf evenwel geen resultaat met achterlijke winden.

Een bijkomende moeilijkheid bestaat erin dat de hemel meestal overdekt is zodat een astronomische positiebepaling, namelijk door een hoogte te schieten met de sextant van zon of sterren, uiterst beperkt was. Er heerste daarom aan boord een grote onzekerheid omtrent de juiste kennis van de breedte en daarom werd meestal op gegist bestek gevaren. Gezien een zeilschip bij het opkruisen 'bij de wind' zeilt, dit is nagenoeg onder een hoek van 7 tot 10 graden afwijking van de koers, moet er bij de minste verandering van de windrichting snel gelaveerd worden om de meest gunstige boeg te kiezen. Over stag gaan en halzen bij een ijzige koude en zware sneeuwstormen vraagt daarom het uiterste van een uitgeputte bemanning.

Waarnemingen over de jaren heen hebben uitgewezen dat men zich aan Kaap Hoorn aan 95% slecht weer kan verwachten en dat elke verandering van het weer zeer plotseling gebeurt.

De seizoenen brengen weinig verandering. In de winterperiode neemt de overlevingslende van de zeevaarders nog toe daar er met overtrokken weer op 24 uur slechts drie uur valse lucht te bespeuren valt. Sneeuwstormen en zelfs mist zijn veelvuldig en soms breekt nog al eens een orkaan los.

Men mag zich voortdurend aan stormen verwachten waardoor men verplicht is de zeilen op te heffen en op te doeken, en wanneer nodig het schip bij te leggen. Meestal gaat dit met schade gepaard zoals gescheurde zeilen, weggeslagen reddingsboten en soms met man over boord.

Zodra de orkaan voorbij is, worden onmiddellijk noodherstellingen uitgevoerd en wordt verder gevaren zonder versagen.

Daarenboven was er de angstwekkende onzekerheid van de kennis van de eigen breedte. Met 7/8e overtrokken hemel was het soms onmogelijk een astron-

nomische observatie te doen gedurende 3 weken en dit terwijl de onregelmatige westelijke stromingen een grote drift veroorzaakten. Men was daarom meestal verplicht op gegiste navigatie te varen en dit soms met bedenkelijke resultaten.

De koers van een zeilschip hangt af van de windrichting. Met de overheersende westenwinden was men verplicht slagen te trekken in een zeeëngte met een breedte van nagenoeg 200 mijlen die bovendien aan de noordkant begrensd is door de gevaarlijke Kaap Hoorn, die men op een veilige afstand diende te ronden en aan de zuidkant met het drijvend ijs van Antarctica, dat men's nachts of tijdens de mist niet ziet.

Wil men vooruitgang boeken dan moet er steeds onder de gunstigste boeg gezeild worden en moet men nauwgezet nagaan of de wind schraalt of ruimt. Een zeekaart met de dagelijkse middagposities van een zeilschip na het ronden van Kaap Hoorn geeft zijn zwerftocht aan en men stelt vaak vast dat men regelmatig nog verder van de eindbestemming verwijderd is.

Zodra er evenwel verbetering in het weer optreedt en de wind ruimt, wordt "all hands on deck" geroepen, alle zeilen los gegooid en bijgezet. Tijdens de zeldzame keren dat de wind uit een meer gunstige richting waaide, werd hiervan onmiddellijk gebruik gemaakt zodat het zeilschip uiteindelijk een meer gunstige koers kon varen totdat de besneeuwde bergtoppen van het Vuureiland uiteindelijk achterlijker dan dwars in het zicht kwamen. De kaap is gerond "splice the main brace", de ellende is reeds gedeeltelijk vergeten!!!

Anders dan de zeilschepen bestemd voor de Chileense en Australische havens, die op de heenvaart tegen de overheersende westenwinden dienden te vechten, konden de zwaar geladen schepen op de terugvaart van West naar Oost hiervan gunstig gebruik maken. Het was daarom niet minder gevaarlijk wegens het risico om dwars te vallen, de masten te verliezen in een onstuimige zee of in aanvaring te komen met ijsbergen. Wegens hun beperkt vrijboord en de zware aanschietende zeeën uit achterlijke richting, met een hoogte van 15 tot 20 meter, werd het dek overspoeld door massa's water. Dit extra gewicht kan de stabiliteit van een schip in het gedrang brengen.

Het is in dergelijke omstandigheden dat de vier mast bark Admiral Karpfanger, het voormalige Belgisch zeilopleidingsschip "L'Avenir", in 1938 met man en muis vergaan is ter hoogte van kaap Hoorn. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart in Bremen heeft in 1939 geoordeeld dat de oorzaak van het geheimzinnig vergaan onbekend was en dat het schip zeewaardig was bij zijn vertrek uit

Australië en dat er geen fouten begaan werden door de gezagvoerder. Een nieuw onderzoek in 2004 door Kapitein Roger Ghys en Ingenieur W. Cormack heeft klaarheid gebracht in deze mysterieuze verdwijning en heeft aangetoond dat de oorzaak te vinden is aan een gemis aan stabiliteit gepaard met een hoge aanschietende zee over de dekken heen.⁴

“Admiral Karpfanger” had in Port Germein een volle lading ingenomen, namelijk 42.549 zakken graan met een gewicht van 3.502 metrieke ton. De lading was verdeeld over de drie ruimen met inbegrip van de waterballast tank. De viermast bark vertrok uit Australië op 8 februari 1938 onder het bevel van kapitein Reinhold Walker met bestemming Falmouth “for orders”. De bemanning omvatte 60 man waarvan 44 ingeschreven waren als kadet.

Beslissend voor dit onderzoek is de staat van het schip bij zijn vertrek uit de haven. De diepgang achter was 7.26 m. en 7,36 m. met aldus een koplust van 10 cm. Bij een volle lading zoals dit hier aan boord van Karpfanger het geval was, hadden de meeste zeilschepen van dit type koplust. Een ervaren kapitein weet dat koplust nadelig is voor de manoeuvreereigenschappen van een zeilschip. Daarom heeft de bemanning alvorens te vertrekken uit Port Germein nog zakken graan van ruim 1 naar ruim 3 overgebracht om deze koplust te beperken. Het vrijboord, dit is de hoogte van het hoofddek boven de waterspiegel, bedroeg slechts 1,12 m. De stabiliteit van een schip wordt bepaald door zijn metacentrische hoogte MG. Deze was bijzonder klein bij Karpfanger en bedroeg volgens de stabiliteitsberekeningen slechts 0,37 m. Dit in tegenstelling met andere grote geladen zeilschepen waar de MG nagenoeg 1,00 m. bedroeg.

“Admiral Karpfanger” had radio aan boord en zond nog een bericht op 12 maart 1938. Dit was zijn laatste bericht en nadien werd niets meer vernomen van het schip. Uiteindelijk werd zij door “Lloyds” als “lost with all hands” opgegeven.

Tijdens dit nieuwe onderzoek werden alle mogelijke oorzaken van het vergaan grondig nagegaan zoals: het schip voerde te veel zeil, het schip werd ontmast tot het dwars van de zee kwam te liggen, de lading is verschoven zodat de stabiliteit het gedrang kwam, water kan in het ruim ingezijpeld zijn, een aanvaring met ijs een beschadigd roer, brand. Geen enkel hiervan werd weerhouden.

⁴ An Investigation Into the Loss of the Steel Bark “Admiral Karpfanger” ex “L’Avenir” by Roger Ghys and Neil W. Cormack. (Marine Technology October 2004, Volume 41 Number 4, p. 141 – 160.

Volgende omstandigheden hebben zonder enige twijfel een rol gespeeld bij het vergaan van de "Admiral Karpfanger". Op de terugreis voer het een oostelijke koers. Als gevolg van de achterlijke wind gierde het schip voortdurend en was het daarom moeilijk te sturen. Dit ging gepaard met een neiging om op te loeven. Deze neiging om met de kop in de wind te lopen werd bevorderd door zijn koplust. Men was dan ook verplicht voortdurend lijroer te geven om de juiste koers te kunnen volgen en te vermijden dwars van de zee te vallen. Wanneer een zeilschip te veel lijroer heeft kan het daarom bij een bui verder moeilijk afvallen zodat het dwars van de hoge zee komt te liggen. Verder bevond het dubbel handstuurrad zich boven een platform in het midscheeps waardoor het minder toegankelijk was om hulp te bieden wanneer er dringend meer roer moest gegeven worden

Het grondig onderzoek wees uiteindelijk aan dat de oorzaak van het vergaan een gemis aan stabiliteit was. Golven met een hoogte van vijftien meter aan Kaap Hoorn zijn geen uitzondering. Het schip was afgeladen en lag diep in het water. Als gevolg van een aanschietende zee achteraan tijdens slecht weder en het geringe vrijboord (1,12 m.) werd het hoofdek overspoeld door massa's water vanaf het achterschip naar het voorschip toe. Aan de achterkant van de bak bevindt zich een put en uit ondervinding is geweten dat bij dergelijke zeeën, die het schip overspoelen, het water zich aldaar verzamelde zodat dit ganse voordek onder water kwam te staan. Het gewicht hiervan bedroeg nagenoeg 164 ton en dit duwde het ganse schip 0,16 m naar onder zodat de koplust nu 0,76 m. bedroeg. In deze toestand bedroeg de metacentrische hoogte MG minus 0,08 m. Als gevolg van deze negatieve stabiliteit gepaard, met een sterke neiging tot oploeven, is het schip dwars van de zee gevallen, onder water gedoken en gekapseisd. Deze ramp nam zeer weinig tijd in beslag, zodat niemand kon gered worden en er geen noodbericht kon worden uitgezonden.