Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 28 (1938)
Heft: 17

Artikel: Schiffe versinken im Dunkeln
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-639499

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: 31.07.2025

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

Weinend laufen die Frauen vom Strande, während die Männer versuchen, die Landung zu leiten

Das erste Boot versucht die Landung

Endlich ist die Landung geglückt.

Sechs Ochsenpaare ziehen das schwere Boot vollends ans Land

Der gefährlichste Augenblick. Das Boot kehrt seitwärts, die nächste Welle wird es zertrümmern.

Schweigend beobachten die andern Schiffer vom Quai aus die Rettung der Boote.

Schiffe versinken im Dunkeln

Helden der Meere, von denen niemand spricht.

Groß und stark, schwimmende Lichterberge, stählerne Hotels — so ziehen die Passagierdampfer regelmäßig und pünktlich über die Ozeane der Erde. Klar und ruhig wie der Pulsschlag eines Menschen klopfen ihre Kolben den Takt. Wenn die Wolken niedriger fliegen, vom Wind zerfetzt, wenn die Kämme der Wellen weiße Kronen tragen und aus dem leisen Lied des Meeres zorniges Brüllen wird, dann fangen die Schlingertanks der Ozeanriesen den Sturm ab, — die Glasfenster schließen sich über den Promenadendecks, die schmalen Leisten an den Tischen werden hochgeklappt, ein wenig härter wird der Rhythmus der ölgetriebenen Maschinen — aber weiter gurren die Banjos der Tangokapelle, weiter rauschen die Bandonien, weiter fließt das Hotelleben an Bord des Riesenschiffes: In ohnmächtiger Wut brandet der Sturm gegen den fahrenden Fels, und wie Hohngelächter hört es sich an, wenn sich der Wind in den großen Lufttrichtern fängt.

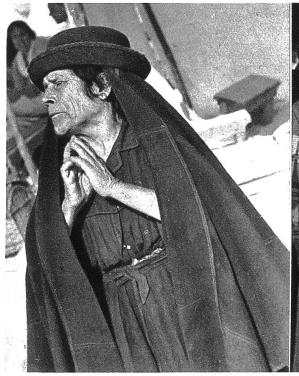
So fahren die Riesen dahin, Sieger noch über die zornigen Götter. Ewig wie der Sturm aber ist der Kampf auf den Meeren. Zur selben Zeit, da die Großen leicht gewiegt ihre Bahn ziehen, tanzen, emporgerissen von der Gespensterfaust des Windes, die kleinen Schiffe über das Meer, das aufgerissen scheint wie Erde unter dem Pflug. Sie fahren kreuz nud quer über die Ozeane. Tausend Tonnen, zweitausend Tonnen oder viel weniger noch als die Hälfte davon. Sie tragen schwarze Kohle in ihrem Bauch oder Berge von Kaffeesäcken, Baumwollstapel und Bananen, Fischladungen, oder, wenn der Schornstein achtern liegt, explosive Stoffe. Die See peitscht über ihre Planken und reißt an ihren Masten, die Ladung knirscht und preßt sich an die Schotten, die Hölle ist los, und die Dampfer stürzen hinein in die Gischtbrausenden Täler und klettern sacht und schwer zur rettenden Höhe des Wellenkammes.

Auf den „Kleinen" schläft niemand in solchen Nächten, an solchen Tagen. Im Oelzeug stehen sie auf der Brücke, auf den Treppen, in Hemdärmeln vor den Feuerlöchern, die Zähne zusammengebissen, kaum ihr eigenes Wort verstehend. Einsam hockt der Funker in seiner Kabine, die Finger spielen über die Tastatur, und wenn die Windstärke steigt über 10, über 11, endlich auf 12, wenn Holz birst, Masten knicken, wenn endlich das Schiff zu Tode gehetzt ist und dahintreibt mit beschädigter Schraube, gebrochenem Steuerruder, dann springt aus der kleinen Kabine des einsamen Mannes der stumme Ruf durch den tobenden Himmel: „SOS . . . SOS . . ." Und wenn sie nicht einmal funken können, dann stirbt die Hoffnung in ihrem Herzen, und manches Mal schon tat sich der Schlund des Ozeans vor ihnen auf und zog sie hinab in das Grab, über dem das ewige Meer singt . . .

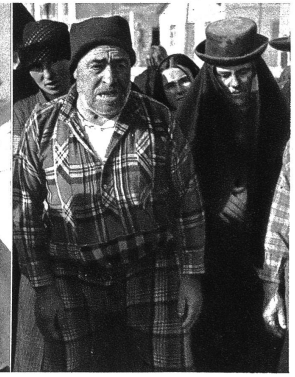
Ein paar Zeilen melden die Zeitungen von ihnen. Irgendwo in der Welt wartet eine Frau, weint eine Mutter, trauert eine Braut. Ein paar Beispiele sollen von diesem Schicksal reden, das den Männern der Meere täglich begegnen kann.

Vor der holländischen Küste tobte der Sturm. Durch den Abend fegte der Kegel des Leuchtturms von Helder. Um acht Uhr abends sahen sie auf der Küstenstation draußen in der Nähe des Leuchtschiffes „Haaks" das erste Notsignal. Menschen liefen zusammen am Strand, am Deich; die Augen der Fischer bohrten sich in die Ferne, dorthin, wo die Flamme der Not emporzuckte, immer wieder, immer wieder. Sie fuhren hinaus mit ihren großen Motor-Rettungsbooten. Es war eine weite Strecke. Gegen zwölf Uhr sahen sie die letzte Signalrakete. Kurz nach 12 Uhr hatten sie sich durchgekämpft. Sie kamen gerade noch zurecht, um die Mastspitze des kleinen belgischen Dampfers „Charles José" versinken zu sehen. Einen Mann

Die Alten stürzen ins Knie und beten



Jetzt ist's vorbei. Aufatmen nach der Landung.



konnten sie retten. Neun kehrten nicht wieder. Der eine erzählte, wie sie sich oben an Deck festgebunden, um nicht weggeschwemmt zu werden, wie das Wasser gestiegen und sie immer höher geklettert waren, wie sie schon die Boote gesehen . . .

Als durch die Novembernacht der Orkan mit einer Stundengeschwindigkeit von neunzig Stundenkilometer brauste, flogen die Seenotrufe des Dampfers „Saxilby" mit ihm um die Wette. Die Funkstation der „Berengaria" fing den Ruf auf, und sofort änderte der stählerne Renner seinen Kurs. Während die „Berengaria" durch den tobenden Nordatlantik fuhr, tickten noch die Rufe der „Saxilby", des englischen Frachters. Plötzlich aber verstummten die Rufe. Die letzte Nachricht hatte besagt, daß die 30 Mann starke Besatzung nunmehr die Boote herunterlasse, um sich zu retten. So hoch waren die Wellen, daß selbst die „Berengaria" rollte — und da wollten sie in ihren winzigen Booten Rettung finden? Sie kamen zur Unfallstelle, mit ihnen noch zwei andere Schiffe. Sechsunddreißig Stunden gingen die Kapitäne der drei rettungsbereiten Dampfer nicht von ihren Brücken, sechsunddreißig Stunden tönten die Signalpfeifen, riefen die Nebelhörner, flammten die Raketen, aber weder von der „Saxilby" noch von den Rettungsbooten fand man eine Spur. Das letzte Lebenszeichen blieb der Ruf durch den Aether, aufgefangen von den Kameraden des Meeres, die, bereit, ihr Leben einzusetzen, zu spät gekommen waren.

Der 3000-Tonnendampfer „Blairgowrie" hatte mit einer Ladung Kohlenstaub am 16. Februar den englischen Hafen Swansea zu einer Fahrt nach Boston verlassen. Er sank im Nordatlantik mit der gesamten Besatzung von 26 Mann am 27. Februar.

Die erste Nachricht von der Seenot des Dampfers empfingen die in der Nähe befindlichen Dampfer am 26. Februar, 17.50 Uhr. Der Funker der „Blairgowrie" telegraphierte:

„SOS Steuerruder gebrochen. Laderaum unter Wasser."

Diese Meldung wurde von dem Dampfer „Beawerdale" empfangen und an die andern Schiffe weitergeleitet. Als Antwort funkte die „Beawerdale":

„Wind frischt langsam auf. Berghohe Wellen. Furchtbare Böen. Beabsichtigen Kurs auf Sie zu nehmen, wenn sich das Wetter bessert."

Gleich darauf wurden Funkmeldungen des deutschen Lloyd-Dampfers „Europa" vernehmbar. Es stellte sich heraus, daß die Besatzung der „Blairgowrie" nur von ihm rechtzeitige Hilfe erwarten konnte.

21.32 Uhr. „Blairgowrie" teilt dem holländischen Schiff „Blommersdyk" mit, daß ihre Laderäume Nummer 1 und 5 überflutet seien. Die Mannschaft sei damit beschäftigt, Wasser auszupumpen.

21.51 Uhr. „Blairgowrie" zur „Europa": „Bezweifeln, daß wir imstande sein werden, unsere Rettungsboote zu benutzen. Mannschaft an Bord 26. Funkstation arbeitet, aber nur noch mit 25 Kilowatt."

22.35 Uhr. „Europa" zur „Blairgowrie": „Hier voller Hurrikan."

23.11 Uhr. „Blairgowrie" zur „Europa": „Schiff schwere Schlagseite, nehmen schwere Wellen. Wie weit sind Sie entfernt? Sagen Sie, wann Sie ungefähr hier sind."

23.38 Uhr. „Blairgowrie" zur „Europa": „Glauben nicht, daß das Schiff lange nach 2 Uhr aushält. Können Sie es bis dahin schaffen?"

23.42 Uhr. „Europa" zur „Blairgowrie": „Wir nähern uns Ihnen. Hoffen um 3 Uhr bei Ihnen zu sein."

23.59 Uhr. „Europa" zur „Blairgowrie": „Machen jetzt 18 Knoten. Hoffen schon um 2 Uhr bei Ihnen zu sein."

00.08 Uhr. „Europa" zur „Blairgowrie": „Nur Mut, „old man", wir tun, was wir nur können, trotz hohen Wellen."

00.08 Uhr. „Blairgowrie" zur „Europa": „Sehr hoffnungslos. Glaube nicht, daß wir noch weitere 15 Minuten aushalten können. Ganz schwere Schlagseite. Jede Sekunde spülen hohe Wellen über Bord. Will am Apparat bleiben bis zuletzt."

00.08 Uhr. „Europa" empfängt die letzten Worte der „Blairgowrie": „O. K. „old man". Ich weiß, ich werde am Apparat bleiben. Ich lausche atemlos . . . Wasser . . ."

00.10 Uhr. „Europa" ruft „Blairgowrie" ununterbrochen ohne Antwort. Die Scheinwerfer der „Europa" leuchten auf. Zwei von ihnen erleuchten den Himmel.

00.16 Uhr. „Blommersdyk" verzeichnete im Logbuch: „Höre noch immer Signale von der „Blairgowrie". Sie versucht, SOS zu senden. Aber offensichtlich ohne Erfolg. Die Signale sterben dahin."

00.20 Uhr. „Europa" und „Blommersdyk" rufen weiter ununterbrochen die „Blairgowrie" an — keine Antwort.

2.44 Uhr. „Europa" an alle Schiffe: „Ungefähre Position der „Blairgowrie" erreicht. Kann kein Schiff sehen. Werde bis zum Tagesanbruch hier bleiben."

Die Telegraphen arbeiten fieberhaft weiter. Nach der „Europa" treffen die „Blommersdyk", die „Olympic", die „American Banca" und andere Schiffe an der Unglücksstätte ein. Man tauscht Meldungen über die verschiedenen Positionen und über den Verlauf der Suchaktion nach der „Blairgowrie" aus. Viele Stunden blieben die Schiffe beieinander. Auch bei Tagesanbruch keine Spur von den Schiffbrüchigen zu entdecken.

Kurz vor 11 Uhr sichtet die „American Banca" mehrere treibende Bretter und Balken. Eine Stunde später treibt eine zerrissene Strickleiter vorüber. Das ist alles. Die 26 Männer von der „Blairgowrie" haben den Tod in den Wellen gefunden.

Tod und Leben marschieren Schulter an Schulter. Je näher der Schmerz des Abschieds, desto größer das Glück der Heimkehr. Die Seeleute sind Soldaten. Sie sind, wie alle echten Soldaten, Kameraden in der wirklich großen Not. Solange Seefahrt besteht, gibt es ein Gesetz der Meere, — das der Hilfe. Und es gibt wundervolle Beispiele eines unvergänglichen Heldentums, bei Rettern und Geretteten, weil die Männer ganze Kerle waren, wie viele tausend Seeleute der ganzen Welt.

* * *

Der Weg ins Leben

Bis zu den Osterfeiertagen waren viele der zukünftigen „Meister" und „Direktoren" noch frei und ungebunden und konnten sich noch ihrer wenigen Ferientage erfreuen. Aber am Osterdienstag mußte ein großer Teil der volksschulentlassenen Buben zum erstenmal zur Arbeit antreten. Der Ernst des Lebens hat begonnen.

Man sah manchen von den neugebackenen Lehrbuben in Begleitung des Vaters oder der Mutter, viele auch ganz allein, zur oft heiß erkämpften Arbeitsstätte wandern. „Dienstag, den 19. April, morgens 7½ Uhr, Arbeitsantritt", hieß es im meist recht kurz gehaltenen Schreiben der Firma oder des Meisters, das als eine Kostbarkeit wohlgeborgen in der Brieftasche oder im Kalender ruhte. Manches sonst recht freche Bürschchen war an diesem „Arbeitsantritts-Tag" ungewöhnlich still und wortlos, — nervös. Groß ist an einem solch bedeutungsvollen Tag die Aufregung: „Was wird der heutige erste Arbeitstag wohl bringen? Wird der Meister oder der Vorarbeiter mit mir zufrieden sein? Wie werde ich mich anstellen? Wird man mich am Abend wieder hinauswerfen oder wird es gut vorübergehn?" Diese und ähnliche Gedankengänge mögen die Lehrbubenköpfe durchschwirrt haben.

Du liebe Zeit! — eigentlich war's doch auch wieder schön in der Schule! Neun Jahre hat man jetzt hinter sich und hat auch was gelernt dabei. Wie „zünftig" war's doch auch in den Turnstunden und in der Geographie, das war doch „tschent" mit Asien und Afrika und Amerika und erst in der Geschichte. Und das „Spicken" zum Aeschlimann Fritz und zum Habegger Hans — Schön war's, wirklich schön! Und wie wird's heut' und in Zukunft werden, wenn man mit der ganzen Geographie und der Geschichte und dem Turnen und dem Sport am Schraubstock steht oder an der Drehbank oder im Bureau von X. Y. Z. Bleistifte spitzt?

Schade, daß man als Lehrling, als „Lehrbub", als „Stift" anfangen muß. Könnte man denn nicht gleich als etwas Größeres, Höheres eintreten? Wenn man nur gleich Meister werden könnte! Das Zeug dazu fühlt im Grunde genommen eigentlich jeder Berner Lehrbub in sich. Ungeachtet der augenblicklichen „seelischen Schwankungen".

Am Abend des ersten Arbeitstages hat sich dann wohl herausgestellt, daß die meisten Befürchtungen grundlos waren.