

Nachruf für ein Schiff

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **10 (1934)**

Heft 12

PDF erstellt am: **22.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-754562>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Nachruf für ein Schiff

Der verlorene Rekordsegler «Parma»

ALFRED VILLERS
HARTIGUS



Die «Parma» — Sie war eine 3200-Tonnen-Viermastbark und in England gebaut, diente in der Hauptrolle dem Transport billiger Güter von Australien und Südamerika nach England.

Immer kleiner wird die Zahl der stolzen Segelschiffe, die die Weltmeere befahren. Unsere heutige Epoche hat wenig Zeit und Verdienen mehr für die Konstante der Seglerei auf den Ozeanen. Austragerte oder untergegangene Segler werden durch Hinkie-Motorschiffe ersetzt. Rund zwei Dutzend Großsegler gibt es noch auf allen Meeren der Erde, die zu schiffsweisen Verwendung finden und zu großen Fahrten mit billiger Fracht — hauptsächlich Getreide — gechartert wurden. Jetzt ist diese Zahl der sogenannten Spanisch-Kaum noch 23 Schiffe zählende Flotte der Großsegler um eine Einheit ärmer geworden, einer der letzten und rauschesten Vertreter der Großsegler, die britische Viermastbark «Parma», muß als verloren betrachtet werden. Die «Parma» ist unzählige Male auf dem weiten, hochberühmten Seeweg der Wolfransporte von Australien nach England gefahren und hat so und so oft die gefährlichere Kap-Horn-Rente ohne Mißgeschick abgearbeitet. Ihre beiden letzten großen Fahrten waren Rekordleistungen: einmal in 85 und einmal in 83 Tagen be-



Der höchste Mast der «Parma» — Kräfte Arbeit in halber Höhe bei Windstärke 5. Die Arbeit an den Rahen macht keine große Mühe, wenn Flaute (Windstille) herrscht, aber sie erfordert viel Mut und Behendigkeit, wenn der Wind in den Segeln liegt.



merkenswertes ist die Reise von einem kleinen südamerikanischen Hafen nach Falmouth-Bay in England. Im vergangenen September ist die «Parma» neuerdings nach Australien in See gegangen. Seit dieser Anfahrt hat niemand mehr etwas von dem Schiff gehört und gesehen. Jenseits hat es angehalten, keinen Dampfer ist es begegnet. Eine einzige Botschaft ist von ihm angekommen worden, und die war schmerzhaft genug: am 23. Oktober wurde in der Nähe von Deauville die Leiche eines Seemanns mit einem Rettungsgerät in den Strand geworfen. Der Rettungsgerät trug die Aufschrift «Parma». Als die Leiche geborgen wurde, merkte man (wie das die unglückliche einen Monat im Wasser gelegen hatte. Seither ist kein Lebens- oder Totenschild mehr von diesem berühmten Ripper wahrgenommen worden, und es ist anzunehmen, daß die «Parma», wie so viele andere alte Schiffe, irgendwo im Atlantik ihr Ende im Kampfe mit dem Meer gefunden hat.



Die «Parma» im Sturm. Eine Welle schlägt über die Reling. Hunderten solcher Szenen, besonders in den schlimmen Meeren um Kap Horn und im unruhigen Indischen Ozean, hat die «Parma» gesehen. Im relativ ruhigen Atlantik ist sie verlorengesunken.

Matrosen der «Parma» bei der Arbeit an den Rahen. Die Matrosen der Segelschiffe sind durchweg junge Leute. Mit Ausnahme der Kapitäne ist niemand auf diesen Schiffen mehr als 30 Jahre alt. Diese Segelschiffe bekommen ihre Mannschaften nur aus dem Grunde, weil fast alle seeführenden Nationen und Schiffsregierungen noch immer darauf bestehen, daß ein junger Mann, der Offizier auf einem Dampfer werden will, mindestens 20 Monate in der Seglerei gedient haben muß.

Die «Parma» in schwerer See in der Nähe der Falklandinseln auf einer ihrer letzten Fahrten von England über Kap Horn an die indonesische Spizbergen-Bank vom Bugspitze auf das Deck.