

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 2 (1912)
Heft: 52

Artikel: Sidney-Falmouth in 112 Tagen
Autor: Heinzelmann, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-644821>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

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

wollen's noch ein Stück weit probieren." Und damit fing er an, auf das Eis einzuhauen. Es war ein Stück Arbeit, wie es saurer und anstrengender nicht so oft einem ermüdeten Mann zur Last fällt; aber der Mann hieß Ulrich Almer, und die Arbeit wurde getan. Nur die grenzenlose Zähigkeit meines Gefährten ermöglichte unsern Erfolg. Unsere Eisstiege allerdings hätte vielleicht mancher nicht ganz nach seinem Geschmack gearbeitet gefunden; die einzelnen Stufen lagen gehörig weit auseinander. Almer hieb voraus; ich vergrößerte die Stufen hintendrein und haakte seitwärts Handgriffe ins Eis zum komfortableren Abstieg, und so ging's ohne viel unnütze Konversation anderthalb Stunden schräg aufwärts durch den harten Wall. — Nahe am Hugiſattel stießen wir wieder auf Schnee. „Diesmal ist's ganz sicher gewonnen!“

In einer letzten Raſt am Fuße des Gipfels schöpften wir Atem und die nötige Kraft zum letzten Angriff; glücklicherweise war der Gegner gutmütig und zahm. Aus blendend weißem Reuschnee guckten zahlreich die schwarzen Felsen des Gipfelsturmes hervor; Eis war nicht mehr vorhanden, und ohne einer nennenswerten Schwierigkeit zu begegnen, kletterten wir die weißgeschmückten Felsen hinan. Nach einer Weile rief Almer: „Ich sehe den Steinmann und die Fahnenstange!“ Ich sah sie auch — „noch immer eine starke halbe Stunde?“ „Nicht ganz so viel.“ Zehn Minuten später standen wir oben. Wir hatten sonst nie Komplimente gemacht; aber hier, im Moment, als wir auf die höchste Rinne traten, reichte mir Almer die Hand und wünschte mir „ein glückhaftiges neues Jahr“. Und nicht minder herzlich erwiderte ich den Gruß des braven Kameraden.

Es war 1 Uhr 20 nachmittags; der Aufstieg hatte über zwölf Stunden gedauert. Nicht der leiseste Windhauch war zu spüren; wie Frühlingsmorgens lag's in der Luft. Im Schatten zeigte das Thermometer 4 Grad R.; in der Sonne stieg es auf 14 Grad!

Fast eine halbe Stunde weilten wir auf dem Gipfel; die Aussicht war von faszinierender Großartigkeit und Pracht. Bis in die weitesten Fernen war die Luft so rein und klar, daß im Osten die Tiroleralpen sich deutlich und scharf abhoben, jeder einzelne Gipfel in seiner besonderen Gestalt. Und von dort bis zu unsern Füßen heran — welch ein zahlloses Heer weißschimmernder Berggebilde! Es ist zu viel, viel zu viel; es wirkt wie ein Champagnerrausch; man sucht nur noch im Fluge die großen Bekannten auf und möchte hinüberspringen auf die Bernina oder aufs Schreckhorn; alles Kleinere, ganze Bergketten mit Duzenden von Spitzen, verschwindet daneben wie die Sterne der Milchstraße neben Jupiter und

Mars. Dort im Süden aber ragen zwei Riesengestalten empor, die wollen auch aus der Ferne mit Achtung behandelt sein. Jawohl, Weißhorn und Matterhorn, Ehre, dem Ehre gebühret! Näher ducken sich rings im Kreis die Oberlandsriesen fast demütig vor unserer stolzen Warte; aber stramme Kerle sind sie doch! Noch einmal schweift der Blick über die unermessliche Winterlandschaft hin; kein grünes Tal, kein blauer See, keine Spur von Leben ist sichtbar; schon hüllen sich unten die Schneefelder in graue Schatten; aber über ihnen strahlen noch hell im Sonnenlicht Hunderte von hochragenden Gipfeln. Es ist ein Anblick zum Nimmervergessen. Und so schieden wir. Rasch, doch ohne Hast, ging der Abstieg von statten. Noch schien die Sonne warm, als wir nach dem Agassizjoch zurückkamen; doch reichte sie schon fast an den westlichen Horizont. Tief unter uns lag das Finsteraarjoch in bleichem Schatten; unheimlich und totenstill dehnte sich die öde Schneewüste, und mit jeder Viertelstunde wurde es dunkler; es war, als tauchten wir aus sonnigen Höhen hinunter in graufige Grabesnacht. Kein Eindruck des ganzen Tages wirkte so stark wie dieser.

Die letzte Hälfte der Schneewand unter den Felsen glitten wir stehend hinunter, und ohne Säumen ging's vom Finsteraarjoch weiter; beim letzten Dämmerchein passierten wir die ungemütlichen Schründen; dann brach die Nacht herein. Es wurde nicht ganz dunkel und wir rückten eine Strecke weit vor ohne Laternenlicht. Aber noch war das Maß unserer Strapazen nicht voll. Hier unten hatte den Tag über ein starker Wind geblasen, und weithin waren unsere Spuren vom Morgen vollständig verweht und unsichtbar. Jetzt zündeten wir die Laterne an, schlossen nahe zusammen und brachen uns neuerdings Bahn durch die garstigen Schneemassen. Es ging abwärts, sonst wäre es zu viel geworden. Um acht Uhr abends langten wir wieder bei der Klubhütte an.

Die „ganze Welt“ um uns her lag in tiefem Schatten, und erst nach elf Uhr ergoß sich das Mondlicht über den Gletscher. Die drei Stunden Ruhe und eine Tasse warmen Tees belebten unsere Kräfte wieder. Zum Abstieg wählten wir die gegenüberliegende Seite des Gletschers; doch fanden wir auch hier unseren alten, hartnäckigen Feind wieder. Um vier Uhr morgens waren wir in Grindelwald.

Alle andern hohen Gipfel des Oberlandes waren schon früher von Engländern im Winter bezwungen worden; das Finsteraarhorn schloß die Reihe. Aber die Fahrt ist lang und anstrengend; bei ungünstigen Schneeverhältnissen ist sie zu dieser Jahreszeit nicht zu empfehlen.

Sidney=Falmouth in 112 Tagen.

Don F. Heinkelmann, erster Offizier und Navigator der „Rajore“.

Am Sonntag, den 10. Dezember 1911, ging ich mit dem norwegischen Vollschiff „Rajore“ von Sidney in See — der Heimat entgegen. Leichte, veränderliche Winde trieben den stolzen Segler rasch von der sonnigen und schönen Küste weg. Gegen Abend verschwanden auch am dämmernden Horizonte die höchsten Berggipfel der „blauen Berge“, die uns bis dahin noch „Leberwohl“ zugewinkt hatten. In der Nacht fängt der Wind an aufzufrischen, wir müssen die leichten Segel bergen; Arbeit gibt's in Hülle und Fülle und es ist gut so, denn um so leichter vergißt ein jeder von uns den herben Schmerz der Trennung von dieser gastlichen Küste. Laut erschallen durch die stürmische Nacht hindurch die Kommandorufe der Offiziere, und hoch oben in der Takelage arbeiten die Matrosen beim Festmachen der Segel. — Gegen Morgen sehen wir nur noch Himmel über uns und Wasser unter und um uns. Eine steife westliche Brise treibt uns rasch vorwärts, der Südpol von Neu-Seeland entgegen. Leider dreht nun auch der Wind

südlich und wir müssen tagelang gegen den Wind aufkreuzen, um auf 50° südlicher Breite zu kommen. Eine harte mühselige Arbeit, so gegen den Wind, der jetzt zum Drkan ausgeartet ist, zu kämpfen! Tagelang kommen wir aus den durchnässten Kleidern nicht heraus und haben nichts Warmes zu essen, denn die hohen Sturzseen, die beständig über Schiff und Deck hinwegsegen, erlauben uns nicht, Feuer anzumachen. Weihnachten naht heran; wir, die draußen in Sturm und Wetter unsern Mann stellen müssen — für uns gibt's keine, nur vielleicht einen Augenblick dürfen wir daran denken, daß jetzt die Landbewohner dieses Fest freudig begehen können, während wir Seeleute gegen Sturm und Wetter alles dransetzen müssen für die Erhaltung des Schiffes.

Tagelang sind wir schon im Ungewissen, wo wir uns befinden. Wir können, da weder Sonne noch Sterne sich zeigen, keine astronomischen Berechnungen machen und können in den Sturmtagen bereits 50 km und mehr vertrieben sein.

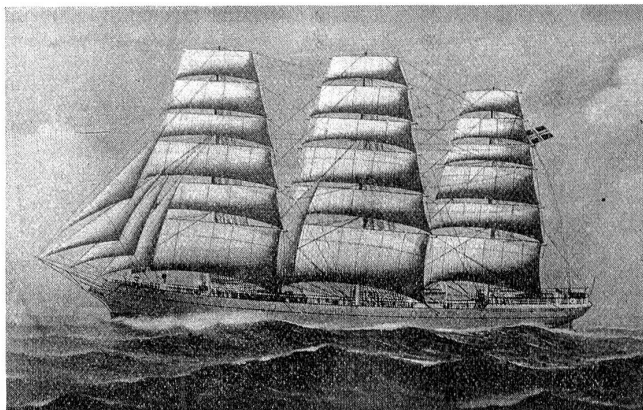
Am 25. Dezember früh morgens, kurz nach 2 Uhr, sichten wir gerade vor uns die steilen Felsklippen der Auckland-Inseln. Ein kurzer, entscheidender Augenblick; mit „alle Mann an Deck“, die schweren Raen herumgeholt, das Schiff in der hohen See schnell gedreht, und wir steuern wieder südwärts — für diesmal sind wir gerettet, allerdings mit dem Verlust von einigen unserer besten Sturmsegel. Der Sturm flaut jetzt ab, der Wind dreht nach Norden und wird uns günstig, jetzt gehts vorwärts dem Kap Horn zu. Am 28. Dezember sichten wir die Campbell-Inselgruppe im Süden, gegen Abend sind diese außer Sicht, und mit einer stürmischen Nordwestbrise segelt „Rajore“ durch den südlichen stillen Ozean. Wir segeln möglichst auf dem 52. südlichen Breitengrad und sind bereits am 1. Januar auf dem 180.° östlicher Länge. Hier müssen wir, um mit unserer Zeitrechnung auszukommen, einen vollen Tag einschalten und feiern deshalb zweimal den 1. Januar, was nicht allzuoft vorkommen dürfte. Bei dem stürmischen, aber günstigen Winde kommen wir rasch vorwärts und legen Durchschnittsdistanzen von über 200 Seemeilen pro Tag zurück (1 Seemeile ist 1852 Meter). Wir müssen jetzt vom geraden Kurs etwas mehr nach Norden zu halten, weil wir in der Nähe der Dougherty-Inseln Eisberge und Treibeis antreffen können. Am 13. Januar sind wir nach 35tägiger Seereise auf 47° 27' südlicher Breite und 116° 10' westlicher Länge, jetzt halten wir wieder geraden Kurs nach Kap Horn und sichten am 23. Januar morgens die schneebedeckten Berge von Feuerland und Kap Horn. Hier treffen wir auch zum erstenmal wieder Schiffe, und zwar Segler, die teils von der Westküste Süd- und Nordamerikas kommen oder auch dorthin wollen. Unser Kurs führt uns jetzt östlich an den Falklands-Inseln vorbei, die wir jedoch nicht sichten; durch die uns nun ungünstigen Nordwestwinde werden wir zu weit nach Osten hinübergetrieben und befinden uns am 11. Februar nach 64tägiger Seereise auf 32° 34' Südbreite und 20° 36' Westlänge. Durch langandauernde Windstillen blieben wir bis zum 16. Februar fast an der gleichen Stelle liegen und erhielten dann den Südost-Passatwind, der uns sehr rasch dem Äquator zubrachte. Am 28. Februar passierten wir nach 81tägiger Seereise den Äquator in 27° 6' Westlänge und hielten dorten alter Sitte gemäß die Äquator-Laufe ab, zu der wir 4 „Läuflinge“, sämtlich Australier von Geburt, unter den Matrosen hatten.



S. Heinzelmann, Kapitän.

Fast volle 8 Tage gebrauchten wir nun, um bis zum 7ten nördlichen Breitengrad zu gelangen, wo wir dann zum ersten Mal den Nordostpassat erhielten. Dieser brachte uns sehr rasch wieder vorwärts, doch wurden wir, da der Wind mehr nördlich als östlich wehte, sehr nach Westen hinübergetrieben. Am 9. März konnten wir zum ersten Mal mit dem deutschen

Dampfer „Santa Rita“ signalisieren, der nach Bahia bestimmt war und uns später von dort gemeldet hat. Am 12. März passierten wir den Wendekreis des Krebses in 40° 42' Westlänge und wurden dann durch vorherrschend nördliche Winde bis



Der norwegische Segler „Rajore“.

nach 43° 50' Westlänge getrieben und 34° 2' nördlicher Breite am 18. März nach einer Seereise von 100 Tagen. Nun erhielten wir wieder günstigen Wind, zuerst auffrischend von Süden, bald nachher stürmisch von Südwesten. Rasch kamen wir jetzt vorwärts, wir machten die letzten Tage mit nur wenigen Sturmsegeln Distanzen von über 240 Seemeilen pro Tag (ca. 450 km), signalisierten kurz vor England mit dem nach Liverpool bestimmten Dampfer „Campagna“ und sichten zum ersten Mal während der langen Reise am 30. März, morgens 3 Uhr wieder ein Leuchtfeuer, nämlich dasjenige von Bishop Rock (Scilly-Inseln). Bei günstigem Winde passierten wir mit „allen Segeln bei“ die Insel St. Agnes der gleichen Inselgruppe um 8 Uhr morgens, waren gegen Mittag bei Kap Lizard, wo wir einen Lotsen übernahmen, wurden darauf von zwei Schleppdampfern in die Bay von Falmouth geschleppt, und zum ersten Mal nach 112tägiger Ruhe rasselten unsere beiden Anker wieder zu Grund. — Die lange und beschwerliche Seereise war glücklich hinter uns, und Schiff und Mannschaft konnten nach den Strapazen wieder ausruhen.

* * *

Anmerkung der Redaktion.

Der Autor der vorstehenden Reiseskizze darf die Aufmerksamkeit unserer Leser beanspruchen, weil er füglich unseren Jungen als leuchtendes Beispiel von Tatkraft und Strebsamkeit vor Augen gestellt werden kann.

Fritz Heinzelmann ist 1886 als Sohn des Wirtes zum Albstertli geboren. Sein Lebenswunsch war, Seemann zu werden. Auf eigene Faust ging er nach Verlassen der Sekundarschule nach Hamburg. Hier absolvierte er 1902 die Seemannsschule in Waltersdorf. Dann machte er die praktische Seemannsschule durch vom Leichtmatrosen bis zum Bootsmann und kam dabei auf zahlreichen 81- bis 194-tägigen Seereisen in alle Weltfernen. Auf der Navigationschule in Hamburg wurde er Seeoffizier, nach abermaligen Seereisen auf Seglern aller Nationalitäten erwarb er sich dann letzten Frühling das Patent als Kapitän für große Fahrt. — In 10 Jahren vom Berner „Sekelex“ zum Kapitän, wahrlich, das macht ihm nicht so bald einer nach! Ihr Buben zu Stadt und Land, die ihr Männer werden wollt, merkt Euch dies schöne Beispiel!

Herr Heinzelmann hat es sich nicht nehmen lassen, den Schülern unserer Sekundarschule von seinen See-Erlebnissen zu erzählen. Was uns bei seinen Vorträgen besonders sympathisch berührte, das war die jeder Ruhmredigkeit bare Schlichtheit und Einfachheit seines Wesens.