

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 31 (1955-1956)
Heft: 8

Artikel: Atlantik-Überquerung in einer kleinen Segeljacht
Autor: Scherrer, Hans-Ulrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1072327>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.02.2026

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

Atlantik-Überquerung



Der Verfasser während der Überfahrt. Der Bart ist nachher wieder verschwunden.



Erika Frey auf der Bahoa

in einer kleinen Segeljacht

VON HANS-ULRICH SCHERRER



«Wurden Sie während Ihrer Überfahrt auch einmal von einem Sturm überrascht? Ist das nicht ungeheuer gefährlich?»

Da dies die Frage ist, die mir am häufigsten gestellt wird, will ich sie zuerst beantworten. Nein, ein Sturm auf offener See bringt nicht besondere Gefahren mit sich.

Auf unserer Überfahrt kamen wir sogar einmal unter den Einfluß eines Hurricans. Wenn auch dessen Kern sehr weit entfernt war, so war der Seegang doch überwältigend. Die Wellenberge waren bis sechs Meter hoch und oft von weiß schäumenden Brechen gekrönt.

Das war der größte Sturm, den wir erlebten, aber, offen gestanden, gefährlich war er nicht. Bei einem normalen Sturm auf offener See ist eine gut gebaute kleine Yacht fast ganz außer Gefahr, sofern man das Schiff ganz langsam und natürlich, wie einen Korkzapfen, in der Sturmrichtung treiben läßt.

Jugendträume

Zuerst muß ich aber erklären, wieso ich überhaupt dazugekommen bin, auf einer kleinen Segelyacht den Atlantik zu überqueren. Ich bin heute 26 Jahre alt. Mein erstes namenloses Schiff besaß ich aber schon mit 16 Jahren – allerdings nur in der Phantasie. Gedanklich erlebte ich schon damals die tollsten Fahrten durch alle Weltmeere, durchkämpfte Stürme, widerstand tückischen Meeresströmungen, harrte standhaft in tropischen Flauten (Windstille) aus. Der Grund meiner Sehnsucht nach dem Meer lag wahrscheinlich darin, daß ich meine Kindheit auf einer kleinen Inselgruppe Indonesiens verbrachte. Mein Vater war dort bis 1947 als Missionar im Dienste einer holländischen Missionsgesellschaft tätig. Die Inseln sind so klein und unwegsam, daß der Seeweg oft die einzige Verkehrsverbindung darstellt. Infolgedessen kam ich schon früh mit

dem Meer in Verbindung, sei es, daß ich meinen Vater auf seinen Fahrten begleitete, oder daß ich mit den Eingeborenen in ihren kleinen Auslegerbooten mitfuhr.

Mit der Zeit nahmen meine Pläne festere Gestalt an. Wenn ich als Student mit einem «Pirat» auf dem Zürichsee segelte, so sahen meine Augen uferlose Wasserflächen und der «Welthafen» Enge gab mir Gelegenheit zu ausgeklügelten Manövern zwischen imaginären Dampfern und einer, immerhin tatsächlich vorhandenen, Hafenmole.

Ich sammelte auch alle mir zugänglichen Berichte über Hochseefahrt, insbesondere mit kleinen Schiffen.

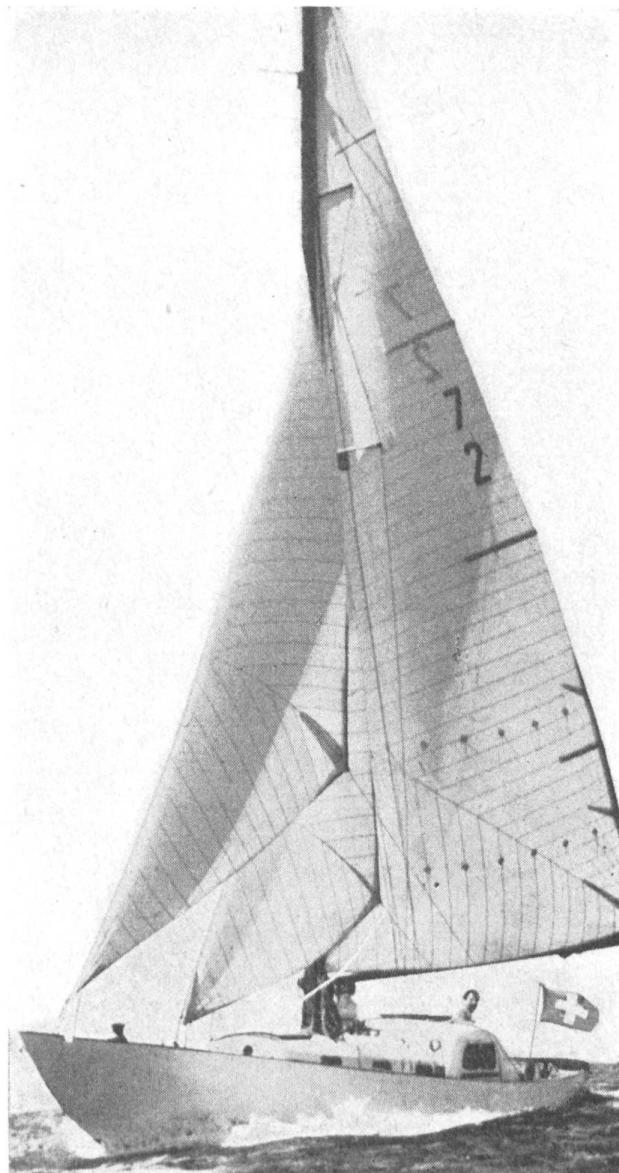
Einmal besuchte ich einen Hochsee-Segelkurs an der Westküste Frankreichs und ein andermal nahm ich während der Ferien an kleinen Kreuzfahrten in Holland teil. Das alles waren für mich Vorbereitungen einer noch namenlosen großen Fahrt.

Allmählich verdichteten sich dann meine Pläne, aber es galt, erst das Studium abzuschließen und das nötige Geld zu verdienen. Im Herbst 1952 diplomierte ich an der ETH als Bauingenieur und war dann anschließend bis zum 18. Mai 1955 bei der Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau an der ETH tätig. Während dieser Praxis reifte in mir der Entschluß, nach den Vereinigten Staaten zu fahren, um mich dort beruflich zu betätigen. Was lag nun näher, als damit die Verwirklichung meines Bubentraumes zu verbinden?



Finanz- und Personalprobleme

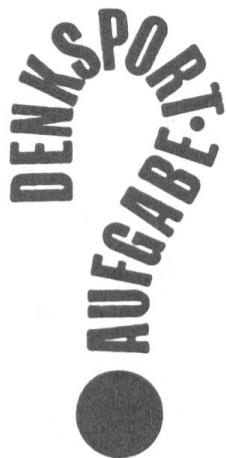
Vorher gab es aber verschiedene Klippen zu überwinden, nicht wirkliche Klippen, sondern solche finanzieller und organisatorischer Natur. Vor allem galt es, ein richtiges Schiff zu kaufen. Es war gar nicht so leicht, ein Objekt zu finden, das den Anforderungen punkto Seetüchtigkeit entsprach. Tatsächlich untersuchte ich 21 Angebote, bis ich dann an Ostern 1955 den Kaufvertrag für die «Bahoa» abschloß. Bahoa ist der Name eines indonesischen Strandvogels. Das Boot hat eine Länge von 10,4 Metern, eine Wasserverdrängung von 6½ Tonnen und eine normale Besegelung von 50 Quadratmeter. Sein ursprünglicher Name war «Seeköter». Es wurde 1949 in Hamburg gebaut. Ich konnte es zu einem Preis kaufen, der



Die Bahoa in voller Fahrt

ungefähr jenem eines mittleren amerikanischen Autos in der Schweiz gleichkommt. Doch legte ich für die Überholung und weitere Einrichtungen – zusätzlicher Trinkwassertank, zusätzliche Segel, Metallblenden, d. h. Stahlplatten zum Schutz der großen Fenster gegen Einbrechen bei starkem Seegang – nautische Instrumente, Reservematerial usw. nahezu 5000 Franken aus.

Die Bahoa ist immer noch in meinem Besitz. Dieses Frühjahr werde ich sie freilich verkaufen, da der Unterhalt hier in Amerika zu kostspielig ist. Wenn wir dann in einigen Jahren wieder eine solche Fahrt, vielleicht im Pazifik, machen, können wir immer wieder ein neues Schiff kaufen. So aber sind wir frei, Amerika anzusehen.



Die vierzehn Mann des abgelegenen Postens oben am Wyttewasserpaß hatten während sechs Wochen redlich Freuden und Leiden der Grenzbesetzung miteinander geteilt. Hatte einer ein Päcklein mit Kuchen und Schokolade erhalten, so hatte er, so gut es ging, 14 Portionen daraus gemacht.

Und dann ausgerechnet nach dem etwas üppig ausgefallenen Abschiedessen am Vorabend der Entlassung passierte es ihnen, daß für den ganzen Posten nur noch neun Zigaretten übrig waren. Und außer Wachtmeister Russenberger, der Nichtraucher war, wollte keiner freiwillig auf seine Verdauungszigarette verzichten. «Was macht der kluge Hausvater?» meinte Korporal Imhof und gleichzeitig kam ihm eine Idee: «Neun Zigaretten», sagte er, «das macht neun Stummel. Aus je drei Stummeln drehe ich euch glatt eine Zigarette, Papier hab ich da. Das macht dann drei Zigaretten dazu, also im ganzen zwölf. Es bleibt also außer Russenberger nur einer, der verzichten muß, und den wollen wir durch das Los bestimmen.»

Es wurde so gemacht. Zur Freude aller ergab sich, daß Imhof falsch gerechnet hatte. Es mußte nämlich außer Russenberger keiner verzichten.

Frage: Warum stimmte Kpl. Imhofs Rechnung nicht?

Auflösung auf Seite 79

Unsere laufenden Ausgaben während der dreimonatigen Reise von Hamburg bis zum Einlaufen in New York beliefen sich für zwei Personen auf 900 Franken, worin das Essen, «Sightseeing» der angelaufenen Häfen, kleine Ausflüge usw. inbegriffen sind.

Dazu kamen noch 280 Franken für See-

karten und nautische Bücher, 900 Franken für Schiffsunterhalt, 1200 Franken für die Erneuerung der wichtigsten Segel nach der Atlantik-Überquerung.

Rechnet man dazu noch 800 Franken Amortisation des Schiffes, so ergibt das alles zusammen rund 4000 Franken. Die Fahrt kostete also 2000 Franken pro Person. Das ist etwas mehr als ein Flugbillett erster Klasse Zürich—New York.

Dann kam das Mannschaftsproblem, denn allein wollte ich natürlich nicht fahren. Die Besatzung sollte mindestens zwei, höchstens aber vier Mann betragen. Der Charakter des Begleiters war mir dabei wichtiger, als seine seemännischen Qualitäten.

«Kommst Du mit?» lautete meine Frage an meine besten Freunde, denen ich eine solche Fahrt zumuteten konnte. An ernsthafter Begeisterung fehlte es nicht. Insgesamt haben sich nacheinander sechs meiner Kameraden für die Sache interessiert. Es lagen aber allzuviiele Hindernisse im Weg, wie da sind berufliche Gebundenheit, nicht abgeschlossenes Studium, zu hoher Preis für die Rückkehr von Amerika, zu lange Wartefrist für das Immigrationsvisum.

Die Zufahrt zum Atlantik, d. h. bis Lissabon, bestand zur Hauptsache aus Küstenschifffahrt. Für diese kürzeren Etappen war es leichter, Mitsegler zu finden. So begleitete mich Dieter Müller von Hamburg bis Lissabon, meine Schwester Hanni von Ymuiden (Holland) bis Brest und mein Studienfreund Daniel Baumann samt Frau von Brest bis Lissabon. Daniel Baumann hatte seinerzeit durch meine Vermittlung den gleichen Hochsee-Segelkurs wie ich in der Bretagne besucht, zusammen mit seiner Frau, anstelle einer Hochzeitsreise, so daß beide mit der Hochsee-Segelei etwas vertraut waren.

Nur ein Kamerad war bereit, mit mir bis nach New York zu segeln. Eigentlich war es kein Kamerad, sondern eine Kameradin. Ihr Name war Erika Frey. Heute heißt sie Erika Scherrer, denn sie ist inzwischen meine Frau geworden. Ich lernte Erika auf einer Yacht, anlässlich einer Kreuzfahrt in Holland, im Sommer 1954, kennen. Sie war früher in Olten als Drogistin tätig. Wir haben aber erst nach der Fahrt hier in New York, am 6. Oktober, geheiratet, einerseits, da unsere amerikanischen Visa auf getrennte Namen lauteten und außerdem, weil wir so mit Vorbereitungen beschäftigt waren, daß wir gar keine Zeit zum Heira-

ten hatten. Außerdem bedeutete diese Atlantikfahrt eine ideale Bewährungsprobe.



Der Start

Nach einer dreiwöchigen strengen Ausrüstungszeit in Hamburg und einer aufschlußreichen dreitägigen Probefahrt nach Helgoland, die sogar noch Malerarbeiten, Einbau eines zusätzlichen Trinkwassertankes und vieles andere mehr einschloß, verließen wir am Morgen des 9. Juni 1955 Hamburg. Ein feiner, aber hartnäckiger Regen fiel. Aber von nun an konnte weder auf Regen noch auf Sonnenschein Rücksicht genommen werden. Auch die nassen Segel schwellten sich und trieben die «Baho» Elbe abwärts. Wenn sich auch der eine oder andere Beobachter über unsere Schweizer Flagge wunderte, so ahnte doch niemand den letzten Bestimmungshafen, New York.

Die ersten siebzehn Seetage von Hamburg nach Lissabon gaben uns reichlich Gelegenheit, mit Schiff und Segel vertraut zu werden. Dann lag die «Baho» acht Tage bewegungslos in dem kleinen, geschützten Yachthafen der malerischen Stadt Lissabon, während die Mannschaft mit den letzten Vorbereitungen, insbesondere der Verproviantierung beschäftigt war. Wir kauften folgende Vorräte: 25 kg Schiffszwieback, 18 kg Zucker, 20 kg Reis, 15 kg Kartoffeln, 10 kg Teigwaren, 5 kg Haferflocken, 2 kg Rauchspeck, eine große Salamiwurst, verschiedene Fleisch- und Sardinenkonserven, 2 kg Weizenmehl, 40 Dosen Gemüse, 10 kg gesalzene Butter in Dosen, 2½ kg Margarine, 3½ kg Edamerkäse, 1 Pfund Parmesan zum Reiben, 2 Flaschen Speiseöl, 8 kg Konfitüre, 1 kg Honig, 7 kg Fruchtkonserven, 1 Flasche Ananassirup, 1 kg Mandeln, 3 kg Sultaninen, 2 kg gedörrte Feigen, 1 kg gedörrte Aprikosen, 2 kg gedörrte Pflaumen, 1 kg gebrannte Erdnüsse, 750 g Schwarzttee, 10 Dosen Nescafé, 20 Dosen Kondensmilch, ferner Ovomaltine, Knorruppe, Bisquits, Schokolade, Zimmt, Pfeffer usw.

In Madeira nahmen wir dann noch Frischgemüse und frische Früchte sowie einen 16 kg schweren grünen Bananenstock mit.

Freitag, den 15. Juli, wehte auf der «Baho» wieder der «blaue Peter», der Buchstabe P des internationalen Flaggen-Code, der ankündigt, daß das Schiff am gleichen Tag auslaufen wird.

Nach fünf Tagen erreichten wir programmgemäß Madeira und wurden dort großartig aufgenommen. Inselbewohner fühlen sich trotz der heutigen Verkehrsmittel immer etwas isoliert, so daß sie Menschen, die von der Außenwelt kommen, viel herzlicher aufnehmen als es Festlandbewohner tun. Wenn bei einer kleinen Insel, die Hunderte oder Tausende von Seemeilen vom nächsten Land entfernt liegt, eine kleine Yacht auftaucht, so ist das ein freudiges Ereignis. Infolgedessen wurden wir im Club Naval do Funchal außerordentlich herzlich empfangen und mehrere Mitglieder überboten sich in Liebenswürdigkeiten, zeigten uns per Auto die ganze Insel, die wirklich ein kleines Paradies auf Erden ist, luden uns am Abend in ihre Heime ein usw.



Fern von aller Zivilisation

Mehr als je zuvor empfanden wir den Schritt in die Abgeschiedenheit, als wir am 26. Juli, nach sechs sagenhaft schönen Tagen auf der Märcheninsel, erneut in See stachen. Jetzt galt es Ernst. Während der nächsten fünf Wochen mußte uns genügen, was in der «Baho» enthalten war, die etwa ein Meter lange Bücherei, die 170 Liter Trinkwasser, die Säge für eventuelle Reparaturen, die 8 Meter Reserve-Segelstoff und Erikas Blockflöte. Wir würden ganz auf die Natur und auf uns selbst angewiesen sein, denn wir fuhren durch eine Gegend des Atlantiks, die heute kaum mehr befahren wird. Erst in der dritten Woche, beim Schneiden einiger Schiffslinien, würden wir vielleicht einem Dampfer begegnen.

Gerade diese unermeßliche Abgeschiedenheit von der Zivilisation brachte ein uraltes, einfaches Leben mit sich. Das Portemonnaie legten wir auf die Seite, jetzt konnte uns Geld nichts mehr nützen. Und all das große Weltgeschehen, das sich irgendwo auf der Erdkugel abspielen mochte, es wurde für uns klein und unbedeutend, klein neben der großen Natur, neben Wind und Wetter, Seegang und Wolken, welche zum Inhalt unseres Lebens wurden.

Lebt man immer in den Kulissen einer Großstadt, so wird man schließlich widerstandsloses Opfer der Zivilisation. Man entwöhnt sich der uralten Beziehung des Menschen zu seinem Ursprung, der Natur. Wir hatten diese Fahrt unternommen, um uns ganz der Natur

hinzugeben. Wir wollten ja sagen zu allem, was immer sie brachte, was immer sie fordern mochte, ja zu Regen, Hitze, Flaute, Sturm, ja zu eventuellen psychologischen Schwierigkeiten, ja zu Durst und Hunger, nach bestem Vermögen auch ja zum Letzten, was die Natur von uns hätte fordern können, zur Hingabe unseres Lebens.

Die Entfremdung gegenüber der Zivilisation spiegelte sich am deutlichsten im Zeitempfinden. Wohl hatte ich zur astronomischen Zeitbestimmung jederzeit die Greenwich-Mean-time auf ein bis zwei Sekunden genau, denn ein Fehler von einer Minute hätte in jener geographischen Breite einen Irrtum, in Bezug auf die Position des Schiffes, von etwa 24 Kilometer ergeben. Diese Ablesungen berührten aber unser Zeitempfinden nicht. Die veränderte Einstellung zeigte sich vor allem, als die «Bahoa» während der ersten vier Tage in einer nur selten durch einen leisen Zug unterbrochenen Flaute hin- und herschipperte und kaum vom Fleck kam. Auch eine Flaute, die vollständige Stille des endlosen Meeres, die Bewegungslosigkeit des Schiffes, die absolute Lautlosigkeit der Natur, das fast vollständige Stillestehen der Zeit, all das gehört zum eindrucksvollsten, großartigsten Erleben, wenn man einmal die Hast des modernen Menschen wirklich ganz abgelegt hat. Ich entsinne mich keines einzigen Augenblicks der Langeweile.

Nicht etwa, daß wir uns nach andern Menschen gesehnt hätten, aber es berührte uns doch ganz seltsam, als ich am Morgen des siebzehnten Tages auf See, als meine Frühwache fast zu Ende war, im Süden die Lichter eines Dampfers sichtete. Ob uns der Matrose am Ausguck wohl sehen wird? Um mehr in sein Blickfeld zu kommen, änderten wir unsren Kurs von West auf Südwest. Drei Viertelstunden später rief Erika in voller Aufregung: «Der Dampfer dreht!» Tatsächlich richtete sich sein Bug gerade auf uns zu. Ich setzte die Schweizer Flagge und machte das Megaphon bereit. Als die norwegische «Tabor» in einem Abstand von nur etwa 40 Meter parallel zu uns fuhr, sah ich auf der Brücke jemanden das Megaphon ansetzen und fragen: «Are you all right?» Mit nicht geringer Befriedigung konnte ich antworten, daß alles an Bord in bester Ordnung sei und daß wir via Bermuda nach New York führen. Nachdem uns gute Fahrt gewünscht worden war, nahmen beide Schiffe wieder ihren alten Kurs auf.



Die See geht hoch

Noch am gleichen Abend setzte ein stürmischer Wind ein, der entgegen den bisherigen, mehr gewitterhaften Störungen zwei volle Tage anhielt. Das war der Einfluß des Hurricanes Diane, von dem ich anfänglich erzählte. Wie ich schon ausführte, ist ein solcher Sturm auf offenem Meer nicht gefährlich. Waren die großen Segel geborgen, und war an deren Stelle die kleine, starke Sturmvoock gesetzt, so bestand keine Gefahr. Die «Bahoa» lenzte ganz selbständig vor dem Wind, so daß die Mannschaft unter Deck gehen konnte.

Über die Auswirkungen starken Seeganges unter Deck kann man sich kaum eine Vorstellung machen. Außer in der Koje, wo wir uns mit Gurten gegen unfreiwilliges Hinausgeschleudertwerden schützten, wo sich aber gut schlafen ließ, war jedes Verweilen mit akrobatischer Muskelarbeit verbunden. Sogar beim gewöhnlichen Sitzen mußte man sich gewaltig versperren, um die Bewegung des Schiffes mitmachen zu können,

Als abends das Petrol unserer Lampe ausging, wurde das Nachfüllen ein schwieriges Problem. Ich suchte mir eine Stellung auf dem Kajütentisch, mit dem Rücken an den Kartentisch gelehnt und mit dem rechten Bein gegen Backbord versperrend. Mit der rechten Hand hielt ich Korkzapfen und Petrolflasche, mit zwei Fingern der linken den Trichter und mit den restlichen die Lampe, während mein linker Fuß sich der Taschenlampe annehmen mußte.

Trotz allen diesen Schwierigkeiten mußten wir bei der ganzen Atlantiküberquerung keine einzige Mahlzeit auslassen.

Natürlich gab es viele Zwischenfälle. Einmal war es so ruhig, daß wir uns erlauben konnten, zum Essen das Geschirr samt den Speisen auf den Tisch zu stellen. Unerwartet wurde aber das Schiff von einer einzeln daherkommenden Welle schief gestellt, und plötzlich rollte das ganze Gedeck auf meinen Schoß.

Ein andermal blies uns der Wind gemächlich vor sich her. Plötzlich versetzte wiederum eine einzelne unerwartete Welle dem Schiff einen

Foto: O. Fontana
Die Masche

Stoß, so daß mit einem Schlag das Türchen des Geschirrschränkchens aufsprang und sich sein ganzer Inhalt wie ein Wasserstrahl auf den Boden der Kajüte ergoß.

Erika wurde eine eigentliche Künstlerin im Kochen. Das war aber durchaus nicht ihre Hauptbeschäftigung, sie teilte mit mir die Wache und sie war eine vorzügliche Rudergängerin. Ich konnte jeweils ruhig schlafen gehen, wußte ich doch, daß sie mich bei Gefahr rechtzeitig wecken würde.

Die Situation, wo es heißt: «Alle Mann auf Deck», kann auf jedem Schiff vorkommen. Gerade bei kleinen Schiffen, wo die Mannschaft nur aus zwei Personen besteht, muß einem solchen Alarm blitzartig nachgekommen werden, denn Sekunden können über Sein oder Nichtsein entscheiden.

Wir stellten deshalb während der ganzen Überquerung fast ständig eine Wache. In meinem Bordtagebuch steht darüber folgendes:

«Anfänglich hatten wir es einfach so genommen, wie es kam. Jedes blieb, so lange es konnte, mindestens vier Stunden, oder, wenn eines ohnehin nicht schlafen konnte, löste es ab.

Nun machen wir es folgendermaßen: Die Zeit von 16.00 bis 09.00 gilt grundsätzlich als Schlafteil. Um 16.00 beginnt Erika mit ihren ersten vier Stunden Schlaf, während ich bis 21.00 auf Wache bin. Um 20.00 wecke ich Erika, und sie bereitet das Nachtessen zu.

Um 21.00 erster Wachwechsel; ich höre noch rasch das Zeitzeichen von BBC ab und gehe dann bis 01.00 meine ersten vier Stunden schlafen, während Erika wacht.

Um 01.00 wechseln wir wieder. Erika erhält ihre vier Stunden Schlaf und ich wache bis 05.00.

Dann wieder Wachwechsel, womit ich bis 09.00 meine zweiten vier Stunden Schlaf erhalten.

Von 16.00 bis 09.00 hat also jedes seine acht Stunden Schlaf. Außer dem Nachtessen von 20.00 bis 21.00 sind wir nie zusammen auf.

Von 9 bis 16 Uhr ist es nicht ganz so eisern festgelegt. Dann sieht es ungefähr so aus: Um 9 Uhr gehe ich auf Wache und Erika ist frei und bereitet dann langsam das Mittagessen

vor, das immer vor der Mittagssonnen-Beobachtung beendet sein muß. Vor der Sonnenbeobachtung zwischen 12.00 und 13.00 übernimmt Erika bis 16.00 die Wache. Dann geht der Turnus wieder von neuem los.»

Als Erika die erste Wache übernahm, fürchtete ich, daß ich allzugut schlafen und dann den Alarm nicht hören würde. So legte ich durch die Kajüte eine alte Flaggenleine, die vom Cock-Pit bis ins Vorderschiff und von dort an mein Handgelenk führte. Wir konnten uns aber auf das Pfeifensignal beschränken.



*Je näher die Küste,
um so größer die Gefahr*

Besonders aufpassen muß man, wenn man sich in der Nähe einer Küste befindet. Dort besteht immer, besonders bei schlechtem Wetter, die Gefahr des Auflaufens. Kommt, besonders beim Auflaufen auf Fels, noch starker Seegang dazu, so kann das das Ende des Schiffes bedeuten. Natürlich braucht die Navigation in offener See auch eine gewisse Sorgfalt, aber bei der Küstenschiffahrt muß man sie viel häufiger kontrollieren, z. B. durch ständige Leuchtfelder-Identifikation und Peilungen, denn ein Fehler von nur einer Seemeile kann hier das Ende bedeuten, während auf offener See sogar ein Fehler von zehn Seemeilen keine gefahrbringenden Folgen hat.

Auch der Rudergänger, d. h. der Mann am Steuer, muß bei der Küstenschiffahrt den Kurs viel genauer einhalten. Deshalb muß man bei Küstenschiffahrt häufiger Wachablösungen durchführen und unter Umständen eine Doppelwache führen. Ein Mann ist dann am Ruder, der zweite beschäftigt sich mit der Navigation, d. h. mit der Karte, Peilungen usw. Dies gilt ganz besonders in engen Wasserstraßen.

Auf offener See macht es nichts, wenn eine Yacht durch den Sturm abgetrieben wird. Dies bedingt jedoch, daß im Lee, also dort, wo der Sturmwind bläst, genügend Seeraum für die Trift vorhanden ist. Das ist bei Küstenschiffahrt natürlich nicht immer der Fall. Deshalb ist es wichtig, bei Küstenschiffahrt die Wetterlage genügend vorauszusehen.

Natürlich muß man auch auf offener See aufpassen. Bei plötzlich auftreffenden Gewitterstürmen müssen von einer bestimmten Windstärke an die Segel geborgen werden.

Bei dieser Arbeit blieb jeweils Erika am Ruder, während ich die Arbeiten auf dem Vorderdeck und am Mast besorgte.

Wenn irgendein Teil der Takelage bricht, dann ist die ganze Takelage in Gefahr, bis sie durch das Bergen der Segel entlastet ist. In allen solchen Fällen muß der Rudergänger auf Wache sofort das Alarmsignal geben, damit möglichst rasch gehandelt werden kann. Tatsächlich riß einmal ein Seil, womit das Vorsegel gehalten wird.

Eine weitere Gefahr auf offener See besteht im Zusammenstoßen mit andern Schiffen. Die Möglichkeit einer Kollision im Nebel oder bei schlechter Sicht in verkehrsreichen Wasserstraßen ist bestimmt größer, als man landläufig annimmt.



Begegnung mit einem Wrack

Eine Katastrophe kann es sein, wenn der Ruf «Mann über Bord!» erhält. Der Laie macht sich keine Vorstellung davon, wie klein die Chancen eines über Bord Gefallenen sind, besonders, wenn das Wetter schlecht ist, und solche Mißgeschicke passieren ja gewöhnlich dann. Bei guter Fahrt befindet sich die ins Wasser gefallene Person schon nach 30 Sekunden 100 Meter vom Schiff entfernt. In dieser Entfernung ist es bei stürmischem Seegang fast unmöglich, einen Schwimmenden aufzufinden, bei Nacht und Nebel überhaupt ausgeschlossen. Zu unserer Ausrüstung gehörten deshalb auch Gurten – eine Art Feuerwehrgürtel mit Karabiner –, mit denen wir uns mit einem Seil am Schiff selbst sichern konnten. Wäre jemand von uns dann ins Wasser gefallen, so wäre er vermittels des Seiles immer noch mit dem Schiff verbunden gewesen und hätte sich selbst wieder an Bord ziehen können.

Eine weitere Gefahr auf offener See stellt der Mastbruch dar. Für einen solchen Fall hatte ich die nötigen Werkzeuge bei mir, brauchte sie aber zum Glück nicht. Kleinere Segelreparaturen kommen aber auf jeder größeren Fahrt vor.

Zu all dem kommt noch die individuelle Unfallgefahr. Man kann sehr leicht einen Arm, ein Bein oder eine Rippe brechen, und man kann natürlich auch, genau wie auf dem Land, von einer Krankheit befallen werden. Natürlich hatten wir eine sehr reichhaltige Bord-

apotheke bei uns mit Spritzen, Arterienklemmen, den verschiedensten Ampullen, Nadeln, steriler Seide usw.

Wir beide sind noch im Besitz unseres Blindsightes und redeten deshalb vorher mit zwei Ärzten über die Möglichkeit einer Blindsightenzündung. Die statistische Wahrscheinlichkeit, während eines Monats eine Entzündung zu bekommen, ist aber nur 1/600 000.

Die Gefahr des Kenterns, die der Laie für sehr groß betrachtet, existiert bei einer Yacht unserer Konstruktion überhaupt nicht. Ein Schiff, mit einem im Kiel konzentrierten Ballast von 2½ Tonnen, das 6½ Tonnen Wasserverdrängung hat, kann aus physikalischen Gründen überhaupt nicht kentern. Voraussetzung ist natürlich, daß es nirgends leckt.

Eine wichtige Voraussetzung für die Seetüchtigkeit ist auch, daß das Boot oben vollständig eingedeckt ist und daß dieses Deck die genügende Stärke aufweist, so daß das Schiff gewissermaßen auch nach oben wasserdicht ist.

Ich darf erklären, daß wir beide während der ganzen Fahrt nie Angst hatten, wenn wir uns auch der Gefahren durchaus bewußt waren. Von Anfang an bereiteten wir uns auf einen eventuellen Hurrican vor, um auch dieser Schwierigkeit gewachsen zu sein.

Viele Leute sagten uns voraus, daß wir spätestens nach drei oder vier Wochen den Seekoller bekommen und uns nicht mehr vertragen würden. Wir waren auf dieses Ereignis sehr gespannt, aber wir haben bis New York vergebens auf diesen Moment gewartet. Wir haben uns so ausgezeichnet verstanden, daß wir ohne weiteres wieder eine ebenso lange Reise auf dem gleichen Boot unternehmen würden.

Die einzige wirkliche Gefährdung erlebten wir bezeichnenderweise nicht von Seiten der Natur, sondern der Zivilisation. Als wir uns nämlich beim Morgengrauen des 28. August der Einfahrt durch das Korallenriff Bermudas näherten, sahen wir unmittelbar vor uns einen Schatten aus dem Wasser ragen. Bald wurde mir klar, daß es sich um die Maste eines Wracks handelte. Es blieben nur noch 30 Meter zum Wenden. Zum Glück gelang uns das Manöver, denn auch unser Schiff hätte an jener Stelle des Grauens, wo sich die See kräftig brach, mit Leichtigkeit zertrümmert werden können. In meiner Seekarte war kein Wrack eingezeichnet. Ich ließ mir dann erzählen, daß dieser Frachter erst vor zwei Wochen gesunken war.



Fahrplan eingehalten

Nach knapp 33 Seetagen erreichten wir die Bermuda-Inseln. Eine Zeitungsnotiz machte uns den Bewohnern bekannt und wir erhielten daraufhin so viele Einladungen und infolgedessen ein derartiges Schlafmanko, daß wir froh waren, bald wieder in See stechen zu können.

Zunächst gab es eine Flaute, dann, wie erwartet, hartnäckig stürmisches Wetter, so daß wir für die letzten 660 Seemeilen zwischen Bermuda und New York volle elf Tage benötigten. Dann aber, nachdem die «Bahoa» seit Lissabon 3995 Seemeilen in knapp 49 Tagen zurückgelegt hatte, liefen wir am 12. September des letzten Jahres wohlbehalten und in bester Verfassung in New York ein.

Wir lieferten den Beweis, daß selbst mit einem Segelschiff ein Fahrplan eingehalten werden kann. Gemäß den Vorschriften muß man innert vier Monaten nach Ausstellung des amerikanischen Visums in die USA einreisen. Eine weitere amerikanische Vorschrift bestimmt, daß Einwanderer unter 26 Jahren zum Militärdienst herangezogen werden können. Aus diesem Grund ließen wir uns die Visa auf das spätmöglichste Datum, d.h. den 17. Mai 1955, ausstellen. Am 20. Mai verließen wir die Schweiz, am 10. September wurde ich 26 Jahre alt und am 12. September liefen wir in New York ein und am 16. September, 24 Uhr, lief die Einreisefrist ab.

Nach der grenzenlosen Gastfreundschaft Madeiras und Bermudas hatten wir unsere Erwartungen auf New York heruntergeschraubt. Wir nahmen an, wir würden unbemerkt in der großen Menschenmenge untertauchen. Um so mehr überrascht waren wir dann über die Freundlichkeit der Behörden. Auf Ansuchen hin konnten wir die erste Nacht im Quarantänehafen zubringen. Abends wurden wir vom Hafenarzt zum ersten Süßwasserbad und zu

einem ausgezeichneten Nachessen eingeladen.

Als wir dann anderntags im Yachthafen, im Hudson-River, am Fuß der 79. Straße, landeten, überfiel uns eine förmliche Reporterinvasion. Nachdem dann in den Zeitungen über unsere Fahrt berichtet wurde, nahmen ungezählte Privatleute, die selbst dem Segelsport huldigten, Kontakt mit uns auf. Wir wurden eingeladen und immer wieder neuen Leuten vorgestellt. So nahm die Lawine neuer Bekanntschaften auch bis heute noch kein Ende.

Einmal rief uns sogar ein vollkommen Unbekannter auf der Straße zu: «You had a good trip!»

Besondere Freude machte uns ein Anruf des Radioreporters Heiner Gautschi. Wir zeigten ihm das ganze Schiff, wofür er großes Interesse hatte. Er nahm dann in der Kajüte Platz, bis er plötzlich diesen Ort fluchtartig verlassen mußte. Dabei schaukelte es sozusagen nicht! Trotzdem unterhielten wir uns sehr gut. Er machte dann Tonbandaufnahmen für das schweizerische Radio.

Kurz nach Erscheinen des Zeitungsartikels rief uns unter anderem ein uns vollkommen unbekannter Architekt an, der in den dreißiger Jahren an der ETH studiert hatte, und bot sich an, mir beim Suchen einer Position behilflich zu sein.



Ich fand dann auch bald eine Stelle. Seit letzten Oktober arbeite ich hier auf einem projektierenden Ingenieurbüro. Mein Vollbart, den ich mir während der Überfahrt wachsen ließ, ist natürlich wieder verschwunden.

Verschwunden ist auch die Harmonie des Meeres. Unvergänglich aber bleibt meiner lieben Frau und mir die Erinnerung an die einzigartigen Stimmungen der Natur, an all die grundlegenden Prüfungen des Schiffes und unser selbst.

