

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 10 (1934)
Heft: 12

Artikel: Nachruf für ein Schiff
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-754562>

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: 22.12.2024

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

Nachruf für ein Schiff

Der verlorene Rekordsegler «Parma»

ALFRED VILLERS
HARTIGUS



Die «Parma» — vor etwa 1200 Tonnen Viernarbenbark und in holländischer Besatzung, diente in der Vergangenheit 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 Verständnis mehr für die Romantik 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 schiffswirksamen Verwendung finden und zu großen Fahrten mit billiger Fracht — hauptsächlich Getreide — gechartert wurden. Jetzt ist diese Zahl der sogenannten Spanthök kaum noch 23 Schiffe zählende Flotte der Großsegler um eine Einheit ärmer geworden, einer der letzten und rauschesten Vertreter der Großsegler, die holländische Viermastbark «Parma», muß als verloren betrachtet werden. Die «Parma» ist unzählige Male auf dem weiten, hochberühmten Seeweg der Wolltransporte 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.



merkwillig die Reise von einem holländischen 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 Kap-Horn 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 Monaten um Kap Horn und im unruhigen Indischen Ozean, hat die «Parma» gesehen. Im relativ ruhigen Atlantik ist sie verlorengesunken.

Die «Parma» in schwerer See in der Nähe der Falklandinseln auf einer ihrer letzten Fahrten von England über Kap Horn an die holländische Westküste. Blick vom Bugspitze auf das Deck.

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 Schiffahrtsgesellschaften noch immer darauf bestehen, daß ein junger Mann, der Offizier auf einem Dampfer werden will, mindestens 20 Monate in der Seglerei gedient haben muß.