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: 03.11.2025

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

Schiffe versinken im Dunkeln

Selden der Meere, von denen niemand fpricht.

Groß und ftart, ichwimmende Lichterberge, ftablerne Sotels - fo gieben die Baffagierdampfer regelmäßig und punttlich über die Dzeane der Erde, Rlar und rubig wie der Bulsfclag eines Menschen tlopfen ihre Rolben den Tatt. Wenn die Bolten niedriger fliegen, vom Bind gerfett, wenn die Ramme ber Wellen weiße Rronen tragen und aus dem leifen Lied des Meeres gorniges Brullen wird, dann fangen die Schlingertants der Ozeanriesen den Sturm ab, — die Glassenster schließen sich über den Promenadendeds, die schmalen Leisten an den Tischen werden hodgeflappt, ein wenig harter wird der Rhythmus der ölgetriebenen Mafchinen - aber meiter gurren die Banjos ber Tangotapelle, weiter raufchen die Bandonien, weiter fließt das Hotelleben an Bord des Riefenschiffes: In ohnmächtiger But brandet der Sturm gegen den fahrenden Fels, und wie Sohngelächter bort es fich an, wenn fich ber Wind in ben großen Lufttrichtern fängt.

So fahren die Riesen dahin, Sieger noch über die zornigen Bötter. Ewig wie der Sturm aber ist der Rampf auf ben Meeren. Bur felben Beit, ba die Großen leicht gewiegt ihre Bahn gieben, tangen, emporgeriffen von der Befpenfterfauft bes Mindes, die fleinen Schiffe über bas Meer, bas aufgeriffen

scheint wie Erde unter dem Pflug. Sie fahren freuz nud guer über die Ozeane. Tausend Tonnen, zweitaufend Tonnen oder viel weniger noch als die Sälfte davon. Sie tragen schwarze Roble in ihrem Bauch oder Berge von Raffeefaden, Baumwollftavel und Bananen, Fifchladungen, oder, wenn der Schornstein achtern liegt, erplo-five Stoffe. Die See peitscht über ihre Planken und reift an ihren Maften, die Ladung fnirscht und preft fich an die Schotten, die Solle ift los, und die Dampfer fturgen binein in die Bifchtbraufenden Taler und flettern facht und ichmer aur rettenden Sobe des Wellentammes.

Auf den "Rleinen" schläft niemand in folchen Nächten, an folden Tagen. Im Delzeug fteben fie auf ber Brude, auf den Treppen, in Semdärmeln vor den Feuerlöchern, die Bahne Bort perftebend. Ginfam bodt der Funter in feiner Rabine, die Finger fpielen über die Taftatur, und wenn die Windftarte fteigt über 10, über 11, endlich auf 12, wenn Solg birft, Maften fniden, wenn endlich bas Schiff zu Tode gebett ift und dabintreibt mit beichädigter Schraube, gebrochenem Steuerruber, bann fpringt aus ber fleinen Rabine des einsamen Mannes der ftumme Ruf

Ozeans vor ihnen auf und zog fie hinab in das Grab, über dem das ewige Meer fingt . .

Ein paar Zeilen melden die Zeitungen von ihnen, Irgendwo in der Belt wartet eine Frau, weint eine Mutter, trauert eine Braut. Ein paar Beifpiele follen von diefem Schidfal reben, das den Männern der Meere täglich begegnen fann.

Bor der hollandischen Rufte tobte ber Sturm. Durch den Abend fegte der Regel des Leuchtturms von Helder. Um acht Uhr abends faben fie auf der Ruftenftation draugen in der Rabe des Leuchtschiffes "Saats" das erfte Notsignal. Menschen fiefen Bufammen am Strand, am Deich; die Augen der Fifcher bohrten fich in die Ferne, dorthin, mo die Flamme der Not emporgudte, immer wieder, immer wieder. Gie fuhren hinaus mit ihren großen Motor-Rettungsbooten. Es war eine weite Strede. Begen zwölf Uhr faben fie die lette Signalratete. Rurg nach 12 Uhr hatten fie fich durchgefämpft. Sie tamen gerade noch gurecht, um die Maftfpige des fleinen belgifchen Dampfers "Charles Jofe" perfinten zu feben. Ginen Mann

Die Alten stürzen ins Knie und beten

Jetzt ist's vorbei. Aufatmen nach der Lan-





chweigend beobachten die andern Schiffer vom Quai aus

413

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

Als durch die Novembernacht der Orkan mit einer Stundengeschwindigkeit von neunzig Stundenkilometer braufte, flogen die Seenotrufe des Dampfers "Sarilby" 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 "Sarilby", des englischen Frachters. Plözlich aber verstummten die Ruse. Die letzte Nachricht hatte besagt, daß die 30 Mann starke Besatzung nunmehr die Boote her-unterlasse, 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 Rapitane der drei rettungsbereiten Dampfer nicht von ihren Brücken, sechsunddreißig Stunden tönten die Signalpfeisen, riesen die Nebelhörner, flammten die Raketen, aber weder von der "Sarilby" noch von den Rettungsbooten fand man eine Spur. Das letzte Lebenszeichen blieb der Ruf durch ben Aether, aufgefangen von den Rameraden des Meeres, die, bereit, ihr Leben einzuseten, 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 fant im Nordatlantif 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:

.SDS Steuerruder gebrochen. Laderaum unter Wasser. Diese Meldung murde von dem Dampfer "Beawerdale" empfangen und an die andern Schiffe weitergeleitet. Als Antwort funfte die "Beawerdale": "Wind frischt langsam auf. Berghohe Wellen. Furchtbare

Böen. Beabsichtigen Kurs auf Sie zu nehmen, wenn sich das

Wetter beffert.

Gleich darauf murden Funkmeldungen des deutschen Llond= Dampfers "Europa" vernehmbar. Es stellte sich heraus, daß die Besatzung der "Blairgowrie" nur von ihm rechtzeitige Hisfe erwarten fonnte.

21.32 Uhr. "Blairgowrie" teilt dem holländischen Schiff Blommersdyf" mit, daß ihre Laderäume Nummer 1 und 5 überflutet seien. Die Mannschaft fei damit beschäftigt, Baffer auszupumpen.

21.51 Uhr. "Blairgowrie" zur "Europa": "Bezweifeln, daß wir imftande 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 Hurrifan."

23.11 Uhr. "Blairgowrie" zur "Europa": "Schiff schwere Schlagseite, nehmen schwere Wellen. Wie weit sind Sie ent-Sagen Sie, wann Sie ungefähr hier find.

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

Dahm ichaifen?"
23.42 Uhr. "Europa" zur "Blairgowrie": "Wir nähern uns Ihnen. Hoffen um 3 Uhr bei Ihnen zu fein."
23.59 Uhr. "Europa" zur "Blairgowrie": "Machen jeht 18 Knoten. Hoffen um 2 Uhr bei Ihnen zu fein."
00.08 Uhr. "Europa" zur "Blairgowrie": "Nur Mut, "old

man", wir tun, was wir nur fönnen, trog hohen Wellen." 00.08 Uhr. "Blairgowrie" zur "Europa": "Sehr hoffnungs-los. Glaube nicht, daß wir noch weitere 15 Minuten aushalten fönnen. Ganz schwere Schlagseite. Jede Sekunde spülen hohe Wellen über Bord. Will am Apparat bleiben bis zusetzt."

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

00.16 Uhr. "Blommersdyf" verzeichnete im Logbuch: "Höre noch immer Signale von der "Blairgowrie". Sie verfucht, SDS 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 dis zum Tagesanbruch hier bleiben.

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

Kurz vor 11 Uhr sichtet die "American Banca" mehrere treibende Bretter und Balten. Eine Stunde später treibt eine zerriffene 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 nä= her der Schmerz des Abschieds, desto größer das Glud der Heimkehr. Die Seeleute find Soldaten. Sie find, wie alle echten Soldaten, Rameraden 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 Rerle waren, wie viele tausend Seeleute der ganzen Welt.

Der Weg ins Leben

Bis zu den Ofterfeiertagen waren viele der zufünftigen "Meister" und "Direktoren" noch frei und ungebunden und konnten sich noch ihrer wenigen Ferientage erfreuen. Aber am Ofterdienstag mußte ein großer Teil der volksschulentlassenen Buben zum erstenmal zur Arbeit antreten. Der Ernst bes 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 furz gehaltenen Schreiben der Firma oder des Meisters, das als eine Rostbarkeit wohlgeborgen in der Brieftasche oder im Ralender ruhte. Manches fonft 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 fein? 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 jett hinter sich und hat auch was gelernt dabei. Wie "zünftig" war's doch auch in den Turnftunden und in der Geographie, das war doch "tichent" mit Usien und Ufrika 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 fteht oder an der Drehbank oder im Bureau von X. D. 3. Bleiftifte spitt?

Schade, daß man als Lehrling, als "Lehrbub", als "Stift" anfangen muß. Könnte man denn nicht gleich als etwas Grö-Beres, Höheres eintreten? Wenn man nur gleich Meister merden könnte! Das Zeug dazu fühlt im Grunde genommen eigentlich jeder Berner Lehrbub in sich. Ungeachtet der augen= blidlichen "feelischen Schwankungen".

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