Kapitän: Robert Clauß

1. Offz. Sippel

Matrose Walter Remstädt

Robert Clauß • Um Kap Hoffnung nach Australien

Es ging scharf her auf dieser Reise von Anfang an. Also war es eine Seglerreise, wie sie sein muß! Denn wer keine Freude hat am Einsatz von Leib und Leben, keine Freude am Wagen und Kämpfen, der gehört nicht zu uns, der bleibe daheim. Bei uns, unter den ragenden Toppen eines Großseglers, gilt noch: hier tritt kein anderer für ihn ein...

Als die neue Mannschaft im Hafen von Hamburg Segel für die Reise anschlug, da peitschten Wind und Regen in fauchenden Stößen von Westen her. Es war schwer, die riesigen Lappen zu bändigen. Harte Arbeit, kein Sport, wie wohl mancher von den Jungs gehofft hatte. Tage dauerte das. Es war das erste heilsame Training für eine Fahrt, die im Durchschnitt 100 - 110 Tage beansprucht und durch sehr bewegte Gegenden führt.

Am 27. Oktober 1933 verholte ich PRIWALL ins Schwimmdock der Werft von Blohm & Voß. Sie erhielt einen vollkommenen Außenbordsanstrich, Boden sogar doppelt. Über die rotbraunen Wände des Nachbardocks ragten die Toppen der PADUA. Beide Schiffe hatte die Wirtschaftskrise von 1932 monatelang untätig an die Pfähle des Segelschiffshafens gebannt. Nun sollten sie endlich wieder hinaus ins freie Wasser, wohin sie gehören.

Mit steigendem Interesse beobachteten Kapt. Jürß, der Führer der PADUA, und ich die Wetterkarten der Deutschen Seewarte. Es sah nicht vielversprechend aus, was sich da zurechtbraute! Typisch herbstlich die Druckverteilung: niedrig im Norden, hoch im Süden. Die Folge: anhaltende Winde aus Westen und Südwesten - unserem Wege direkt entgegen! Am 30. regnete es fast ununterbrochen. Richtiges »Hamburger Wetter«, dazu frischer Südwest. Gegen Abend frischt es auf. In der Nacht zum 31. stürmt es die Elbe herauf. So bleibt's den ganzen Tag, Luft grau in grau, tiefhängende Wolken jagen von Westen her - von Westen.

Siegesbewußte PADUA

Aber der Seemann ist ja der Mittler von Wind und Schiff. An ihm ist es, alles zu versuchen, was ver-sucht werden kann. Deswegen docken beide Schiffe am 31. morgens aus. Gegen 10 Uhr fassen die Schlepper an, und mit Hochwasser verlassen beide Schiffe den Hamburger Hafen. PADUA ist das stolze Flaggschiff der Reederei, und das verpflichtet. Darum ist es ganz in der Ordnung, daß sie von der gewaltigen SEETEUFEL mit ihren 1200 Pferden elbabwärts geschleppt wird. Vor unser Schiff spannen sich die 420 Pferde des Schleppers ADOLF. Aber es müssen wohl Shetland-Ponys sein, diese »Pferdestärken«. Kaum kommt die PRIWALL gegen den steifen West an. Ein Glück, daß nun Ebbe läuft. Sonst ständen wir wohl still! Stolz und siegesbewußt zieht PADUA an uns vorbei. Da sehe ich meinen Kameraden Jürß auf dem Hochdeck drüben. Ich kann mir's nicht verkneifen, forme die Hände zum Sprachrohr und rufe: »Wült wi wetten, Jürß? Fief Pund!« Eine riesige Hand winkt ablehnend von drüben. »Na, denn nich!«

»Goode Reis« hin und her, Winken und Rufen. Dann ist der Rivale vorbei und ist bald im Regen verschwunden.

Bei Schulau war's, da kam uns die PELIKAN, der neue Bananendampfer der Reederei Laeisz, von

der ersten Reise heimkehrend entgegen. Kapt. Piening winkt. Deutlich hallt seine dröhnende Kommanostimme herüber: »Kiekt man to, dat ji wiederkommt - de anner is all Glückstadt vorbi!« (Seht nur zu, daß ihr weiterkommt - der andere ist schon Glückstadt vorbei!)

Heiß stieg mir's hoch bei dieser kameradschaftlichen Neckerei und ich schwor mir: starker Schlepper oder nicht - wollen mal sehen, wer eher in Australien sein wird!

Zwischen 3 und 4 Uhr haben wir dann noch bei Brunshausen das Schiff gedreht, um die Kompasse zu regulieren. Die Schlepptrosse brach, nur durch rasches Ankern hielt ich die FRIWALL vom Grunde frei. Dann beim Ankerhieven Motorpanne - es war schon eine rechte Quälerei! Erst nach 5 Uhr setzten wir wieder die Reise fort als PADUA schon weit, weit voraus war.

Der trübe frühe Abend brachte mehr Wind und PADUA ging um 7 Uhr 45 bei Altenbruch zu Anker. Eine unruhige böige Nacht brach herein. Als wir uns um ½ 1 Uhr am 1. November endlich bis zum Liegeplatz der PADUA hingequält hatten, war das Wetter gerade etwas ruhiger geworden. Darum ließ ich ADOLF weiterschleppen. Gegen l Uhr passierten wir das schlafende Cuxhaven. Etwa 3 Uhr war es geworden, als wir beim dritten Elbe-Feuerschiff Anker warfen. Der Wind war unbeständig, in Böen bis 6. Das Barometer zeigte 747 mm. Alles schien gegen ein baldiges Inseegehen zu sprechen. Daß wir beide dennoch aber an diesem Tage ausliefen, beruhte z.T. auf gegenseitigem Mißverstehen unserer Manöver. Doch haben hier diese Mißverständnisse einmal zu einem positiven Ausgang geführt.

7 Uhr 30 am Morgen des 1. schien es Kapt. Jürß ratsam, seinen Ankerplatz zu verändern. Er ließ deshalb auf PADUA Anker hieven, um sich auch bei Elbe 3 hinzulegen. Dort war gegen 14 Uhr Hochwasser. Das Wetter hatte abgeklärt, der Wind war südwestlich. Das bewog mich, unseren kleinen Schlepper zu rufen, um nachmittags mit der Ebbe in See zu gehen.

Die Reise beginnt

Da entstand gegen 11 Uhr plötzlich eine lebhafte Erregung unter meinen Leuten. Alle wiesen nach der südöstlichen Kimm: »Padua geiht in See!« Richtig, da schoben sich die Riggen eines großen Viermasters über die Kimm - das konnte nur PADUA sein. Sofort ließ ich alles klar machen zum Ankeraufgehen. Dem Schlepper wurde signalisiert, wieder anzufassen. Als PADUA herangekommen war, hatte unser ADOLF schon die Schlepptrosse angefaßt und unsere Anker wurden gerade aus dem Grund gebrochen.

Drüben beobachtete man uns natürlich mit derselben Wachsamkeit Wir sahen, wie der dicke SEEEUFEL mit der schlanken Ozeanschönheit stoppte. 20 Minuten lagen sie so unbeweglich - wir konnten die vielen beobachtenden Augen von drüben ordentlich fühlen. Was hatte Jürß vor? Als Minute um Minute verstrich, ohne daß der Schleppzug sich wieder in Fahrt setzte, da ging mir ein Licht auf: Man hatte drüben ja gar nicht in See gehen wollen! Hatte anscheinend nur besseren Ankergrund hier in unserer Nähe aufzusuchen beabsichtigt. So Unrecht hatte Jürß nicht, das war mir klar. Die Wetterberichte meldeten zunehmende Westwinde, das Barometer stand niedrig. Die Flaute und das bißchen Sonnenschein waren offenbar nur ein täuschendes Intermezzo in der Serie westlicher Stürme, die uns in der Enge von Kanal und Nordsee so unendlich viel zu schaffen machen mußten. Aber - jetzt wieder Kette stecken, den Schlepper wieder loswerfen? Seefahren heißt Wagen - die Versuchung, das »bessere« Wetter hier auf sicherem Ankerplatz abzuwarten, war glücklich überstanden. Es wurde weiter gehievt. Wenn wir uns ranhielten, dann erwischten wir vielleicht den abziehenden hohen Druck noch beim letzten Zipfel - wer weiß, was hinterher kam! Also los dafür!

Als man auf PADUA sah, wie mein Erster von der Back »auf und nieder« zeigte mit jener Handbewegung, die in der ganzen Welt verstanden wird, als kurz darauf jenes charakteristische Flügelschlagen mit den Armen folgte, das ebenfalls auf allen Seiten unseres Globus bedeutet »Anker ist los«, da gab's drüben auch kein Halten mehr. Kapt. Jürß tat nun dasselbe, was er uns tun sah: in See gehen! Pechschwarze Qualmwolken über dem stämmigen Schlot, zog SEETEUFEL mit PADUA seewärts. In kurzem Abstand passierten wir so beide um Mittag des 1. das Feuerschiff Elbe III.

So wurde der Grund gelegt für die besten Seglerreisen, die je von der Elbe nach Australien gesegelt wurden. Wären wir, wie ich beabsichtigt hatte, bis Hochwasser liegengeblieben, dann hätte uns der dann auffrischende Westwind und die zunehmende Unsichtigkeit höchstwahrscheinlich bewogen, den folgenden Tag abzuwarten. Wo wäre dann der letzte Rest Nordwind gewesen, der uns später so gut den Kanal überwinden ließ? Denn der hohe Druck westlich von Irland verlagerte sich unaufhaltsam zurück ins Gebiet der Azoren. Schon ein Tag Verzögerung hätte uns ganz flaue oder auch schon westliche Winde im Kanal gebracht. Wie wäre unsere Reise dann wohl ausgefallen? Ade Heimat!

Rasmus ließ uns aber wenig Zeit für sentimentale Betrachtungen. Schon bei Elbe II beschmierte es sich . SEETEUFEL hatte die PADUA längst aus Sicht gebracht, bereits

l Uhr 40 passierten sie Elbe I Feuerschiff. Als wir dorthin gelangten, war es 2 Uhr. Drüben winkte uns die Besatzung letzte Grüße zu, dieselbe, der ein so tragisches Geschick bestimmt war.

Der Westwind hatte aufgefrischt, es war unsichtig mit Regen, man konnte kaum drei Meilen weit sehen. Der kleine Mann ADOLF gab sich alle Mühe, doch wir kamen und kamen nicht vom Fleck. Was der Strom zusammen mit dem Dampferchen uns meerwärts trug, das blies der West uns wieder rückwärts. Unsere Takelage hatte zuviel Windfang. Doch der Wille war da - vorwärts!

Vor Anker

Nachmittags 5 Uhr kamen dem Schlepperführer wohl Zweifel, bunte Flaggen gingen an seinem Mast hoch: G-I-E. Signalbuch raus und nachgesehen, was er will. »Was halten Sie für das Beste?« Schon wollte ich als Antwort »Schleppen« setzen lassen, da zeigte mir ein Blick nach Westen, daß Zweifel tatsächlich berechtigt waren. Dunkel stieg's da hinten auf. Weißlichgraue Fetzen flogen wie Sturmboten vor der Wand her auf uns zu. Um 18 Uhr wehte stürmischer Wind. Wir trieben jetzt zurück in die Elbe hinein, hier, kaum 3 Sml westlich von Elbe I. Was das bedeutet, in dieser Enge inmitten von Bänken und Sänden, kann nur ein Seemann voll ermessen. Änderte sich das Wetter nicht bald, mußte etwas geschehen.

Doch was macht unser kleiner ADOLF denn? Kurs ist WNW und wir liegen fast auf NW! ADOLF steht von uns 5 Strich an Steuerbord, seine Steuerbordseite ist zu sehen. »He dreiht!« ruft jemand. Ohne ein Signal zu geben, will er zurück in die Elbe! Was denkt der Kleine sich nur! Meint er, er kann mit PRIWALL machen, was ihm paßt? PRIWALL zurück nach Elbe III? Zurück...? Auf keinen Fall! Ein rollender Signalpfiff nach vorne: »Herr Fock! Schlepper los! Paulsen! - fallen Backbord-Anker -30 Faden zu Wasser!«

»Fallen Steuerbord-Anker! - steck mit an Backbord!« Nach einigen Minuten törnt das Schiff ein,

reitet vor seinen Ankern. Weiter landwärts legt sich ADOLF hin. Die Böen werden härter, es ist schon das grelle Heulen in der Luft, das wir so gut kennen. Hoher Seegang kommt auf, steil türmt sich's vor dem Bug, rauscht in zischenden Kaskaden durch die Klüsen. Um das Spill zu entlasten, lasse ich schwere Giertaljen als Stopper auf die Ketten setzen. So nun sind wir gerüstet, was uns die Nacht auch bringen mag.

Später erst erfuhr ich, daß PADUA bis 20 Uhr 15 durchhielt. Die mit ihrem starken dicken SEETEUFEL vor sich konnte lachen! Aber auch für sie kam die Stunde - kurz nach 8 Uhr abends brach die Schlepptrosse. Nördlich vom Weserfeuerschiff mußte auch sie vor Anker gehen.

Bis Mitternacht wehte es; dann trat ein, worauf wir am Nachmittag vergebens gewartet hatten: es wurde flauer, dazu holte der Wind nördlich.

Keine Minute hielt's mich länger: hoch die Anker und raus! Aber das war schneller gesagt als getan. Durch das schwere Stampfen hatten sich die Schlickhaken unglaublich fest in den Grund gebissen, es kostete Anstrengungen, sie auszubrechen. Dazu war eine unserer Ketten vertörnt Und um das Maß vollzumachen, war der Steuerbord-Anker mit der Backbord-Kette unklar gekommen. Schweiß und Flüche der Menge. 3 Uhr war der erste, um 5 Uhr erst der andere Anker hoch! Es war eine schlimme Geduldsprobe, diese Würgerei.

Wettstreit zwischen den Toppen

Als wir die Länge von Helgoland passierten und es hell wurde, sahen wir 3 bis 4 Sml an Backbord - die PADUA! Nun aber auf ihn! Was unser Schlepper zu wenig hat, das wollen wir mit Segeln wettmachen. Erstmal alle Stagsegel hoch. Das Klirren der Lögel war uns wie Osterglocken! »Untermarssegel los!« Die Jungs springen wie die Wiesel. Aber komisch - auf PADUA rührt sich nichts. Kunststück! - Die haben Zeit mit ihrem starken Mann vor sich! Als wir Groß-Obermarssegel setzen, schiebt sich drüben das erste Stagsegel hoch.

Der Wind ist südwestlich, Helgoland achteraus - vor uns die freie See. Drum los den Schlepper und alles an Lappen gesetzt, was die PRIWALL tragen kann. Rock aus, Arme freigemacht - meine Offiziere tun dasselbe, und nun beginnt das Segelsetzen, wie es auf einem ehrbewußten Segler üblich ist. Ein Wettstreit zwischen den drei Toppen. Man gräbt den gesunden Geist aus, zeigt der Mannschaft einen festen Willen. Kein Blick, kein Gedanke mehr nach rückwärts - nach vorn wird Herz und Sinn gestellt!

Bei der Segel-Schiffahrt ist kein Boden für Zögern und Zagen. Vom ersten Seetag an muß jeder Zweifel in der Brust der Jungs erstickt werden, dieser Zweifel einer angekränkelten »modernen« Menschheit: Ist es auch richtig, daß wir noch auf Seglern fahren? Sind diese Naturkraftschiffe nicht lächerliche Überbleibsel längst überholter Epochen, jetzt, wo der fortschrittliche Mensch die Natur durch Dampf und Elektrizität beherrscht?

Man muß junge Menschen gesehen haben, die von der Schulbank weg an Bord gehen, und muß sie sehen, wenn sie von langer Reise wiederkommen. Wem überhaupt etwas daran liegt, Jungs zu Männern ranwachsen zu sehen und nicht zu verweichlichten Stubenhockern und Tanzbär-Fatzken, der wird dann begriffen haben, wenn ich sage, es gibt keine bessere Lebensschule für den reifenden Menschen. Hier kommt es nicht drauf an, ob der Junge von der Dorfschule oder mit Abitur an Bord kommt. Entscheidend ist, ob er sich zum Herrn oder zum Knecht entwickelt, ob er unser karges

Leben fröhlich lebt und sich wohl fühlt oder ob er nur gezwungen mitmacht und dahinvegetiert. Dem Lebensbejahenden gibt jeder Brecher etwas von seiner Titanenkraft, ihm schärft jede heulende Bö die Sinne und erhöht ihm das freudige Bewußtsein seiner Kraft. Der Feige duckt sich unter dem Ansturm der Naturgewalten. Er wird zum Spielball für die rohen Scherze der Elemente, sich selber zur Qual, den andern zum Spott.

Nun machen Sturmperioden natürlich nur einen kleinen Teil des Seelebens aus. Doch sie sind für die Bildung des Charakters ebenso unentbehrlich, wie die Vitamine für den Aufbau des Körpers. Wenn junge Menschen 3/4 Jahre auf Seglern fuhren und sind dann noch keine Kerle geworden, dann liegt das daran, daß sie schweren und entbehrungsreichen Zeiten gegenüber eine innerlich verneinende Stellung annehmen. Das ist das Grundverkehrte, das Selbstmörderische im Menschen. Und wenn irgendwo, hier bei uns wird es ausgetrieben.

Unser äußerlich armes Leben macht die positiven Elemente trotzig, widerstandsfähig, selbstbewußt gegenüber allem Schwachen und bescheiden vor wirklich Großem. Es lehrt blitzschnelle Entschlossenheit, Geistesgegenwart, Gewandtheit, Gehorsam, Kameradschaft und Manneszucht. Nur die herbe, leider viel verleumdete Segelschiffahrt ist der Bürge für einen brauchbaren nautischen Nachwuchs. Denn sie schafft wie kein anderes Erziehungssystem dieser Erde gesunde und furchtlose Schiffsführer. Aber wohlverstanden, das kann nie im Massenbetrieb erreicht werden. Nur das mäßig bemannte Schiff erzieht echte Seeleute! Hier gilt: besser sehr knapp, als zu viel.

PRIWALL läuft nicht

Obermars-, Unterbram- und die schweren Untersegel hatten wir beigesetzt. Als ich meinen Rock wieder anzog, schaute ich prüfend über die Seite. Es ist einer der wichtigsten Momente der ganzen Reise, dieser Blick außenbords, der forscht: wie läuft mein Schiff? Und ich muß sagen, ich war enttäuscht darüber, wie träge das Schiff lief. Der starke Bug stampfte wie hilflos gegen die kurze kabbelige See. Steil wuschen die Wellen an der Bordwand hoch, klatschten hohl zusammen. Trotzdem wir alles gesetzt hatten bis auf Oberbramsegel und Royals - die PRIWALL lief nicht! Alles stand gut voll dabei, das Schiff kaum auf 16 Fuß Tiefgang!

»Caramba! Setz die Oberbramsegel! Vielleicht wird's dann besser!«

Beim Segelsetzen hatten die neu an Bord gekommenen Leute ein recht geringes Maß von seemännischem Können gezeigt. Drum wird die Mannschaft jetzt achteraus gerufen, und so kurz wie möglich, aber mit der nötigen Deutlichkeit, halte ich ihr eine Absegelansprache, in der ich auf die Schwere der kommenden Reise und auf Sinn und Ziel seemännischen Strebens hinwies. Als ich ihnen sagte, ich würde keine Anstrengung scheuen, um das Beste aus Schiff und Mannschaft herauszuholen, durchlief ein beifälliges Gemurmel die Schar. Und das ließ mich der Reise mit Vertrauen entgegenblicken. Wir steuerten NWzW. Die PADUA hatte einen mehr südlichen Kurs gewählt und war längst hinter der Kimm verschwunden. Die Einsamkeit der hohen See begann Besitz von uns zu ergreifen. Ich legte mich auf die Polsterbank im Kartenhaus. Doch Müdigkeit ist ja nur eine Sache der jeweiligen Umstände. Seeleute haben die Fähigkeit, im Hafen zu schlafen wie die Ratzen. Doch auf See brauchen sie, wenn es sein muß, wochenlang nur ganz wenig Schlaf, und dann auch nur mit einem Auge und einem Ohr.

Plötzlich fahr ich aus dem Halbschlummer hoch: was ist das? An der Stimme erkenne ich den ersten: »Raas veerkant!« Ein Blick an die Wand: 16 Uhr. Da muß was passiert sein! Entweder das Schiff hat durchgedreht oder - der Wind hat platt geholt.

Mit einem Satz bin ich draußen beim Kompaß, ein Blick m die Takelage - tatsächlich, der Wind ist

südöstlich!

Stets das Beste hoffen - aber aufs Schlimmste gefaßt sein, ist des Seemanns Devise. Das Glas ist seit Mittag 3 Millibar gefallen, der Himmel regnerisch verhangen. Englische und deutsche Wetterberichte warnten vor stürmischen NW-Winden. Was war anderes zu erwarten, als daß dieser mäßige, nasse Südost sehr bald rumholt? Darum lasse ich Brassen und Fallen klarnehmen, Zeisinge, Steerte und Handpferde in den Toppen überholen. Alles wird gerüstet für den Kampf in der Novembernacht.

Eine Losung: Vorwärts!

Doch gegen 17 Uhr ist der Wind etwa Ost und nimmt an Stärke zu. 18 Uhr - Wind nördlich von Ost, holt in Böen nordöstlich. Anscheinend hat das heranrückende Tief seinen Kurs geändert und marschiert nun südlich von uns über Holland landeinwärts. Mir recht, keiner soll uns sagen, wir ließen eine gute Gelegenheit ungenutzt vorüber! Darum beigesetzt, was wir an Segeln haben. Dann die Royals aus der Segelkoje geholt und mit Hurra nach oben. Trotz der stürmischen Böen aus NO waren die Leute mit Begeisterung bei ihrer schwierigen Arbeit, als sie die Segel um die Wette aufbrachten. Das ist der rechte Geist für einen Tiefwasser-Segler! Noch war's keine acht Stunden her, seit wir den Schlepper loswarfen. Und schon ist auf PRIWALL alles eine gerade Linie: ein Ziel, ein Streben, ein Geist in Führung und Mannschaft, eine Losung: vorwärts!

Und das Schiff merkt's! Oh wie gut ein Schiff das fühlt, und wie prompt es selbst darauf reagiert! Der Geist der Menschen an Bord geht auf ihr Schiff über wie die Schwingungen des Herzens eines Reiters auf sein Pferd. Herrscht Harmonie an Bord, dann ist es, als ob alle Bewegungen des Schiffes erst rechten Rhythmus gewinnen. Wiegend nimmt es die See, spielerisch, sieghaft leicht. Die Takelage knarrt und knirscht beim Einfallen der Böen selbstzufrieden und selbstsicher: Blas man too, ick un de Kerls an mine Tampen, wi wart dat beten Bris woll utholen...! Einem mißmutigen Rudersmann antwortet das Schiff mit Bocken und Gieren, und das bedeutet viel Fahrtverlust. Steht da aber ein Seemann wie er sein soll, ein Kerl, der sich in Gottes freier Weite geborgen fühlt, einer, dem das Schiff nicht nur die Arbeitsstätte, die Erwerbsmöglichkeit ist, sondern der lebendige, kluge und gutwillige Arbeitskamerad und Mitkämpfer gegen die ungebändigte Natur, dann fügt es sich willig der feinfühlenden Hand, die das Stoßen des Ruders versteht. Dann wird der Mann am Ruder zum Mittelsmann zwischen Wind, See und Schiff, das sein Bestes freudig hergibt.

Das nenne ich den Gewinn des ersten Tages auf See, daß die echte Freude am Segeln, die rechte Stimmung auf PRIWALL eingezogen war. Der Erfolgt bleibt nicht aus: 49 Sml werden auf der Abendwache gutgemacht, 47 auf der Mittelwache, trotzdem es zeitweilig sehr unbeständig war, und wieder 47 von 4 bis 8 Uhr.

Am Morgen des 3. November ging bei steifem Nordwind eine herrlich klare Sonne auf. Auf 20 Sml hätte man die Royals der PADUA sehen müssen. Doch soviel wir auch auschauten - nichts in Sicht!

Wo konnte sie stehen? War sie hinter uns, oder doch schon vor uns, sie, der bekannte Schnellsegler? Aber der frische Wind erfordert die volle Aufmerksamkeit. Mit vollem Zeug rauschen wir dem Kanal zu, segeln auf der Vormittagswache wieder 49 Sml ab und von Mittag bis 16 Uhr nochmal 49. Gut so, Priwall ! Wir werden uns schon verstehen lernen!

Die Navigation zum Kanal ist bei diesem glasklaren Wetter ein Klacks. 18 Uhr 30 passieren wir East Goodwin Feuerschiff auf Rufweite. Durchs Megaphon rufe ich hinüber:

»Did you see any square-rigged ship passing outwardbound today?« (Sahen Sie heute ein ausgehendes Rahschiff?)

Da kommt schon die Antwort, ganz deutlich: »No!«

Ein Winken des Dankes und wir sind vorüber. Zwischen Dover und Dungeness kreuzt ein Themse-Lotsen-Dampfer. Ich lege ihm dieselbe Frage vor, erhalte denselben Bescheid: »No!« Die Signalstation auf der sandigen Ecke von Dungeness fragen wir durch das Blinken unserer Morselampe. Nun blitzt es drüben auf: lang-kurz, lang-lang-lang. »No!« Dann kommen kurz darauf die Seitenlichter eines Seglers vor uns in Sicht. Den will ich als letzten Kronzeugen fragen. Segler passen auf ihresgleichen gut auf. In stockfinsterer Nacht brausen wir aneinander vorbei, keine halbe Schiffslänge voneinander entfernt - ein interessantes Manöver. Ich frage wieder in englischer Sprache. Aus der Dunkelheit unter den ragenden rabenschwarzen Toppen von drüben schallt es herüber: »Neu« Ein Skandinavier also, oder eins der Schiffe des finnischen Kapt. Erikson.

Dem Atlantik entgegen

Viermal dieselbe Antwort, das mußte dann wohl stimmen: die PADUA war noch nicht im Kanal! Gerade waren die Leute der Backbordwache auf dem Hochdeck, um dem Großroyal einen Streck zu geben. Ich teilte ihnen mit, es sei nun sicher, daß PADUA hinter uns stände. Ein Freudengeheul war die Antwort, ich konnte gerade noch »Belege dat"! dazwischenbrüllen, sonst hätten die Kerle mir den Royal von oben gerissen in ihrer Begeisterung.

21 Uhr war es, als die unendlichen Lichtarme von Dungeness hinter uns zurückblieben. An Backbord achteraus verglomm das rote Auge des Varne Feuerschiff (PADUA passierte Dungeness l Uhr 35 am 4. 11., 51 Sml hinter PRIWALL.).

Nordsee und die scheußliche Enge von Dover sind passiert, der weitaus schwierigste Teil der Reise. Mit 11 - 12 Knoten geht's dem offenen Atlantik entgegen, die Wetteraussichten sind gut, sogar sehr gut. Was hätten wir alles durchmachen können bei stürmischem West, mit dieser ungeübten Mannschaft. Gott sei Dank! - dieser Kelch war an PRIWALL vorübergegangen. - Diesmal! Was aber habe ich nicht schon alles auf dieser verteufelten Strecke durchkämpfen müssen im Ringen mit der See, der Kälte, mit der Begrenztheit menschlichen Vermögens!

Am Weihnachtsmorgen hatten wir die Elbe verlassen. Die unbefahrenen Jungs standen anstatt unter glitzernden Tannenbäumen, dem Symbol der Gnade, unter unseren vor Rauhreif glitzernden Stahlmasten. Eine Gewaltkur, aber sehr heilsam, um aus Kindern junge Männer zu machen. In zwei Tagen voller Schneetreiben hatten wir uns bis an die Bänke vor dem Kanal gelotet. Aber die Durchfahrt war nicht zu erzwingen. So erbittert ich dort hin und her kreuzte, schwerer Sturm zwang mich, 60 Sml zurückzulaufen in freieres Wasser. 3 volle Tage kreuzten wir zwischen den englischen und den flämischen Bänken, Wind und Strom lassen uns nicht weiter. Gegen Mitternacht höre ich draußen eine gellende Stimme: »Nimm em op'n Steven ...!« Wie von der Natter gestochen bin ich draußen beim Ruder, reiße es im allerletzten Augenblick herum. Nur wenige Meter entfernt, schoren Dampfer und - Tod an uns vorbei. Noch acht lange Tage kostete es, ehe wir die Enge bezwungen hatten. Ein andermal verließen wir Hamburg in einer frostklirrenden Sylvesternacht. Es schien keinen anderen als Südwest-Wind mehr zu geben. Tagelang kreuzten und kreuzten wir, bis wir die Straße von Dover erzwangen.

Varne, du rotes Feuerschiff, du hart umstrittenes! 10 Tage, jeder so reich an Arbeit wie ein ganzer

Monat im Passat, dauerte der Kampf, bis wir dich achteraus hatten! Als Sieger wähnten wir uns. Doch das Barometer fällt, fällt in die Bilgen. Schon heult's von SSW heran, knatternd reißt die Fock von oben bis unten. Alle Kräfte erfordert es, das schwere Tuch abzuschlagen. Noch dürfen wir die Unterbramsegel und Oberbramsegel nicht festmachen, wir würden sonst auf die brandungsumkränzte Küste in Lee treiben. Da fallen schwere Böen ein. Sieben unserer guten Segel fliegen in einer einzigen Minute mit Donnergetöse aus den Lieken. Wellen wie Berge - entkräftete Gestalten mit blutenden Händen, kampfunfähig gemacht durch Sturm und Kälte - zurück in die Nordsee - Nothafen.

Im Nordost-Passat

Doch diesmal welche Herrlichkeit! Am Mittag des 4. passieren wir Start Point, abends 19 Uhr 25 peilen wir den Blitz von Kap Lizard N 1/2 O in der Kimm - vor uns liegt der freie Atlantik! Die schwerste Etappe der Reise ist überwunden, mühelos. Was ist der Rest? Ein freies frohes Arbeiten in der Natur, ein gesundes Aufblühen aller Kräfte im Menschen, ein ungehindertes Streben zum Ziel. Die Wetterlage bleibt günstig. Über dem Atlantik reicht der hohe Druck bis etwa 50 Grad Nordbreite, mit den abfließenden Nordwinden können wir unbeschwert SW halten. Ich wähle einen etwas östlicheren Kurs als PADUA, die 0 Uhr 30 am 5. 43 Sml hinter uns die Linie Lizard - Ushant passiert.

Der etwas größere Abstand vom Hoch bewirkt es vielleicht, das wir frischeren Wind haben. Denn die schwere PRIWALL bringt es fertig, ihrer schlanken Schwester bis zum 8. 100 Sml davonzulaufen. Der nördliche Wind bleibt uns treu, bis er auf der Breite von Madeira in den Nordost-Passat übergeht. Nun merkt man bald, daß die PADUA der bessere Läufer ist. Meile um Meile holt sie auf. Am 20. gegen 6 Uhr morgens entdecken wir im NNW einen winzigen grauen Fleck, der sich vom Frühlicht der Kimm abhebt. Lange schaue ich durch den Kieker - kein Zweifel, es ist der Gegner. Etwa 15 Sml mag er entfernt sein. Nun beginnt ein hartnäckiger Kampf. Es wird gesteuert aufs Haar, gestritscht und gebraßt wie selten - kein Meter darf verschenkt werden! Wir stehen beim Insichtkommen der PADUA auf etwa 5° 40' Nord. Über das Wettsegeln der beiden nächsten Tage durch die Mallungen finde ich im Tagebuch folgende Eintragungen:

»5.40 Uhr bei Tag werden PADUA bis zu den Unterbramsegeln zu sehen. Sie steuert niedriger und holt auf. 10.30 Uhr geht eine BÖ über sie, danach bekommt sie's flau. 11 Uhr Fock wieder unter Wasser. Zwischen l und 2 Uhr schlechter Mann am Ruder, sofort holt PADUA auf, Back zu sehen. Rudersmann zum Teufel gejagt - danach Franz, dann von 4-6 Uhr Jonny am Ruder. PADUA verliert an Länge!

5 Uhr: Bö achtern vorbei, Wind raumt und frischt auf. 6 Uhr: PADUA peilt N 3° W, halbe Fock wieder unter Wasser. 6.30 Uhr: Wind schralt und flaut ab, gibt PADUA wieder eine Chance. 7.30 Uhr: rote Seitenlampe mit Glas erkennbar im NW, etwa 9 Sml ab.«

Eine böse rabenschwarze Nacht mit heftigen Regenböen bricht an. Gleich nach Mitternacht holt der Wind südlich, wir müssen rum und westlich halten, sonst geraten wir immer tiefer in die Mallungen. Abends brist es derart, daß an Wenden gar nicht zu denken ist. Also alles klar zum Halsen! Es ist wie verhext, an allen Toppen gibt's Stoppungen. Ein Törn der Kreuzuntermarsbraß ist beim Abrollen von der Windentrommel gesprungen und hakt. Man hätte den Kram in Stücke hieven können - die Winde kam keinen Zoll mehr! Der Großtopp kommt schon von der anderen Seite voll. Da hilft kein Fluchen, der Topp muß zurückgebraßt werden. Denn es hat sich ein Brambrassblock in eine Pardunenschwichting geklemmt und stoppt den Großtopp im Drehen. Und in dieser Sackschwärze soll man erstmal finden, wo der Laden hakt! Endlich alles klar - weiterhieven! Doch schon wieder Krach und Radau vorne - »Zurückhieven!« schreit's aus dem Dunkeln. Hin! 'Fluchte

Zucht! - Die Buchten des an der Mittschiffsnagelbank aufgeschossenen Kreuzroyal-Stagsegelniederholers sind in die Kammräder der Fockbraßwinde geraten. Por dios! kann denn keiner von den Lümmels aufpassen! So eine Schweinerei! - wir vergeben unser ganzes bißchen Vorsprung! 7 Meilen liegen wir schon nach NW rauf!

Richtig! da ist sie schon! Etwa 2 Sml zu luward zieht ein rotes Licht stetig an uns vorbei. Schäm dich PRIWALL, bist überholt, geschlagen!

Doch warte PADUA, wir haben unser Manöver nun hinter uns. Wenn du weiter willst, muß du auch bald rum! Hast das Theater noch vor dir! Denn lange kannst du nicht mehr mit Steuerbord-Halsen liegen bleiben. Aber es wurmt doch mächtig . ..

Ein Hauch wie Samt und Honig

Die Stunden fließen träge wie Sirup. Flaute, puffige Böen, Regen, Regen, Regen, was vom Himmel stürzen will. Bis 6.30 Uhr segeln wir nach Westen, plötzlich fällt eine heftige westliche Bö ein, wir drehen durch und halten jetzt südwärts. Dann filtert dünnes Katzengrau durch die Schleier im Osten -langsam bricht der Tag an. Zuerst suchen wir vor uns die Kimm ab - nichts. Wie weit mag die schon voraus sein .. .! Dann ein Blick achteraus - und ein tiefer Atemzug macht mich freier. Da ist sie - an Backbord achtern - man kann eben die Bramsegel sehen. Weiter finde ich im Tagebuch:

»7.30 Uhr: PADUA, peilt N 80" O, sichtbar bis Untermarsrahen. Den ganzen Vormittag keine Sicht vor heftigem Regen. Mittag: PADUA nördlich von uns, sichtbar bis zur halben Fock. Brise schläft ganz ein, kommt dann von Osten. PADUA trifft mehr Wind und holt auf. 3 Uhr peilt sie N 50° O etwa 7 Sml ab, fast ist der weiße Gang am Hochdeck ganz zu sehen! Nach 3 Uhr frischt es auf, wir setzen Royalstagsegel (PADUA fährt Bramstagsegel). Nachmittags schralt der Wind. PADUA N 56° O. Nach Dunkelwerden grüne Seitenlampe deutlich sichtbar. Dann plötzlich Hecklampe zu sehen, die um 8.30 Uhr in der Peilung OSO zu O verschwindet.«

PADUA ist auf den anderen Bug gegangen und aus Sicht gelaufen. Soll ich auch rum? Prüfend wird die Luft abgesucht. Der Wind scheint seine Neigung zum Westholen zu verlieren, der Südost-Passat scheint nahe zu sein. Doch nein, jetzt ist's noch zu früh! Um 1.30 Uhr am 22. sieht es aus, als sei der richtige Augenblick gekommen. »Klar zum Wenden!«

Doch da raumt der Wind abermals. Gut, nutzen wir auch diese Chance - warten wir ab. Aber um 3 Uhr halte ich den Zeitpunkt für gekommen; rum mit ihm! Und ich hab's nicht bereut, nicht zu bereuen brauchen. Zwar sind einige Böen am Vormittag noch recht schral, aber wir liegen doch schon südlich von West an. Und diese Luft, die kenn ich - dahinter lächelt schon der Passat. Am Nachmittag bricht er dann auch durch. Ein Hauch wie Samt und Honig, so umweht es uns nach der Treibhausatmosphäre der Mallung. Es ist, als atme die ganze PRIWALL auf und mit 9 Knoten pflügt sie hinein in den strahlend blauen Südatlantik.

PADUA mußte noch vier Halsemanöver machen, das frühe Rumgehen hatte sie in eine Serie schraler Böen hineingeführt. Als sie am 22. um Mittag den entscheidenen Schlag tat, da war PRIWALL bereits 29 Breiten-Minuten südlicher. Am 23. mittags waren es 91 und am 24. volle 137 Minuten Abstand. Wie auf jeder Reise wurden die herrlichen Tage im Südost-Passat benützt, um Takelage und Mannschaft den letzten Schliff für die schweren Zeiten tief unten im Süden zu geben. Besonders für die jungen Leute unter der Besatzung sind die Überholungsarbeiten in den Riggen

ein Segen. Die stundenlange anstrengende Arbeit zwischen Himmel und See gibt ihnen erste Gewandtheit und Sicherheit. Auch nachts wird ihre Ausbildung nicht vernachlässigt. Fast allnächtlich wird eins der schweren Untersegel und die Royals einmal festgemacht und wieder beigesetzt. Seemannsarbeit ist stets den Gewalten der Natur ausgesetzt. Aber was sie zur Erziehung junger Menschen geeigneter macht, als irgend eine Arbeit an Land, sind zwei Faktoren: einmal ist dem Verbrauch an Material eine Grenze gesetzt. Was nicht an Bord vorhanden, kann uns hier kein Mensch ranschaffen! Das zwingt ihn zur Umsicht, Verantwortungsgefühl und äußerster Sparsamkeit. Und dann erfordert die Seefahrt den restlosen Einsatz des ganzen Lebens. Bankschreiber und Bergmann, Postdirektor und Eisenbahner, sie alle gehen heim, wenn ihr Dienst getan ist. Der Seemann bleibt auf seinem Kampfplatz. Die allmächtige Natur ist der große Kommandant, der jederzeit auch die Freiwache zu schwerstem Kampf an Deck rufen kann, der schon oft als höchsten Einsatz das Leben selbst forderte.

In der Flaute

10 Tage nach Überschreiten der Linie stehen wir im Gebiet der veränderlichen Winde. PADUA, der Flautenläufer, hatte täglich etwas aufgeholt. Am 3. Dezember auf 28° Südbreite standen wir 86 Minuten südlicher, doch 15 Minuten waren wir in der Länge zurück. Da wurde mir vollkommen klar: Willst du die elegante PADUA hier unten schlagen, dann kann das nur auf einer südlicheren Route mit schwerem Wetter gelingen! Also weiter nach Süden!

Der Wind hatte langsam, aber stetig nach NO gedreht, am 5. steht das Barometer auf 763 mm. Mit vollen Plünnen und frohem Mut »neihen« wir die PRIWALL vom Mittag des 5. bis Mittag des 6. 259 gute Seemeilen nach SOzO hinunter. PADUA segelt am gleichen Tage 224 Sml ab, steht mit uns auf gleicher Länge, aber 90 Sml weiter nördlich.

Und nun läuft uns eine jener kleinen Depressionen in den Weg, die der Seemann »Rundläufer« nennt. Ein neckischer Brummkreisel von Wind, ein Depressiönchen nur. Und doch wird er uns zur sportlichen Niederlage. Meist marschieren diese Bürschchen nach OSO, nur ausnahmsweise mal nördlich von Ost. Aber der Himmel wollte uns für unser Südwärtsdrängen wohl einen Dämpfer aufsetzen. Dieser lächerliche Rundwirbel mit seinen 6 Millimeter Drucksenkung bringt uns am 7. schralen Wind und in der Nacht zum 8. gar völlige Stille. PADUA aber erhielt nördlichen, ja sogar nordwestlichen Wind beschert. Und - por Dios! - sie hat ihn gut genutzt! So kam's, daß sie uns am 10. Dezember beim Überschreiten des Meridians von Greenwich fast 5 Längengrade voraus ist! Wir standen auf dieser Reise in halbwöchentlicher (nicht halbtäglicher, wie viele Zeitungen berichteten) Funkverbindung miteinander und tauschten Standorte, Wettermeldungen und sonntags kurze Grüße aus. Am 6. hatte Kap. Jürß telegraphiert:
»34 23 Süd 19 00 West. B.V. S 72 O 19 Sml. Wind nördlich unbeständig. Schmuttschauer.« Ich melde zurück: «35 48 Süd 19 19 West. Wind ONO 5-4 bedeckt diesig. Barometer 758,4.« Der alte erfahrene Segelschiffer hatte sich danach eine Wetterskizze entworfen, die ihm den für ihn günstigen Kurs untrüglich verriet: weiter nach Osten durchhalten. Und der Erfolg war sein. Am 13. füge ich meiner üblichen Meldung zu: »Wind raumte, über BB.-Halsen segelnd am 5. nicht weiter als NO, schralte dann. Wurde dadurch direkt nach Süden gedrängt. Dadurch mein Verlust, den wir aufrichtig beklagen.« Von der PADUA kam: »Haben seit gestern Flaute. Wind schlief am Montag langsam ein, linksdrehend bis SSW. Dadurch Gelegenheit, näher zu kommen.«

Die »roaring forties« sind erreicht

»Näher kommen«? Gut gemeint, PADUA! Aber damit wird's nicht getan sein. Wir krempeln jetzt die Ärmel auf! Über den Verlust sich ärgern hat keinen Zweck. Aber unser Breitenunterschied beträgt jetzt ganze 160 Minuten. Wollen nun mal sehen, ob bei uns hier unten der Wind auch einschlafen wird. Und wir haben nichts dergleichen gemerkt! Schon in der Nacht zum 14.

überschritten wir beide den 10. Meridian östlich von Greenwich zur selben Zeit. Und nun gab's kein Halten mehr - wir hatten die »roaring forties« erreicht und waren entschlossen, uns ihren starken Armen anzuvertrauen. Und die »Braven Westen« zeigen, daß sie ihren Namen verdienen. Wundervoll, an sich selbst das Wirken einer grandiosen Naturkraft zu erleben. Unsere PRIWALL scheint zu genießen, daß wir ihr die Zügel schießen lassen. Sie schnaubt vor dem stürmischen West und der schweren See dahin wie von unbehaglicher Freude über die eigene Stärke beflügelt. Am 20. auf 57° Ost ist sie ihrer Rivalin schon um 6 Grad voraus, eine Tagesreise.

Seit dem 16. haben wir Sturm. Mit Oberbram-Segeln im Topp lenzen wir südlich der Prinz Edward- und der Crozet-Inseln dahin. Zeitweilig müssen die Untersegel gerefft werden. Dann fällt mir das Glas doch ein wenig zu tief, 742, um südlich von den Kerguelen zu halten. Drum nehmen wir den Wind von Backbord und halten etwas nördlicher.

Und es war richtig so. Am 22. flaut der Weststurm ab. Wir stehen auf 47° 41' Süd, das Glas ist 756,8. Nachmittags holt der Wind nördlich, das Barometer fällt rapide. Bis Mitternacht schralt der Wind bis Osten weg, frischt auf und wird in Böen schon bösartig. Plötzlich ist um uns ein wirbelndes Grau, dichtes Schneetreiben fegt uns entgegen. Das nennt sich hier unten »Hochsommer«! Mit »Allhands« werden Royals und beide Bramsegel sowie Bagien und Groß-Segel geborgen, 1.20 Uhr am 23. halsen wir. Ich kann nur sagen, es ist ein schweres Stück Arbeit, doch klappt alles tadellos. Segen unseres »Trainings« im Passat! Wie leicht kann der falsche Griff eines Ungeübten hier Tod bedeuten! Um 4 Uhr morgens weht es mit 8 Windstärken aus Osten. Ich halte Nord, um die Nordseite der Depression zu gewinnen. Allmählich wird es flauer. Wie mag es aber südlich der Kerguelen brisen - ich bin sicher, Tage hätte ich da unten durch schweren Oststurm verloren, vielleicht noch Kostbareres! 8 Uhr: fast völlige Windstille. Ich schaue ungeduldig nach Wind aus. Wo bleibt ihr, ihr »Braven Westen«!?

1 1/2 Stunden dauert die Flaute, dann setzt eine leichte Brise von NW ein. Nun aber die Plünnen wieder ausgepackt! Mit mäßiger Fahrt geht's wieder vorwärts nach ONO. Der Nachmittag bringt unbeständigen Wind, gegen Abend wird's nochmal still. Ich gehe zum Barometer und traue meinen Augen kaum: 735,3 mm! Nördlicher Wind nach Ostensturm, unbeständig? Bedeckt und regnerisch? Diese kurze unruhige Dünung? Unheimlich tiefes Glas und immer noch fallend? Hier heißt's auf dem Quivive stehen, hier ist was im Busch! Das gibt bewegte Weihnacht!

Achtern wird schon die Schiffsjungenmesse für den Heiligabend hergerichtet, aus der Kombüse zieht ein Duft von Klöben herauf. Ich stehe mit meinen Offizieren an Hochdeck, wir reden über die »Gefechtslage« und was wohl daheim sein möge. Mir fällt ein, daß wir vom 22. bis 23. ja nur lächerliche 94 Sml gutgemacht haben. Glatt 200 verloren! Die PADUA mußte mächtig aufgeholt haben inzwischen! Vielleicht war sie schon wieder in funkentelegraphischer Reichweite, denn seit dem 15. war die Verbindung durch unseren Vorsprung unterbrochen. Es wird Zeit, daß der Himmel mit der PRIWALL ein Einsehen hat. Im Scherz sage ich: »Wenn de leebe Herrgott mi een goodes Weihnachtsgeschenk moken will, denn schickt he uns 'n Büdel Süd-Westen-Wind för 'n scheunes Etmal!«

Der Schwerwettervogel kommt in Fahrt

Kurz nach 8 Uhr des 23. frischt es schnell von SO auf. Das Glas fängt an zu steigen, der Wind raumt. Die »Hurry-up-Seils«, Royals und leichte Schratsegel, werden festgemacht. Voll angekleidet lege ich mich auf die Koje, um noch ein Augvoll zu nehmen vor der Nacht. In Abständen schaue ich nach dem Barometer, das langsam steigt. Um 5.10 Uhr fahre ich wieder hoch, höre draußen das scharfe Zischen und Schaben des Wassers an der Bordwand, das ich so gerne höre. Das sind sicher

12 Knoten! Da wird der Puster wohl nicht mehr weit sein.

Ich steige treppauf. Blasser Tagesschimmer fällt durch die Bullaugen. Von außen dringt plötzlich ein hohes Pfeifen entgegen - da ist er schon! Wie von einer Riesenhand sanft gedrückt legt sich PR1WALL weiter nach Backbord über und bleibt so liegen. Gleichzeitig gellt der Signalpfiff des Ersten, Herrn Sippel, durch das Grau: »Bobenbramseils dal!« Die Wache hatte schwer zu arbeiten, um die vom Sturm gepeitschten Lappen festzumachen. Aber jeder gibt sein Bestes her, und so sind die Segel in verhältnismäßig kurzer Zeit fest.

Bis 8 Uhr am Morgen des 24. nimmt der Sturm zu. Es weht jetzt aus SWzS mit Stärke 10. Die Bagien muß geborgen werden, aber das Schiff pflügt mit wunderbarer Geschwindigkeit durch die graufliegenden Gischtschwaden. Auf der Vormittagswache loggen wir 59 Sml Distanz!

Weiter rauscht PRIWALL mit erstaunlicher Fahrt. Es ist, als ob das schwere Schiff selbst vorwärts drängt. Und die See ist ihm gut gesinnt, man fühlt's an jeder Welle, die am Schiff entlang wäscht. Die kabbelige steile Dünung des vergangenen Tages war in eine sehr lange, hohe Dünung übergegangen, die gelassen von WNW einherrollte und mit einer erstaunlichen Energie behaftet war. Des Sturmes schwerer Seegang war machtlos gegen diese Gewalt. Und PRIWALL lag ruhig in diesem wogenden Meer wie auf der Alster, und steuerte wie eine Yacht. Nur so konnte es kommen, daß unser Schwerwettervogel diese Fahrt lief.

Weihnachtsfest im südlichen Meer

Grau in Grau - fast ohne Schattierung dehnt sich der Sturmhimmel über endlos grauem Gewoge. Gleichmäßig harft der Sturm durch unsere Takelage, die wie eine Riesenorgel brummt und braust. So segelt PRIWALL vor Unterbram- und Großsegel in den dämmernden Weihnachtsabend hinein. Es wurde eine merkwürdige Nacht, deren Stimmung sich schwer in Worte fassen läßt. Wohl wehte Sturm, jawohl. Aber mit einer Stetigkeit und einer - fast möchte ich sagen - weihnachtlichen und weihevollen Andacht wehte es, daß ich es glaubte verantworten zu können, meine Leute den Abend feiern zu lassen. In der Jungenmesse strahlte der Weihnachtsbaum. Die Tische waren mit Geschenken und Backwerk bedeckt. Die Mannschaft kam in sauberem weißen Arbeitszeug, meine Offiziere und ich hatten Uniform angezogen. Kurz sprach ich zu den Jungs über den hohen Sinn des Seemannlebens, nie werde ich die glänzenden Augen in der Runde vergessen. Dann sangen wir zusammen unsere alten deutschen Weihnachtslieder. Dazu brummte und summte von draußen wie eine gewaltige Weihnachtsorgel der Sturm über südlichem Meere. Und an Deck standen die Kameraden, der Zweite, die beiden Rudersleute, der Ausgucksmann, standen in rauschendem Unwetter, damit wir hier im Glanz des Weihnachtsbaumes unser liebes deutsches Fest in Ruhe feiern konnten. Der Seemann neigt nicht zu Gefühlsüberschwang. Doch wie selten spürten wir alle, drinnen wie draußen, das Band der Gemeinschaft, zu der das freie Meer alle die Männer zusammenschweißt, die sich ihm verschrieben haben.

Kurz nach 9 Uhr war ich wieder auf dem Hochdeck. Ich stand in rauschender Sturmnacht, über mir die vollendeten Kurven der brettsteif geschwellten Segel, sah hinaus in das Graublau, in dem zu beiden Seiten des Schiffes hell leuchtende Schaumstreifen mitjagten. Ging voraus und beugte mich weit über das leuchtende Wunder der Bugwelle. Stand ergriffen am Heck und starrte achteraus, wo sich der Feuerstreif des Kielwassers im Dunkel verlor.

Ich kann nicht sprechen vom Erleben dieser Stunden. Doch eins weiß ich: Wenn meine Seefahrtzeit eine einzige Kette von Unbill und Verdruß sein sollte, alle Mühsal und alle Sorge ist reichlich auf-

gehoben und belohnt durch das Wunder dieser Weihnachtsnacht tief unten an der Grenze des Südlichen Eismeeres.

Am Morgen des Weihnachtstages nimmt die Gewalt des Sturmes etwas ab. Wir setzen wieder Segel. Zwischen jagenden Wolken schaut eine blasse Sonne für Augenblicke durch, läßt sich im Sextanten einfangen. Dann kommt der Mittag. Auch hier gelingt die Beobachtung, die zu einem vollständigen astronomischen Besteck nötig ist. Und dann liegt das Resultat vor uns: wir stehen auf 45° 56' Südbreite und 87° 19' Ostlänge. Die Distanz, die PRIWALL seit dem Mittag des 24. zurückgelegt hat, beträgt mit 3tägiger Besteckversetzung somit 386 Seemeilen. Wahrhaftig, mein Weihnachtswunsch ist noch bei weitem übertroffen worden!

Wem Gott schenkt, dem schenkt er reichlich. So flaute der Wind nicht ab, sondern wehte, wohl mit wechselnder Richtung und Stärke, doch immer raum bis Ende des Jahres. Und die Etmale vom 24. bis zum 30. Dezember waren dementsprechend: 240 + 386 + 315 + 287 + 329 + 276 Sml. Das sind in sechs Tagen 1833 Sml, oder ein Tagesdurchschnitt von 305,5 Sml. (Das sind 3395 km, die Strecke Berlin - Mekka in 6 Tagen, nur durch die Kraft des Windes! Ein Tagesdurchschnitt von 566 km, die Entfernung Berlin - Berchtesgaden!)

Mit der Sylvesternacht des Jahres 1933, beim Überschreiten des 40. Breitenparallels wird dem herrlichen »Knüppeln« ein Ende gesetzt. Wir stehen noch 500 Sml vor dem Ziel. Am 31. mittags ist PADUAS Schiffsort 40° 53' Süd und 118° 14' Ost. Wir stehen auf 40° 13' Süd und 125° 57' Ost, also 354 Sml auseinander. Ein von Nordwesten heranziehendes Tief versperrt erst uns, dann auch PADUA den Weg und zwingt uns beide zu kreuzen.

Am 4. Januar steht PADUA 129 Sml südlich von uns. Da setzt steifer Westwind ein, und beide brassen wir Vierkant zum Endspurt. Die Mittagsposition des 5. sind:

PADUA 36° 33' Süd, 134° 15' Ost / PRIWALL 35^0 53' Süd, 135° 33' Ost. Während PADUA SW 1/2 W 116 Sml von South Neptune Island, dem Wachtposten vor dem Spencer-Golf, ab steht, haben wir noch NO 1/2 O 43 Sml bis zu demselben Punkt zu segeln. Und von da sind's noch 17 Sml bis zum Eingang in den Spencer-Golf, dem Ziel. Lächerliche 60 Sml Rest von 15 000! Aber dennoch sollte dieser letzte Rest zu einer schweren Probe für Schiff und Mensch werden.

Das war so gekommen: am Vormittag hatte es stürmisch geweht, doch strahlte eine lachende Sonne zwischen den Lücken der jagenden Wolken hernieder. Das gab gute astronomische Beobachtungen, sogar genau im 1. Vertikal gelang eine Sonnenhöhe, welcher Augenblick zur Bestimmung der Länge besonders günstig ist. PRIWALL stürmte über die weißstreifige blaue See, daß einem das Herz im Leibe lachte. Es war, als spürte sie, daß der Endkampf anfing.

60 Meilen vor dem Ziel

Kurz nach 11 Uhr fliegt vom Westen dunkles Gewölk herauf. Wer weiß, wie's in einer Stunde aussieht, denke ich und fange an, regelmäßig Sonnenhöhen zu nehmen. Wenn mittags alles überzogen ist, dann rechne ich eben die letzte gute Höhe als Nebenmeridianbreite durch. Mit der ausgezeichneten Morgenbeobachtung kombiniert, werde ich davon schon einen anständigen Schiffsort erhalten. Neptun meint es gut mit uns. Wohl wird es immer finsterer über unseren Masten. Doch nur etwa 10 Minuten vor der Kulmination gelingt mir dann doch noch eine wirklich gute und scharfe Sonnenbeobachtung. PRIWALL hat auf der Morgenwache 55 Sml durchs Wasser

gepflügt. Beim Wachwechsel muß ich beide Wachen Royals wegnehmen lassen. Das Schiff legt sich über und klippert mit einer stetigen Fahrt von $14^1/$; Knoten seinem Ziel zu. Dann setzt eine Serie harter Böen ein, die viel Regen und unsichtige Luft mitbringen. Das hält mich viel an Deck zurück. Darum hat das Schiff schon wieder 11 Sml auf seinem alten Kurs N 63° O zurückgelegt, ehe ich die Mittagsposition fertig ausgerechnet habe: 35° 53' Süd, 135° 33' Ost.

Ich setze den Punkt in die Spezialkarte, die ein Bild der Einfahrt in den Spencer-Golf gibt. Ein Griff zum Parallel-Lineal: N 40° O von uns liegt South Neptune-Island. Wo ist der Zirkel - aha, genau 43 Sml noch, bis der Leuchtturm der Insel querab ist. Von da sind's dann noch 17 Sml bis zum Eingang in den Golf, unser Ziel. 60 Sml noch! Ich setze den neuen Kurs N 15° O ab und gehe an Deck. Das Wetter klart nicht mehr ab, eine Regenbö folgt der anderen. Immer härter fegt es durch die Riggen. Da geht's schon los, das Theater - ein Knall auf dem Achterdeck. Ein paarmal schlägt das Besanstengestagsegel donnernd auf und nieder, dann fliegt's in Fetzen vor der heulenden Bö weg. Wär's nicht besser, wir fingen mit dem Einpacken an? Aber jetzt Ober- und Unterbramsegel, die riesigen Untersegel und das Dutzend Stagsegel festmachen? Caramba! - das dauert Stunden! Und PRIWALL braust durch die See, als ob sie sich wohlgefällig spielend wie ein Delphin über die hohen Seen schnellt. Jetzt das Schiff beidrehen?

Es gibt kein Beidrehen!

Noch einen Blick auf die Karte. Donnerschlag, gemütlich ist die Situation nicht! In Lee die Känguruh-Insel. Nordost von uns die Yorke-, im Nordwesten die Eyrie-Halbinsel. Voraus die Klippen der Neptune-Gruppe, der Gambier-Inseln und noch ein halbes oder ganzes Dutzend winzig kleiner Rocks. Und PRIWALL fliegt mit 14-15 Knoten darauf zu, einer Torpedogeschwindigkeit für einen landansteuernden Groß-Segler-Kapitän. Dabei Regen und dicke Luft ringsum und nur minutenlang dazwischen einen klaren Ausblick.

Aber beidrehen und unbekannte Strecken vertreiben, das war hier genauso ungemütlich! Wozu hat man denn schließlich Schulen besucht, seine Navigation studiert? Wozu in langen Jahren auf See Erfahrungen gesammelt? Das muß doch Sicherheit bringen. Was man beobachtet und ausrechnet, dazu das feste Fingerspitzengefühl, das muß doch stimmen, wenn die ganze Navigation überhaupt Sinn haben soll!

In Ruhe lasse ich mir nochmals meine Berechnungen durch den Sinn gehen, die Sonnenhöhen am Morgen und kurz vor Mittag. Überzeuge mich nochmals von der Richtigkeit meiner Instrumentenablesung bei der letzten Beobachtung. Und wie ist's mit unserem Chronometer - ist dem zu trauen? Aber wir haben doch genaue Kontrollen in den letzten Tagen durch das Funk-Zeitsignal von Adelaide gehabt. Por Dios! - wenn überhaupt in der ganzen Beobachterei und Rechnerei Zweck liegt, dann muß mein Schiffsort stimmen! Denn alles ist wohlüberlegt durchgeführt. Seit Hamburg ist kein Tropfen Alkohol über meine Lippen gekommen, nicht der kleinste Tropfen Bier. Auch der duftende Weihnachtspunsch hat mich in meinem Grundsatz nicht wankend machen können. Es ist eine ernste Nachprüfung, ein Entschluß von schwerster Verantwortlichkeit hängt davon ab. Aber alles sagt mir - das Besteck stimmt! Also ich werde in den Spencer-Golf einsegeln und wenn's junge Hunde regnet! Ich gehe an Deck. Am Ruder steht Jonni Jungblut, seit Hamburg ist er Jungmann, der blonde echte Sohn seiner norddeutschen Heimat an der Niederelbe. 16 ist er, aber mit seinen Bärenkräften hält er spielend das Ruder. Und wie das Schiff ihm gehorcht! Das ist einer, zum Seemann geboren. Er hat die Hand beim Steuern an der Seele des Schiffs, und bei keinem läuft die PRIWALL wie auf seinem Rudertörn! Der wird schon Kurs halten, der Junge! »Jonni, good op Stüern achten. Nu geiht um de Wurscht!« Jonni lächelt. Mit 15 Knoten jagt PRIWALL der Passage zwischen den starrenden Klippen zu. Bö nach Bö peitscht johlend über die blauschwarze See. Die Sicht ist etwas besser geworden. Stumm stehen wir auf dem Hochdeck und starren in die fliegenden Schwaden. Der Erste ist mit der Wache auf der Back

und macht den zweiten Anker klar zum Fallen. Wieder heult es von Westen ran, wie dicke nasse Tücher hüllt es die Luft ein, prasselnd schlägt der Regen auf Deck. Langsam, viel zu langsam ziehen die grauen rauschenden Kulissen nach Osten, vorn wird's allmählich heller.

Wenn mein Besteck stimmt, dann muß jetzt South Neptune an Backbord in Sicht kommen. Wenn das Besteck stimmt...! Wenn die Höhen zuverlässig waren ...! Wenn der Chronometerstand richtig war...! Wenn die Logge genau zeigte...!

Doch nein - es stimmte alles. Glasklar war jede Überlegung. Der Turm muß jetzt in Sicht kommen - gleich!

Meine Augen bohren sich in die abklärende Luft. Da liegt etwas Niedriges, sanft Gewölbtes vor uns, dort 3 Strich an Backbord - South Neptune Island! Deutlich hebt sich nun der scharfe Strich des schlanken Leuchtturmes vom graublauen Hintergrund ab. »Dor kiek hen, Jonni - dor is he!« Da war er, genau wo wir ihn erwarten mußten. Mit den vollendetsten Hilfsmitteln der modernen Navigation hätten wir ihn nicht besser ansteuern können, das erste Stückchen Land, das wir seit 15 000 Seemeilen, seit dem Passieren von Start Point in Sicht bekamen. Wir, die »altmodischen« Segelschiffer...!

Unaufhaltsam fliegt **PRIWALL** dem Ziel entgegen. Um 15.05 Uhr peilt South Neptune West, 3 Sml ab. Getragen vom brausenden West, die riesige Takelage ein Singen und Brummen und Beben, mit weit-hinsprühender Gischt vor dem glänzenden Steven, so schwebt der »Fliegende P-Liner« um 16 Uhr über die Linie Thistle Island und Gambierin das ruhige Binnenwasser des Spencer-Golf hinein. Noch nicht 62 Tage, seit wir den Englischen Kanal verließen, ist das Ziel erreicht.