

Begegnung mit der "PAMIR" am 2.4.1957 (7° 51' S , 28°43' W)

Die Sekt-Gläser wurden gefüllt

Zwei „Windjammer“ begegnen sich auf hoher See - Begeistertes Hurra dröhnt auf

Mit der Post aus Buenos Aires erreichte uns dieser Bericht eines Lesers, der jetzt als zweiter Offizier auf der „Passat“ Dienst tut, über die Begegnung mit dem Schwesterschiff „Pamir“ auf hoher See.

An Bord.

Mit 70 Jungen an Bord sind wir vor Wochen von Bremen, ausgelaufen mit einer Ladung Koks für Buenos Aires. Wir befinden uns jetzt in der Nähe des Äquators.

Etwa zur gleichen Zeit hat das Segelschulschiff „Pamir“ Argentinien verlassen und die Rückreise nach Deutschland angetreten.

Etwa vier Wochen sind beide Schiffe schon auf See - die ganze Zeit über mit sich und dem Meer allein. Seit einigen Tagen stehen wir in Funkverbindung mit der „Pamir“, die jetzt einige hundert Meilen südlich von uns steht und auf Gegenkurs liegt. An Bord wird die Möglichkeit einer Begegnung der beiden Segler erwogen. Am Abend des 28. September sind die Schiffe noch etwa 240 Seemeilen auseinander und unser Kapitän beschließt, Kurs auf die „Pamir“ zu nehmen.

Laufend werden die Positionen und die Kurse der Schiffe über Funk ausgetauscht. Jetzt heißt es genau zu navigieren und die Witterungsverhältnisse in Betracht zu ziehen.

Segler können ja nicht wie zwei Dampfer aufeinander zulaufen, sondern sie müssen sich nach dem Wind richten, Rahschiffe können nur bis 7 Strich an den Wind gehen.

Am nächsten Morgen um 6 Uhr will sich die „Pamir“ wieder melden, um unseren genauen Schiffsort zu erhalten. In der Morgendämmerung stehen wir klar mit den Sextanten, um Sterne zu „schießen“. Aber der Himmel ist bedeckt und kein Stern zu sehen. Doch Petrus hat ein Einsehen mit uns, die Wolkendecke reißt auf und drei Sternhöhen werden gemessen. Nun wird fieberhaft gerechnet, um rechtzeitig unser Besteck zu erhalten. Pünktlich um 6 Uhr können wir es der „Pamir“ durchgeben. Die direkte Entfernung zwischen den Schiffen beträgt noch 85 Seemeilen.

Der Wind hat inzwischen nach Süden gedreht, wir können nicht mehr Kurs halten und laufen hoch am Wind in westlicher Richtung ab. Die „Pamir“ segelt mit achterlichem Wind und hat mehr Bewegungsmöglichkeiten. Wir vereinbaren deshalb, dass sie versuchen soll, uns auf 26 Grad 30 Minuten Westlänge zu treffen. Um 12 Uhr werden noch einmal die Mittagspositionen verglichen und die Kurse abgestimmt. Nach unserer Berechnung müssen die Schiffe sich gegen 15 Uhr in Sicht bekommen. Ich übernehme die Nachmittagswache und schicke einen Jungen als Ausguck auf die Royalrah. Aus einer Höhe von 55 m über dem Wasserspiegel muss er die Masten der „Pamir“ in 30 Seemeilen Entfernung ausmachen können.

Kurz vor 15 Uhr kommt dann der Ruf aus dem Topp: „Fahrzeug 5 Strich an Backbord. Bewaffnet mit einem Fernglas kletterte ich in die Mars und kann das gemeldete Fahrzeug als die „Pamir“ ausmachen. Eine halbe Stunde später ist das Schiff auch von Deck aus zu erkennen.

Mit vierkantig gebrannten Rahen läuft die „Pamir“ auf uns zu.

Kapitän Eggers lässt über Funk durchsagen, dass er ein Boot aussetzen will. Für dieses Ereignis werden bei uns an Bord einige Flaschen Sekt kaltgestellt, Ein wenig später schrillen die Alarmglocken durchs Schiff: Freiwache an Deck, alle Mann klar zum Manöver! Unser „Alter“ übernimmt selbst das Kommando, und die Wachoffiziere besetzten mit ihren Wachen die Manöverstationen. Kommandos hallen über Deck und werden laut von jedem einzelnen wiederholt. Jeder weiß, was er zu tun hat, denn wenn bei schwerem Wetter ein Segel weggenommen werden muss, geht es Schlag auf Schlag, und jeder Handgriff muss sitzen.

Geitaue und Gordinge werden besetzt, das Großsegel und die Begaien aufgegeit, die Royals gefiert. Groß- und Kreuztopp werden backgebräst, der Vortopp bleibt am Wind stehen. Die Segel fangen an zu schlagen und sofort ist die Fahrt aus dem Schiff. Wir liegen auf Backbord-Hals beigedreht.

Alles steht jetzt an der Reeling und verfolgt gespannt und aufmerksam das Näherkommen der „Pamir“. Ein strahlend blauer Himmel über uns, nur unterbrochen von vereinzelt Passatwolken. Die hohen Masten mit den weißen Segeln glänzen im Sonnenlicht. Unter vol Plünnen segelt die „Pamir“ auf uns zu.

Es ist ein wunderschöner Anblick. 4000 qm Segelfläche führt so ein Schiff an fast 60 m hohen Masten. Allein ein Untersegel ist so groß wie ein mittlerer Schrebergarten. Das Rad der Zeit scheint um Jahrzehnte zurückgedreht, als es noch keine Seltenheit war, wenn sich zwei Segler im Atlantik begegneten. Damals segelten diese Schiffe unter der Flagge von Laeisz um Kap Horn, bekannt als Flying P-Liner, als die schnellsten und bestgeführten Segelschiffe der Welt.

Langsam drehen sich die Segeltürme der „Pamir“, etwa 1 Seemeile entfernt an unserer Luvseite geht das Schiff in den Wind. Sofort wird drüben ein Boot ausgesetzt und bemannt. Wie eine Nusschale treibt es in der langen, trägen Dünung und ist zeitweise ganz verschwunden in den Wellentälern. Unsere Besatzung entert in die Wanten und ein vage ausgebrachtes dreifaches Hurra hallt den Pamirleuten entgegen.

Kapitän Eggers und einige seiner Offiziere klettern über die Lotsenleiter an Bord. Es gibt eine herzliche Begrüßung und ein nicht enden wollendes Erzählen. Wir Offiziere kennen uns alle schon seit Jahren. Uns allen gemeinsam ist die Liebe zu unseren Segelschiffen. Keiner von uns würde sein Schiff gegen einen modernen Dampfer eintauschen.

Die Sektgläser werden gefüllt und auf das Wohl der beiden Windjammer geleert. Das diese Schiffe aus dem Ausland zurückgekauft und wieder in Fahrt gebracht wurden, haben wir in erster Linie Kapitän Grubbe zu verdanken, der jetzt das Kommando über unser Schiff hat und unser bester Kamerad und Vorgesetzter ist. Den Fotografier wütigen wird Gelegenheit gegeben, vom Motorboot aus die beiden Schiffe aufzunehmen.

In den Tropen gibt es keine Dämmerung, gleich nach Sonnenuntergang wird es dunkel. Auf beiden Schiffen brennen die Positionslampen, und die Masten werden von Scheinwerfern angestrahlt. Die Pamirbesatzung kehrt zu ihrem Schiff zurück. Wieder heißt es: „Alle Mann klar zum Manöver!“ Die Rahen werden an den Wind genommen, das Schiff nimmt langsam wieder Fahrt auf. Noch einmal blinken die Morsescheinwerfer durch die Nacht und wünschen gute Reise und guten Wind. Immer kleiner werden die Lichter der „Pamir“, bis sie ganz am Horizont verschwunden sind. Vor uns liegt jetzt noch ein langer Seetörn, bis wir am La Plata wieder Land in Sicht bekommen werden. Das Erlebnis dieser Begegnung aber wird noch lange in uns nachklingen.

Horst Wind.

