

# Schiffbruch : aus den Erinnerungen einer Auslandschweizerin

Autor(en): **Hirzel, Olga**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift**

Band (Jahr): **55 (1951-1952)**

Heft 11

PDF erstellt am: **07.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-665971>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Schiffbruch

Aus den Erinnerungen einer Auslandschweizerin.

Der tragische Untergang der «Flying Enterprise» und die heldenmütige Haltung des Kapitäns, die so viele Gemüter erregte, erinnern mich an einen Schiffbruch an der Küste von Portugiesisch-Ostafrika, den ich vor mehr als vierzig Jahren indirekt miterlebt habe.

Am 2. November 1909 kam mein Mann mit einer traurigen Nachricht nach Hause. Eingeborene hatten ihm berichtet, etwa 300 km südlich unseres Ortes sei ein Dampfer der DOAL auf ein Riff gelaufen und befinde sich in schlimmster Not. Unsere Firma hatte die Vertretung dieser Linie und war die nächste erreichbare Station. Inzwischen hatten zwei portugiesische Dampfer, die auf derselben Route unterwegs waren, versucht, den Schiffbrüchigen beizustehen. Indessen konnten sie nicht viel ausrichten. Bald darauf erschienen sie in unserem Hafen und brachten nähere Kunde. Hilfe sei dringend nötig.

So rüstete denn mein Mann eine kleine Rettungsexpedition aus. Kleider und Medikamente — Sachen, die wir selbst kaum auftreiben konnten — Nahrungsmittel, Pfannen, Geschirr usw. wurden auf Ochsenkarren verladen, die man auch zuerst hatte beschaffen müssen. Ein junger Schweizer machte sich mit einigen Eingeborenen auf den beschwerlichen Weg zur Unfallstelle; es war eine Reise von drei Tagen. Aber schon nach fünf Tagen kamen einige Passagiere bei uns an: Europäer, Inder und Schwarze. In unserem Hause beherbergten wir einen Portugiesen mit zwei Töchtern; sie hatten all ihr Gepäck verloren und befanden sich in einem bedauernswerten Zustande.

Unterdessen wollte ein kleines Bergungsschiff dem Unglücksschiff helfen, jedoch vergeblich. So fuhr es denn mit weiteren 60 Passagieren zu einem grossen Dampfer, der draussen auf dem offenen Ozean vor Anker lag, weil er in unserem kleinen Hafen nicht anlegen konnte. Nach seiner Rückkehr waren der Kapitän des Bergungsschiffes und einige Portugiesen bei uns zu Gäste; ihre Berichte gaben uns ein eindruckliches Bild von dem Unglück.

Das Schiff, so sagten sie, liege eingeklemmt zwischen den Felsen; es werde von den unge-

heuren Wogen des Ozeans immer weiter emporgeschoben und zerschlagen. Der Boden sei aufgerissen und Wasser und Sand hätten Maschinen und Dampfkessel völlig unbrauchbar gemacht. Das Unglück sei morgens um 7 Uhr geschehen; schon um 10 Uhr habe die Ausschiffung der Passagiere begonnen. Aber alle Rettungsboote seien in der wilden Brandung gekentert und zertrümmert worden, so dass die übrigen Leute an Bord des Wrackes gefangen sassen. Mit grosser Mühe sei dann eine andere Verbindung hergestellt und nach und nach auch die Mannschaft gerettet worden. Ein Schwarzer sei ertrunken, ein schwerverletzter Offizier und ein Kranker seien mit dem Arzte unterwegs. Der Kapitän aber befinde sich immer noch an Bord.

Wie leid tat uns dieser Mann, denn wir wussten ja nur zu gut, was seiner harrte! Eine strenge Untersuchung im Heimathafen Hamburg, wahrscheinlich der Verlust seiner Stellung, möglicherweise sogar Gefängnis. Tragisch war auch der Fall eines deutschen Wissenschafters, der in Transvaal irgendwelche Forschungen unternommen hatte: alle seine Aufzeichnungen, die Früchte seiner Arbeit, waren durch die Einwirkungen des Salzwassers zerstört worden. So griff dieser Schiffbruch unheilvoll in manches Einzelschicksal ein.

Etwa drei Wochen später, als wir auf unserer Veranda beim Mittagessen sassen, näherten sich einige Weisse in zerfetzten Kleidern. Zu unserem Erstaunen erkannten wir Kapitän B., den ersten Maschinisten und den ersten Offizier des gestrandeten Schiffes «G». Nach einer anstrengenden, beschwerlichen Reise mit dem Ochsenkarren, zu Fuss und zum Teil im Boot auf dem Flusse durch den tropischen Urwald standen sie hier. Schmutzig, müde, verschwitzt und scheu warteten sie, bis wir sie hereinholten, damit sie sich waschen, umkleiden und mit uns essen konnten. Noch vor zwei Monaten war dieser Kapitän in bester Stimmung am selben Tisch bei uns zu Gast gewesen; nun sass er da, mit verhärmtten und gealtertem Gesicht. Wir hatten Mühe, unsere Tränen zurückzuhalten. Armer Kapitän, was wird dir noch alles bevorstehen?

Olga Hirzel.