

# Die FEUERLAND-„Ein Büsumer Fischkutter entdeckt die Welt“

Carola Buchner, Ulf Reimer  
OLYMPUS Deutschland  
Wendenstr. 14-18, 20097 Hamburg

**Kurzfassung.** 1927 - Gunther Plüschow, deutscher Abenteurer und Flugpionier, rüstet in Büsum ein Expeditionsschiff zur Fahrt an die Spitze Südamerikas aus. Das Schiff erhält den Namen des Zielorts: „Feuerland“ und dient der Expedition der ersten Lufterkundung Feuerlands als schwimmendes Basislager, Tankstelle und Werkstatt. Erst 80 Jahre später und vielen spannenden Abenteuern kehrt die FEUERLAND wieder nach Deutschland zurück. Seit 2007 ist sie als Kulturdenkmal eingetragen und wird zur Zeit in Harburg in den originalen Bauzustand von 1927 zurück versetzt.

## Die bewegte Geschichte der Feuerland

Die FEUERLAND wurde 1927 auf der Werft Krämer, Vagt und Beckmann in Büsum gebaut. Auftraggeber war der ehemalige Marine-Offizier und Flieger Gunther Plüschow. Das Schiff wurde nach den Plänen eines hochseetauglichen Fischkutters gefertigt. Im Hinblick auf seine zukünftigen Aufgaben wird für den Rumpf nur bestes Eichenholz verwendet. Neben engeren Spantenabständen als üblich und einer bis zu 8 cm starke Beplankung, sorgen eine Innenverkleidung und kräftige Stringer für zusätzliche Festigkeit.



Im November 1927 startete Gunther Plüschow zu seiner legendären Feuerland-Expedition an die Südspitze Lateinamerikas. Nach einer winterlichen Sturmreise durch die Nordsee und dem Ärmelkanal setzte das Schiff seine Fahrt von Lisabon aus fort. Über Madeira und die Kapverden errichte das Schiff die Küste Brasiliens. Nach dem Besuch mehrerer Häfen an der Ostküste Südamerikas segelte es weiter Richtung Feuerland. In Punta Arenas erhielt Plüschow ein Wasserflugzeug und startete nach dessen Zusammenbau seine Flugexpedition. Die FEUERLAND diente dabei als Basis-Schiff in den einsamen Fjorden und Kanälen dieses unerschlossenen Gebietes. Als Tender, Reparaturwerkstatt, Treibstofftransporter, Dunkelkammer zur Entwicklung des Filmmaterials und schwimmende „Schutzhütte“ gegen die eisigen Stürme trug die „Holzpantone“, wie Plüschow sie liebevoll nannte, dazu bei, die Expedition zum Erfolg zu führen.

Nach Beendigung der Expedition Anfang 1929 verkaufte er das Schiff an den Großgrundbesitzer und Schafzüchter Hamilton, der Besitzungen in Argentinien, Chile und auf den Falklandinseln hatte. Plüschows Steuermann, Paul Christiansen und der Maschinist Sepp Schmidt blieben an Bord und fuhren die in PENELOPE umbenannte Ketsch noch bis in die späten 30er Jahre ihre neuen Besitzer. Dabei machte sie mehrere Fahrten zwischen Feuerland und den Falklandinseln.

Während des zweiten Weltkriegs lag das Schiff nach einem Maschinenschaden auf und wurde auf einen Strand gesetzt. Erst im Jahr 1946 kaufte die Regierung der Falklandinseln die Penelope und rüstete sie mit einer neuen Maschine aus. Der Falkland Island Dependency Survey charterte die ehemalige Feuerland, um sie für die Versorgung der subantarktischen Forschungsstationen auf Süd-Georgien und den Süd-Shetland-Inseln einzusetzen. Allerdings kamen diese Pläne nie zur Ausführung.

In den Folgejahren setzte die Regierung das Schiff zur Versorgung der Farmen auf den einzelnen Inseln des Archipels ein. Als das erste Funk-Kommunikationsnetz auf den Falkland-Inseln errichtet wurde, war es die PENELOPE, die Funkmasten und Ausrüstung zu den einzelnen Inseln brachte. Später schaffte sie Baumaterial für ein Schlacht- und Kühlhaus nach Fox Bay und leistete einen wichtigen Beitrag zum Ausbau der Infrastruktur auf den Falkland-Inseln.

Nach einem erneuten Besitzerwechsel kaufte die Falkland Island Company (FIC) 1967 das Schiff. Diese setzte die PENELOPE hauptsächlich für Schaf- und Wolltransporte zwischen den Farmen und der Hauptstadt Stanley ein.



Ende der 60er Jahre wurde das Hamburger Bergungsunternehmen Ulrich Harms beauftragt, die vor Stanley liegende Hulk der Great Britain, des ältesten, erhaltenen schraubengetriebenen Dampfschiffes, zu bergen, die PENELOPE leistete wertvolle Hilfsdienste bei den Bergungsarbeiten.

Als 1982 das argentinische Militär die Falklandinseln besetzte, wurde eine Gruppe Schulkinder aus Stanley evakuiert und mit dem Schiff über den Falkland-Sound gesetzt. Kurz darauf requirierte die argentinische Marine das Schiff. Mit einem schwarzen Tarnanstrich versehen diente Penelope nun als Verbindungsschiff für Truppen- und Treibstofftransporte um Fox Bay. Bei einem dieser Einsätze kam das Schiff unter Artilleriebeschuss einer britischen Fregatte, ein anderes Mal wurde sie aus der Luft von einem britischen Harrier-Jet unter Beschuss genommen. Nach Ende des Falkland-Konfliktes wurde die Penelope an die FIC zurückgegeben, für die sie noch bis 1989 ihren Dienst versah.

Die Familie Furgerson übernahm das Schiff und nutzte es in einer ähnlichen Weise wie die FIC für Viehtransporte. Erst mit dem Erwerb des Schiffes durch Michael Clarke, dem letzten Eigner der Penelope auf den Falklandinseln, durfte die „alte Dame“ einen weniger „anstrengenden“ Dienst versehen. Stationiert auf West Point Island brachte die Ketsch von nun an Ornithologen und Wissenschaftler auf die westlichen Inseln, die mit ihren einzigartigen Vogelkolonien eines der artenreichsten Tierparadiese dieser Erde sind.

## Die Heimkehr der FEUERLAND



Während seines Einsatzes als Navigations-Offizier auf einem kleinen Expeditionskreuzfahrtschiff entdeckte der Kapitän auf großer Fahrt Bernd Buchner im Jahre 2003 das ehemalige Expeditionsschiff FEUERLAND auf den Falklandinseln. In Anbetracht des historischen Wertes für die deutsche Schifffahrtsgeschichte erwarb Bernd Buchner das Schiff und gab ihm seinen ursprünglichen Namen wieder zurück, verholte es nach Stanley. Dort wurde es für die Rücküberführung nach Deutschland vorbereitet.

Im April 2006 machte sich eine sechsköpfige Besatzung mit der FEUERLAND auf den Weg nach Südamerika. Der ursprüngliche Plan das Schiff von den Falklandinseln bis Europa auf eigenem Kiel zu überführen musste jedoch aus Sicherheitsgründen aufgegeben werden. Daher wurde die FEUERLAND von Buenos Aires mit dem Containerschiff Monte Cervantes der Reederei Hamburg Süd verschifft. Nach Ankunft in Hamburg fuhr die Feuerland dann auf eigenem Kiel nach Büsum.

Direkt nach der Heimkehr gründete sich der Förderkreis Kulturdenkmal Expeditionsschiff FEUERLAND e.V, und im Jahr 2007 wurde die FEUERLAND auf Initiative des Vereins in die Liste der Kulturdenkmäler des Landes Schleswig Holstein aufgenommen.

Das Schiff wird in Hamburg Harburg auf der Werft „Jugend in Arbeit e.V.“ von Grund auf restauriert und in den Zustand von 1927 zurückgebaut. Voraussetzung war eine grundlegende Inspektion der historischen Substanz, wie z.B. des Wellenkanals und der Wegerung mit Hilfe von Endoskopen, oder auch eine Bestimmung der Wandstärke der wasserdichten Schotten und Tanks. Bei der Restaurierung wird sehr großer Wert auf die mögliche Erhaltung der Originalsubstanz gelegt, und daher gilt es sicherheitsrelevante Bauteile gründlich zu inspizieren. Die Untersuchung ergab, dass die Tanks neu angefertigt werden mussten, die wasserdichten Schotten aber nach umfangreichen Ausbesserungen durchaus weiter Verwendung finden können.

Ohne die Unterstützung von vielen Menschen und Liebhabern der traditionellen Seefahrt wäre die Umsetzung der Idee ein über 80 Jahre altes Expeditionsschiff zu restaurieren und wieder in Fahrt zu bringen allerdings unmöglich.

Bleibt zu hoffen, dass die FEUERLAND möglichst bald als Traditionssegler und Museumsschiff an verschiedenen Segelveranstaltungen, entlang der deutschen Küste teilnehmen wird, und einen aktiven Beitrag leistet, Geschichte erlebbar zu machen.



## Referenzen

- [1] [www.expeditionsschiff-feuerland.de](http://www.expeditionsschiff-feuerland.de)
- [2] Fotos: 1 Archiv Christiansen, 2 Archiv Toni Chater, 3 und 4 Carola Buchner
- [3] [info@expeditionsschiff-feuerland.de](mailto:info@expeditionsschiff-feuerland.de)  
Förderkreis Kulturdenkmal  
Expeditionsschiff FEUERLAND e.V.  
Winterhuder Weg 40  
22085 Hamburg