

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 10 (1934)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Im Wettrennen mit dem Feuer  
**Autor:** Lasscock, Charles  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-754466>

#### 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:** 25.01.2026

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

# Im Wettrennen mit dem Feuer

Von Kapitän Charles Lasscock

(Berechtigte Uebertragung von Frank Andrew)

Die «Gipsy» war erst vor ein paar Wochen in Boston vom Stapel gelaufen und sollte auf ihrer ersten Fahrt eine Ladung amerikanischer Kohle nach Tocopilla in Chile bringen, um dann in Pisagua Salpeter für die Heimreise aufzunehmen. Unser Kapitän, ein gebürtiger Deutscher, war das Ideal eines erfahrenen Seemanns, vielleicht nicht allzu gesprächig, aber von der Art, deren überlegenes Können und Wissen der Besatzung unwillkürlich Bewunderung abringen. Und doch konnte auch er nicht das Unheil abwenden, das schon so bald Mannschaft und Schiff befallen sollte!

Unsere Reise begann unter ausgezeichneten Wetterbedingungen; der Atlantik'schien in der windstillen Hochsommerhitze förmlich zu glühen und der Panamakanal wurde in Rekordzeit erreicht. Auch der Stille Ozean machte vorläufig seinem Namen alle Ehre; glatt wie ein Spiegel dehnten sich auf beiden Seiten die unabsehbaren Wasserflächen, die die «Gipsy» in gleichmäßigen Summen ihrer wundervollen Maschinen durchschlängelten. Aber schon am nächsten Nachmittag sollte sich dieses friedliche Bild in wenigen Augenblicken von Grund auf durch die Nachricht ändern, die der wachhabende zweite Offizier mir brachte und die uns buchstäblich wie ein Blitz aus heiterem Himmel traf. Aufgeregt stürzte der Zweite zu mir herein und meldete, daß er aus der Vorderluke deutlich hätte Rauch entweichen sehen! Mit wenigen Worten war auch der Kapitän in Kenntnis gesetzt und ich führte, wir standen mit reichlich blassen Gesichtern dabei, als wir die Lukendeckel abnehmen ließen. Unsere Befürchtungen sollten sich vollauf bewahrheiten: ein betäubender Kohlenqualm schlug uns aus dem Laderaum entgegen, und es konnte jetzt keinen Zweifel mehr darüber geben, daß ein großer Teil der dreitausend Tonnen Steinkohle, die wir an Bord hatten, in Brand geraten war!

Nach kurzer Beratung beschlossen wir das unter den vorliegenden Umständen einzige mögliche; die Lukendeckel sollten wieder festgestellt und alle Riten und Öffnungen fest verstopt werden, um dem Feuer jede Luftzufuhr abzuschneiden. Dann mußten wir versuchen, mit aller Beschleunigung den nächsten Hafen zu erreichen, um dort unsere brennende Ladung loszuwerden. Zum Glück konnten wir damit rechnen, in etwa drei Tagen Land zu sichten und bis dahin hieß es eben aushalten. Der Kapitän ließ die ganze abkömmlinge Mannschaft an Deck antreten und erklärte ihnen die Sachlage, die, wenn nicht unvorgesehene Zwischenfälle eintreten würden, durchaus nicht verzweifelt war. Ich glaube, die Leute waren höchstens betrübt, daß ihrem Kapitän auf seiner ersten Fahrt mit der «Gipsy» ein solches Mißgeschick passieren sollte; von Angst um ihre persönliche Sicherheit war dagegen nichts zu merken, als der Schiffsführer sie schließlich mit einem kurzen Kopfnicken wieder entließ.

Zwischenfälle aber sollte es geben und zwar gleich eine ganze Anzahl. Schon in der folgenden Nacht schlug das Wetter um und einer der gefürchteten Stürme setzte ein, wie sie gerade die Westküste Südamerikas nur allzu häufig kennt. Das Schiff schlingerte und stampfte, keuchte und stöhnte, als ob die ungeheuren Wassermassen, die sich dagegen schleuderten, das Fahrzeug wie eine Fußschale zerdrücken wollten. Wieder und wieder überschütteten die Wellen das Deck; jetzt reckte der Vorderteil des Schiffs seine Nase fast zum Himmel, dann wieder hob sich das Heck, daß die Schraube wie toll durch die Luft sauste, ohne den Widerstand des Wassers zu treffen. Dann plötzlich gab es einen Ruck, als wären wir mit einem anderen Fahrzeug zusammengerannt oder auf Grund geraten. Und einen Augenblick später verbreitete sich bei der Mannschaft die Schreckenskunde, daß im Maschinenraum ein Kolben aus dem Lager gerissen wäre und das Schiff so seinen Antrieb, seine Kraft verloren hätte, mit der es uns so schnell wie möglich in Sicherheit hätte tragen sollen!

Das waren Stunden voll Unruhe und Angst, voll übermenschlicher Anstrengungen, die jetzt folgen sollten. Hilflos hin und her geschieleudert von dem wütenden Sturm, daß man sich kaum auf den Beinen halten konnte; im Maschinenraum Menschen, die sich unter den schwierigen Verhältnissen um die Reparatur des entstandenen Schadens plagten, und zu all dem noch das Gefühl, auf der

brennenden Ladung wie auf einem Vulkan zu stehen! Allmählich machte sich jetzt auch der Rauch von den qualmenden Kohlen bemerkbar; so fein ließen sich die Deckel und Öffnungen gar nicht verstopfen, als daß nicht immer noch genug von dem brennenden Gestank durchgedrungen wäre. Und unser Unglück schien voll, als gegen Mittag ein paar Mann der Besatzung, die sich erschöpft niedergelegt hatten, besinnungslos aufgefunden wurden; die tödlichen giftigen Gase, die sich aus der brennenden Ladung entwickelt hatten, mußten ihren Weg in das Mannschaftsquartier gefunden haben! Zwar kamen die Leute an frischer Luft bald wieder zu sich, aber auf jeden Fall durften die der Besatzung sonst vorbehaltenden Räume nicht mehr betreten werden.

Am späten Nachmittag rief der Kapitän uns Offiziere und den Ingenieur zu sich zur Beratung. Der Maschinenchef konnte zwar gewisse Fortschritte bei Behebung des Lagerbruds und der anderen dadurch entstandenen Schäden berichten, war aber nicht in der Lage, ein bestimmtes Versprechen für die Fortsetzung der Fahrt abzugeben, da die Arbeiten durch das furchtbare Schlingern des Schiffs stark behindert wurden. Es fragte sich jetzt also, ob wir nach dieser Verzögerung noch darauf rechnen könnten, den Hafen rechtzeitig zu erreichen, bevor das Feuer in den Kohlen zu weit um sich griff. Am größten aber war die Sorge, daß der Druck der sich ansammelnden Gase allmählich zu stark werden und sich gewaltsam aus dem Laderaum Luft machen würde. Kein Mensch konnte mit Gewißheit sagen, was in solchem Fall passieren würde; es mochte vielleicht nur der Lukendeckel abgesprengt, möglicherweise aber auch das halbe Deck weggerissen werden und das Schiff dann bei der heftigen See in wenigen Minuten voll Wasser gelassen sein. Unter diesen Erwägungen glaubte der Kapitän, das Leben der Mannschaft nicht weiterhin auf Spiel setzen zu dürfen, und gab dem Telegraphisten Befehl, das traurigste aller Morsezeichen, den SOS-Ruf, abzusenden. Menschen sind in Todesnot!

Bis zum nächsten Morgen änderte sich kaum etwas in unserer Lage; nur werden jetzt die Holzteile in der Nähe der brennenden Ladung allmählich schwarz von der innen sengenden Hitze und das Metall der Wände zu heiß, um es noch mit bloßen Händen anzufassen. Jeden Augenblick konnte es nunmehr zu einer Katastrophe kommen, und nur der Gedanke, daß bereits drei Schiffe ihre Hilfe auf unsere Rufe hin zugesagt hatten, belebte einigermaßen den Mut. Richtig traf schon im Laufe des Nach-

mittags die «Bengalen», ein Trampdampfer unter chinesischer Flagge, bei uns ein, dem kaum eine Stunde später die «Tampiko», ein Frachtschiff aus mexikanischem Heimatfafen, folgte. Aber fast schien es, als ob das Schicksal es auf unser Verderben abgesehen hätte. Denn schon in den späten Vormittagsstunden hatte sich der Sturm zu einer wahren Orgie aus schwarzen Wolkenketten, brühenden Windstößen und wildschäumenden Wassermassen gesteigert, die jeden Versuch, Boote auszusetzen und uns in Sicherheit zu bringen, vollkommen aussichtslos machte. Vergeblich legte sich die «Tampiko» zwischen uns und die «Bengalen», um so das furchtbare Wetter etwas abzufangen; ein Boot, das wir schließlich herunterzulassen wagten, zerschellte, bevor es noch das Wasser ganz erreicht hatte. So standen denn die beiden hilfsbereiten Fahrzeuge in unserer Nähe, ohne etwas ausrichten zu können, und wir schauten verzweifelt auf die wirkenden Mannschaften der beiden Schiffe, die wir nicht erreichen konnten, so greifbar nahe sie auch vor uns lagen!

Aber offenbar war uns der Untergang doch noch nicht zugedacht. In den Abendstunden kam freudestrahlend der Maschinenchef zu uns und berichtete, daß der Schaden jetzt endlich soweit behoben wäre, um vorsichtig die Fahrt wieder aufzunehmen. Man muß selbst einmal einen solchen Augenblick mitgemacht haben, um das Gefühl zu verstehen, mit dem wir die Bewegungen der Maschinen, das Geräusch der sich wieder drehenden Schraube wahrnahmen! Langsam machte die «Gipsy» Fahrt gegen die noch immer gegen sie anstürmenden Wellen, in kurzem Abstand folgte uns noch die «Bengalen» ein Stückchen, während die «Tampiko» allmählich in der Ferne verschwand.

Jetzt hieß es, das Wettrennen mit dem im Innern des Schiffs schwelenden Feuer wieder aufzunehmen; vielleicht könnten wir doch noch rechtzeitig den Hafen erreichen. Unermüdlich stand der Maschinenchef, jetzt schon fast drei Tage ununterbrochen auf den Beinen, auf Beobachtungsposten, um die notdürftig zusammengefügten Teile keine Minute aus den Augen zu lassen, während die Mannschaft, unter ein paar Segeltuchstücke gekauert, auf Deck endlich einige Stunden Ruhe fand. Am nächsten Tag begann auch der Sturm abzulaufen und wir konnten so bessere Fahrt machen. Aber noch immer waren wir mindestens achtundvierzig Stunden von Land entfernt; was konnte da noch alles passieren?

Der so lange schon befürchtete Höhepunkt des Dramas kam, als wir bereits jeden Augenblick die Küste in Sicht zu bekommen hofften. Der Schiffsdeckhut hatte uns gerade unsere heiße Suppe vorgesetzt, als plötzlich mit donnerndem Getöse der Deckel der Luke, unter dem die Kohlen brannten, in die Luft flog. Gleichzeitig zogen dicke Schwaden beseifigten Qualms über das ganze Deck, der und das Atmen benahm und die Tränen in die Augen trieb. Trotzdem eilten wir auf das Vordeck, um den Schaden genauer zu betrachten. Zu unserer Freude war wirklich nur der Lukendeckel abgesprungen, das Deck selbst dagegen unbeschädigt. Aber kaum hatten wir uns eingemaßen beruhigt, als aus dem Rauch des Laderaums die ersten Flammen hochschossen. Die Kohlen, jetzt mit austretender Luftzufuhr versehen, brannten lichterloh und es konnte nur noch eine Frage von Stunden sein, bis wir das Schiff verlassen müßten, einerlei wie.

Eine Nacht kann unter solchen Umständen eine Ewigkeit scheinen. Natürlich konnte keiner von uns schlafen und wir saßen zusammengedrängt an der Windseite auf Deck, vor uns das wundervoll schauerliche Bild der sich höher und höher reckenden Flammen. Aber endlich wurde es doch Morgen und das erste, das uns grüßte, war die nahe Küste, die Rettung! Und es dauerte nicht lange, bis die durch Funkspruch herbeigerufenen Schlepper in Sicht kamen und die «Gipsy» an die Leine nahmen, nachdem die Mannschaft sie fast vollständig verlassen hatte. Drei Stunden später sahen wir vom Ufer auf unser brennendes Schiff, das auf der Reede verankert worden war und jetzt schnell seiner vollkommenen Vernichtung zuzog. Keiner von uns konnte ein Wort herausbringen, denn modete die «Gipsy» uns auch Unheil genug gebracht haben, so sieht doch kein Seemann gern sein Schiff zerstört.

Dominik Müller

## Robuste Zuversicht

*Alle Dinge, die uns treffen,  
Pech und Unglück, Schmerz, Gebrechen,  
Wünsche, Träume, die uns äffen —  
alles dient uns nur zum Besten.*

*Ob die Sonne scheint, ob's regnet,  
weht der Wind von Ost, von Westen,  
was und wer uns auch begegnet —  
alles dient uns nur zum Besten.*

*Feinde, die uns tadeln, lästern,  
Sorgen, die das Sein verpesten,  
sei es morgen, heute, gestern —  
alles dient uns nur zum Besten.*

*Klag' drum nicht wie kleine Leute,  
laß vom Glauben nicht, dem feisten:  
selbst wenn dich der Tod träß heute,  
sicher dient es dir zum Besten!*

**Urplötzlich gepackt**  
vom Hexenschuß. Jede Bewegung von Höllenqualen begleitet. Linderung verschaffen stets:  
**ASPIRIN - TABLETTEN**

**BAYER**

Es gibt kein Aspirin ohne Bayerkreuz!

A 9 - 021 D

**Den Vater het s'Blättli und d'Brissago da dörfe mir nid dezwische cho.**

**die ächte kennscht am Blaue Bändli**

**Blauband Brissago**

**FABBRICA TABACCHI IN BRISSAGO**

# Eines ist ganz sicher

Wenn Sie genaueres über unseren Sparvertrag wissen wollen, senden Sie ganz einfach den nebenstehenden Kupon mit Ihrer Adresse ein. Die Anfrage ist für Sie ganz unverbindlich.

**V. CONZETT & HUBER · ZÜRICH**

Morgartenstraße 29 · Generalvertretung für die Vita-Volks-Versicherung

Unterzeichneter wünscht kostenlos und ohne jede Verpflichtung genaue Angaben über die Vita-Volks-Versicherung  
Name: \_\_\_\_\_  
Adresse: \_\_\_\_\_  
Einsenden an: V. CONZETT & HUBER, Generalvertretung  
für die Vita-Volks-Versicherung, ZÜRICH, Morgartenstr. 29