Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 73 (1980)

Artikel: Segelschiffe auf "Grosser Fahrt"
Autor: La Roche, Brigitta
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-986859

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Segelschiffe auf «Grosser Fahrt»

Am 27. August 1977 ertönte im Hafen von Portsmouth (Südengland) ein ganz besonderer Schuss: 15 Jachten aus verschiedenen Ländern, darunter eine (die «Disque d'Or») aus der Schweiz, starteten zur grossen Weltumsegelungsregatta. In vier Etappen sollte sie von Portsmouth nach Kapstadt (Südafrika), von Kapstadt nach Auckland (Neuseeland), von Auckland nach Rio de Janeiro (Südamerika) und von Rio schliesslich nach England zurückführen. Das Unternehmen ist ein Abenteuer. Hitze, Kälte, eisiger Sturm und zermürbende Flaute werden die Segler begleiten. Im Kampf gegen die Elemente und gegen sich selbst sind die Mannschaften auf kleinstem Raum zu einer Gemeinschaft auf Leben und Tod zusammengepfercht. Jeder muss sich auf den andern verlassen können in der unendlichen Abgeschiedenheit des Meeres. Dazu kommt der gewisse Zeitdruck: Man will nicht nur heil ans Festland zurückkehren, sondern auch möglichst in einem der vorderen Ränge figurieren, da das Ganze schliesslich ein Wettkampf ist!

Die erste Etappe verläuft soweit gut und teilweise gar ruhig. Die Mannschaften lernen sich aufeinander einzuspielen, was nicht immer ohne Mühe vor sich geht. Delphine begleiten manchmal die Boote. Sonst ringsum Wasser und Stille, nirgends Land, und es gibt Momente, in denen die vierzig Tage auf dem Meer zu Jahren werden. Anfang Oktober dann ist Kapstadt in Sicht. Hier wird für kurze Zeit ausgeruht, das Boot wieder flott gemacht für die Weiterfahrt, grosse Wäsche gehalten, und Träume wie der vom «grünen Salat», den es an Bord natürlich nicht gibt, können verwirklicht werden.

Am 25. Oktober verschwindet der berühmte Tafelberg ob Kapstadt für die waghalsige Flotte wieder hinter dem Horizont. Er hat den riesigen Wellenbergen der Südmeere Platz gemacht, die über viele tausend Meilen ungehindert daherbrausen, sich zu wahren

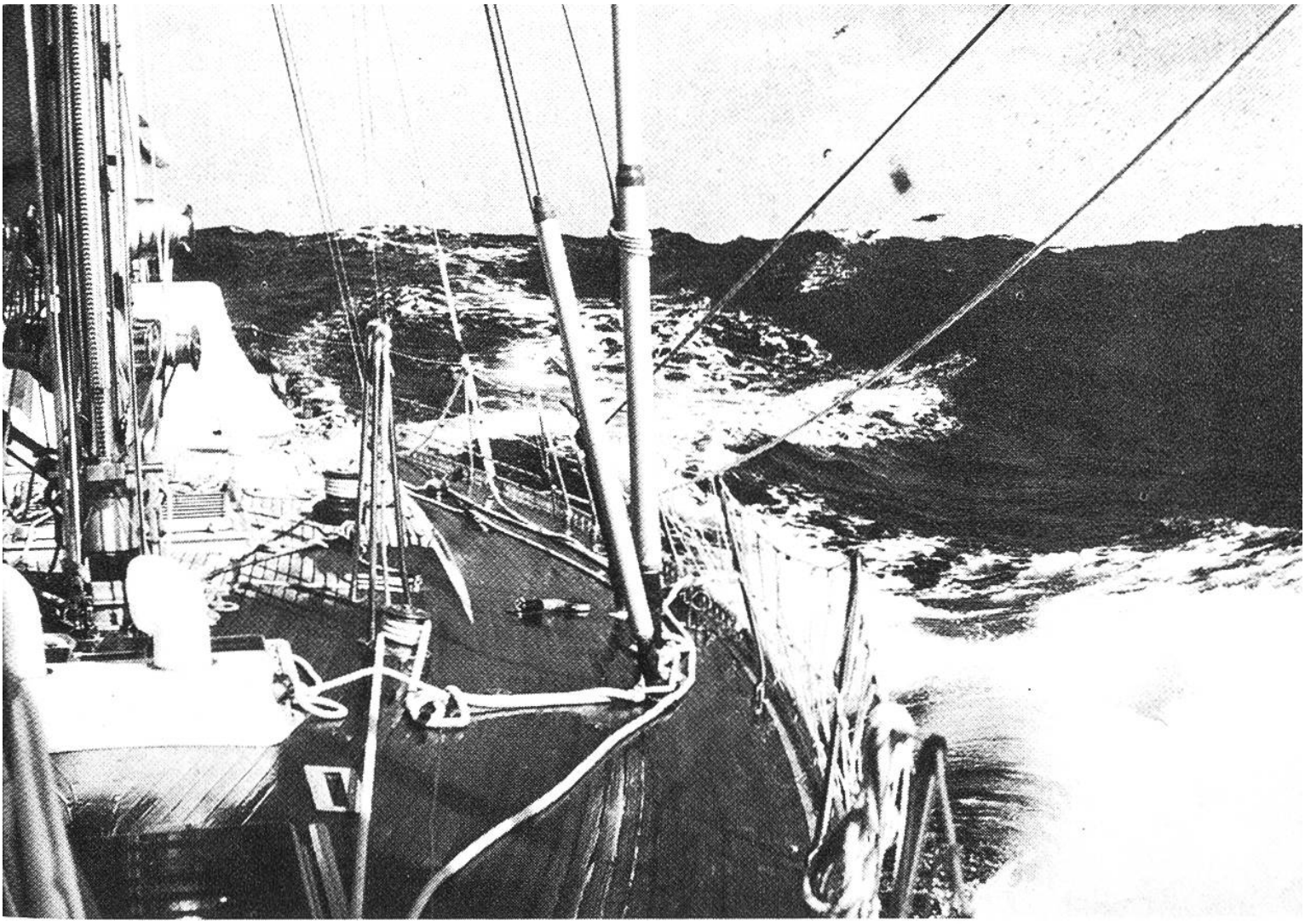
«Disque d'Or» beim Start zum grossen Abenteuer. ▶

Z-86
888
Z-188
888
188

Riesen von über 12 Metern Höhe und 400 Metern Länge auftürmen und die winzig anmutenden Jachten zu zerschlagen drohen. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass der Weg bis Auckland, dem nächsten Etappenziel, beinahe 10000 km lang ist. Die Segler werden in den ersten Dezemberwochen dort erwartet, aber bis dahin haben sie noch viele Fährnisse zu bestehen. Ein Schweizer Schiffbauingenieur, der zur Mannschaft der «Accutrac» gehört, berichtet in seinem Tagebuch: «2.11.77. Im Schnellzugstempo geht es Richtung Australien. Es ist ein Hochgenuss, das Boot zu steuern, obwohl es erst sieben Uhr morgens ist und meine Wache schon drei Stunden dauert. Halb im Schlaf beobachte ich das Eintauchen des Buges in ein Wellental, automatisch korrigiere ich das Steuer, da höre ich plötzlich ein gewaltiges Zischen. Als ich die Augen ein wenig weiter öffne, sehe ich etwa einen Meter vor dem Bug einen riesigen grauen Fleischbrocken, der eine Fontäne von Luft und Wasser in den Himmel jagt. Hellwach realisiere ich: ein Wal! Innerhalb eines Sekundenbruchteiles gehen mir ganz verschiedene Gedanken im Kopf herum: Vielleicht ist er auch gerade aufgewacht wie ich und reagiert unüberlegt, wie das schon oft passiert sein soll. Wenn er angreift, drückt er die Bootswand wie eine Eierschale ein. Ich reisse das Steuer nach links, und wir kommen ganz knapp am Wal vorbei. Jeder von uns zieht ungestört seines Weges.»

Aber nicht nur Wellen und Wale bilden eine Gefahr für die tollkühnen Männer. Da sind auch die Eisberge, die schwere Bedrängnis bringen können. So meldet die Segeljacht «Debenhams» am 15. November per Funk an die andern Schiffe, sie befinde sich in der Eisbergzone und sei in grosser Not. Dann brach der Funkkontakt ab. Zwei Tage danach meldete sich die Jacht wieder, und ein Mannschaftsmitglied erzählte, dass die zwölfköpfige Crew die ganze Nacht hindurch kein Auge zugetan habe, da ständig grosse Eisberge aus dem Dunkeln auftauchten und man stets zu blitzartigen Ausweichmanövern bereit sein musste. Nicht alle Eisberge ragen meterhoch aus dem Wasser, was deren frühzeitiges Erkennen erschwert. Gegen Morgen geriet die 18-Meter-Jacht immer mehr ins Packeis und konnte nur mit Mühe wieder freigesegelt werden.

Einen Faktor fürchten die Segler im Pazifischen Ozean ganz besonders: «Mann über Bord» darf hier einfach nicht vorkommen. Jeder erinnert sich an die tragischen Ereignisse im selben Rennen vor vier Jahren, als auf dieser Strecke drei Menschen in



Die enormen Wellen des Indischen Ozeans.

den Fluten ertranken. Wenn jemand in diesen Gewässern über Bord geht, hat er nur geringe Überlebenschancen, da die Wassertemperatur kaum mehr als fünf Grad beträgt. In eine schwierige Situation geriet ein Schweizer Segler allerdings, als er sich in stockfinstrer Nacht entschliessen musste, über Bord ins vier Grad kalte Wasser zu springen, um nicht von einem herunterfallenden Spinnakerbaum erschlagen zu werden. Er hatte Glück, dass ihn seine Rettungsleine am dahinrasenden Schiff festhielt!

Ende November treffen die Boote in Neuseeland ein. Hier ist gerade Sommer, und unsre Segler legen eine wohlverdiente Ruhepause ein. Nicht nur die Mannschaften, sondern auch die Schiffe haben Erholung nötig. Mit Umsicht werden die Reparaturen angegangen. Am 26. Dezember soll es dann weitergehen. Auf der dritten Etappe steht ein ganz besonderes Ereignis bevor: die Umsegelung des berüchtigten Kap Hoorn an der Südspitze Südamerikas.

Am zweiten Weihnachtstag starten die 15 Jachten im sommer-

Auch bei schlechtesten Wetterbedingungen müssen die notwendigen Manöver weitergeführt werden.

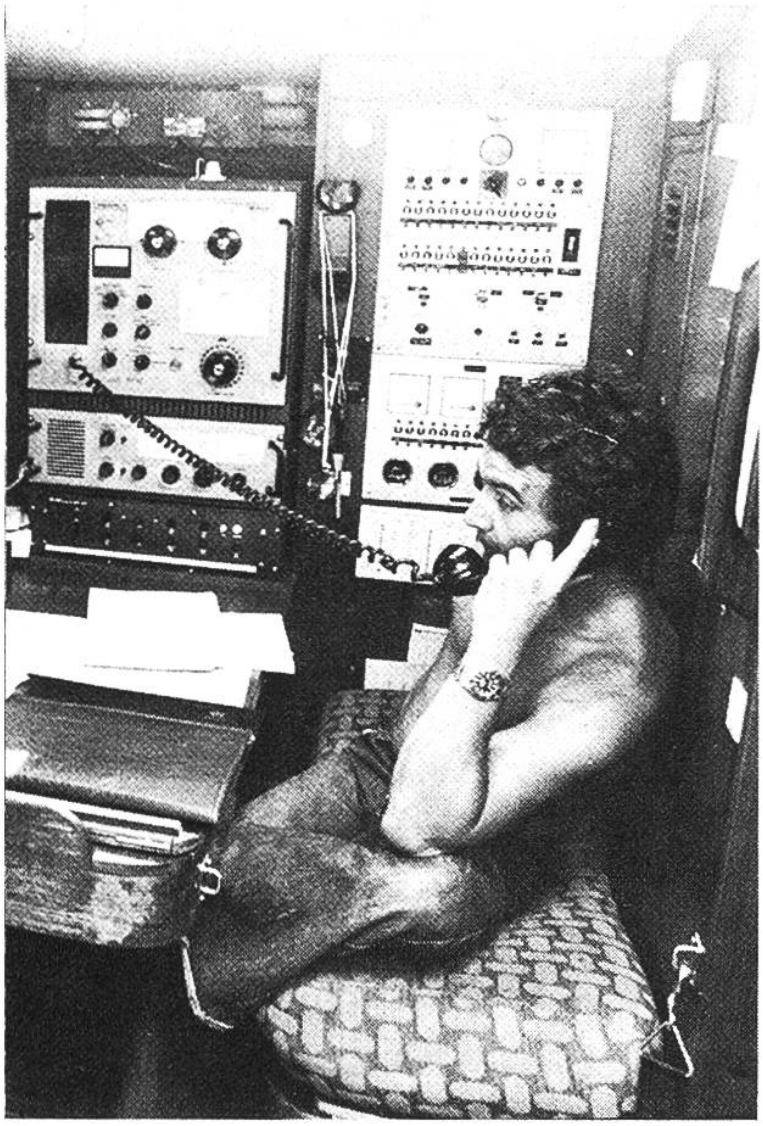
lichen Auckland. Drei Wochen wird es dauern, bis die Segler das sagenumwobene Kap erblicken werden. Und sie müssen es sauer verdienen. Ein Mitglied auf der «Accutrac» erzählt: «Nach langsamem Beginn wurden die Boote dank starkem Westwind im Eiltempo Richtung Kap Hoorn geblasen. Es wurden Windgeschwindigkeiten von mehr als 130 km/h gemessen. Bei diesem Wind, inmitten von Eisbergen, mit einer Aussentemperatur von Null Grad Celsius, ist es praktisch unmöglich, diese Schiffe noch zu regattieren. Auch mit einem halben Dutzend Pullovern, Polaranzügen, zwei Paar Handschuhen und einer Skibrille bewaffnet hält man es an Deck nicht länger als 30 Minuten aus.»

Auch die Schweizer auf der «Disque d'Or» geraten in Schwierigkeiten. Kurz nach dem Start in Auckland hörte man während zweier Wochen keine Nachrichten mehr von ihr. Die letzte Positionsmeldung per Funk wurde am 3. Januar von den andern Teilnehmern des Rennens vernommen. Zusätzlich zur üblichen Positions-

Vor dem Kap Hoorn. 15 Tage lang Segeln bei Temperaturen zwischen minus drei und plus fünf Grad.

meldung kam die schlechte Nachricht, dass das Schweizer Schiff ein Leck geschlagen habe und dass die Crew besorgt sei um ein eventuelles Abbrechen des Steuerruders. Am folgenden Tag geriet das Schiff in einen schweren Sturm. Während der nächsten zwei Wochen hörte niemand irgendwelche Nachrichten von der «Disque d'Or». Erst am 18. Januar wurde wieder ein Funkspruch von den Schweizern aufgefangen, der wie folgt lautete: «Mannschaft okay, doch wegen Leck in der Ruderanlage 400 bis 500 Liter Wasser pro Tag.» Der Grund für die lange Funkstille war der Ausfall des Kurzwellensenders.

Doch dann taucht endlich das Kap Hoorn auf. Glücklich wird es von allen umsegelt. Das Umschiffen des Südzipfels von Südamerika gilt als Höhepunkt in jedem Seglerleben. Schon seit Beginn der Langstreckenseglerei ist dies die gefürchtetste Gegend der Welt. Dies nicht nur wegen der Winterstürme, sondern vor allem wegen der unberechenbar steilen Wellen. Im Jahre 1905 benötigte



Über Funk war die «Disque d'Or» in ständigem Kontakt mit der Schweiz.

das Segelfrachtschiff «Susanne» 74 Tage, um das Kap zu umfahren.

Als die Schiffe Ende Januar in Rio eintreffen, werden sie für die harten Wochen reichlich entschädigt: In Rio de Janeiro ist Karneval. Wiederum können sich Schiff und Mannschaft erholen, bevor es zur letzten Etappe losgeht.

Auf dieser Strecke sind nicht mehr Stürme, Kälte und Eisberge die Hauptgefahren. Diesmal gilt es, gegen den Wind auf einer möglichst günstigen Route nach Europa zurückzusegeln. Das Kreuzen gegen den Wind bringt den Mannschaften wenig Annehmlichkeiten: Ständig ist die Jacht um 30 Grad geneigt, stampfend schlägt der Bug in die Wellen, das Spritzwasser fliegt peitschend übers ganze Boot und dringt mit der Zeit auf unbekannten Wegen auch ins Schiffsinnere, wo die Welt so oder so kopfsteht. Die Generatoren für Licht, Küche und Funkverkehr arbeiten nur bis zu einem Neigungswinkel von 15 Grad – das bedeutet vermehrt kalte Küche, Dunkelheit, klamme Kleider und nasse Schlafsäcke. Unter solchen Bedingungen ist es nicht leicht, die Mannschaft gut 30 Tage lang dazu zu bringen, die Regatta mit voller Konzentration zu Ende zu segeln.

Der Schweizer Wachführer auf der «Accutrac» schildert die Spannung der Schlussetappe so: «Wenn man bedenkt, dass bei der letzten Weltumsegelungsregatta zwei Jachten nach Tausenden von Seemeilen im Ziel nur 200 Meter auseinanderlagen, kann man sich leicht vorstellen, dass auch auf diesem Weg noch Überraschungen möglich sind. Weder kann man mit stabilen Windverhältnissen rechnen, noch gibt es eine bevorzugte Route. Erst in Plymouth wird man wissen, zu wessen Gunsten sich der Kampf entschieden hat.»

Nach sieben Monaten härtester

Unterwegs mussten Tausende von Metern genäht werden, um die Segel in gutem Zustand zu halten.

Arbeit, Entbehrung, Gefahr und Anstrengung treffen die 15 Jachten um Ostern in England ein. Die Schweizer belegen den stolzen vierten Platz und widerlegen damit die Ansicht, dass die «Bergler» nur beim Bergsteigen etwas taugen. Für manchen ist die Weltumsegelung zum grössten Ereignis in seinem Leben geworden. Beinahe 150 Tage haben diese Menschen auf dem Meer gelebt, 26 706 Meilen haben sie auf dem Wasser zurückgelegt, grösste Schwierigkeiten haben sie dabei gemeistert. Ist es Abenteuerlust alleine, was diese Segler zum Mitmachen herausfordert? Einer dieser Männer gibt uns seine Antwort, die uns «Sesshaften» das Ganze vielleicht etwas verständlicher macht: «Für mich ist diese Zeit durch nichts ersetzbar. Es ist nicht einfach blosser Nervenkitzel, der uns an diesem Wagnis teilnehmen lässt. Wir alle jagen hinter unsern Träumen her – wer weiss, vielleicht holen wir sie sogar ein ...»

Brigitta La Roche