Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstumm- und Gehörlosenhilfe
Band: 40 (1946)
Heft: 20

Artikel: Die Todesfahrt der Inkomati [Fortsetzung]
Autor: Henking, Hermann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-926042>

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: 16.07.2025

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

Auf der Talfahrt geht es umgekehrt. Die Schiffe fahren in die gefüllte oberste Kammer ein. Hierauf wird das Wasser auf die Höhe der zweitobersten Kammer abgesenkt. Mit dem Wasser sinken auch die Schiffe. Sobald der Wasserspiegel in beiden Kammern gleich hoch steht, wird die Zwischenwand geöffnet. Und die Schiffe fahren von der obern zur nächsttiefern Kammer hinüber. So werden die Schiffe von Stufe zu Stufe hinuntergelassen, bis sie wieder die Höhe des Nils unterhalb der Staumauer erreicht haben.

Die Todesfahrt der Inkomati

(Fortsetzung)

2. Wir werden torpediert

Sonntag, 18. Juli 1943. Unser Dampfer stampft mit höchster Geschwindigkeit nach Süden. Ich soll an diesem Morgen von acht bis neun Uhr auf Deck Wache halten. Schon vor sieben Uhr stehe ich in Leibchen und Betthose vor der Waschschüssel, reinige und rasiere mich. Meine Frau ruht noch auf dem Bett. Der indische Kellner ist unterwegs, um den Morgentee in die Kabine zu bringen.

Da, plötzlich ein schwerer Schlag an die Schiffswand. Der ganze Dampfer erzittert. Ein Dröhnen und Knacken, ein Brechen von Balken und Eisenplatten, ein Klirren von splitterndem Glas und Geschirr. Der Kellner läßt sein Teebrett und alles, was drauf ist, die Treppe hinunterfallen.

Meine Frau schrickt auf und fragt: «Was ist das?» «Torpedo¹!» antworte ich trocken, als ob das etwas Alltägliches wäre. Im gleichen Augenblick fliegt meine Frau im Nachtanzug, den Tropenhelm und die Schwimmweste in den Händen, zur Kabinentüre hinaus. Ist sie aus eigener Kraft so schnell hinausgekommen? Oder ist sie durch die heftigen Bewegungen des Schiffes hinausgeschleudert worden. Ich weiß es nicht.

Der Dampfer legt sich auf die Seite. Meine Frau fällt um. Ein Kellner hilft ihr wieder auf. Die Sirene ertönt und ruft uns an die Rettungsboote. So wie ich bin, mit Tropenhut und Schwimmweste versehen, verlasse ich die Kabine. Ich helfe dem Kellner, meine Frau auf Deck zu bringen.

Wir eilen zu unserm Rettungsboot. Es ist aus seiner Lage verschoben und kann nicht herabgenommen werden. Wir gehen zum Reserveboot. Aber niemand kommt, um es herabzulassen. Schließlich bemerken wir, daß auf dieser Seite des Dampfers niemand einbootet. Das Torpedo hat

¹ Torpedo = Seemine, ein unter Wasser lenkbarer Sprengkörper zur Zerstörung von Schiffen.

hier eingeschlagen. Die übrigen Schiffsbewohner steigen auf der andern Seite ein. Die Hälfte der Boote ist somit ausgeschaltet.

Einige Boote sind bereits vollbeladen weggefahren. Andere liegen noch am Schiff im Wasser. Passagiere klettern an Tauen (starken Seilen) und Stricken hinunter. Der Andrang ist groß. Wir kommen noch lange nicht an die Reihe. Zweimal springe ich in unsere Kabine zurück. Ich hole für jedes ein Paar Schuhe und ein Paar Hosen, den Badmantel und die Brille meiner Frau. Ferner die beiden Notpackungen, die unsere Schriften, unser Geld und etwas Wäsche enthalten.

Unterdessen bekommen wir Gelegenheit, in ein Boot hinunterzusteigen. Schon klettert meine Frau die Strickleiter hinab. Schnell überlege ich, wie wir unser Notgepäck mitnehmen könnten. Es ist unmöglich, mit Gepäck beladen die schmale, schwankende Strickleiter hinunterzuklettern. Auch schwankt das Boot beständig auf und ab.

Die einzige Möglichkeit ist, das Gepäck ins Boot hinunterfallen zu lassen. Schnell hebe ich die Reisetasche meiner Frau über Bord, ziele und lasse los. Sie landet sicher auf einer freien Stelle des Bootes. Meine eigene Tasche folgt. Auch sie landet glücklich im Boot.

Nun müssen wir selbst dem Gepäck folgen. Meine Frau hat unterdessen fast die untersten Tritte der Strickleiter erreicht. Unter ihr klettert ein alter englischer Herr. Die Wogen gehen hoch, als er den Sprung ins Boot wagt. Er landet im Wasser. Man fischt ihn auf. Doch nun weigern sich die Führer des Bootes, weitere Fahrgäste aufzunehmen. Sie heißen meine Frau wieder hinaufklettern und fahren ab. So steigt sie wieder zurück. Unser Gepäck ist weg, wir sind noch da.

Unten liegt noch ein anderes Boot. Es ist nur zu einem Drittel besetzt. Das ist unser Trost. Leider haben wir keine Strickleiter, um in dieses Boot hinabzusteigen. An einem freihängenden Tau kann meine Frau nicht hinunterklettern. Ohne sie aber will ich das Schiff nicht verlassen.

Ich suche eine Strickleiter. Da sehe ich, daß etwa vierhundert Meter von unserm Dampfer Geschosse einschlagen. Sie werfen Feuer- und Wassergarben hoch. Wer schießt? Schießen unsere Matrosen auf das Unterseeboot? Oder das Unterseeboot auf unsern Dampfer? Plötzlich rieseln allerlei Splitter auf uns herunter. Nun merke ich, was los ist: Das Unterseeboot will unsere Radiostation² vernichten. Es will verhindern, daß wir Hilfe herbeirufen.

² Jedes größere Schiff hat eine Radiostation. Hier kann der Telegraphist drahtlos nach allen Richtungen Nachrichten senden und solche auch aus aller Welt empfangen. Der Notruf der Schiffe lautet ... — — — ... = SOS. Er wird oft wiederholt, ebenso die Lage des Schiffes. Alle in der Nähe befindlichen Schiffe sind verpflichtet, sofort zu Hilfe zu kommen. Man deutet den Notruf SOS etwa mit «Save our ship!» = Rette unser Schiff!

Wir suchen Deckung. Auch die Leute im Rettungsboot haben die Gefahr erkannt. Sie fahren ab, ohne uns mitzunehmen. Nun ist kein anderes Boot mehr im Wasser. Sollen wir, die ältesten Passagiere, allein zurückbleiben und mit dem Dampfer untergehen?

Jetzt entdecke ich, daß auf dem Hinterteil des Schiffes einige Matrosen ein weiteres Rettungsboot klar(bereit)machen wollen. Ich gehe zu ihnen und frage: «Können Sie uns mitnehmen?» Sie antworten: «Ja, wenn wir das Boot klarbekommen.» Es gelingt, das Boot hinunterzulassen. Es fällt schief ins Wasser und füllt sich zu zwei Dritteln. Es kann sich aber über Wasser halten. Eine Strickleiter wird angelegt. Und als letzte Passagiere verlassen wir die Inkomati.

Ich klettere voraus, um meiner nachfolgenden Frau zu helfen. Sie kommt gut hinunter. Doch wagt sie nicht, von der Leiter ins Boot hinabzuspringen. Da kommt ihr der Radiotelegraphist zu Hilfe. Er nimmt sie in einem günstigen Augenblick von der Leiter in seine Arme und setzt sie ins Boot.

Nachher klettert er nochmals in die Radiokabine zurück, um eine letzte Meldung abzugeben. Ob es ihm gelungen ist? Bald kommt er zurück. Meine Frau dankt ihm für die Rettung. Da erklärt er bescheiden: «It's not me; it's the Lord, who saved you.» (Nicht ich, sondern der Herr hat Sie gerettet.)

(Fortsetzung folgt)

Kohlen und Gas

Vom Tagbau zum Bergbau

Diese Sagen stammen aus Orten, wo die Kohlen offen zutage liegen. Der Abbau ist hier leicht. Die obenauf liegende Erde wird weggeräumt und nachher die Kohle gegraben wie die Steine in einem Steinbruch. Man nennt das Tagbau.

Die meisten Kohlen jedoch liegen tief in der Erde verborgen. Sie müssen durch Schächte aus dem Erdinnern an die Oberfläche gefördert werden. Die Schächte sind senkrechte Gruben, die oft viele hundert Meter, oft sogar zweitausend und mehr Meter in die Tiefe führen. Von den Schächten aus gehen waagrechte oder geneigte Gänge nach allen Seiten. Das sind die Stollen. Die Schächte und Stollen, die zugehörigen Gebäude und Einrichtungen bilden zusammen das Bergwerk.

Der Bau eines Bergwerkes erfordert große Vorarbeiten. Zuerst wird von den Geologen (Erdkundigen) geprüft, wo im Erdinnern wahrscheinlich Kohlen zu finden sind. An solchen Stellen werden mit rie-