

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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

Im Wettrennen mit dem Feuer

Von Kapitän Charles Lasscock

(Berechtigte Uebersetzung von Frank Andrew)

Die «Gipsy» war erst vor ein paar Wochen in Boston vom Stapel gelaufen und sollte auf ihrer ersten Fahrt 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 Wetterverhältnissen; 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 gleichmäßigem Summen ihrer wundervollen Maschinen durchheulte. 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 fürchte, 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 einzig mögliche; die Lukendeckel sollten wieder befestigt und alle Ritzen und Öffnungen fest verstopft 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 sighten und bis dahin ließ es eben aushalten. Der Kapitän ließ die ganze abkömmliche 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 Nußschale 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 zusammengestoßen oder auf Grund geraten. Und einen Augenblick später verbreitete sich bei der Mannschaft die Schreckens Kunde, 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 geschleudert 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 veräuselnden Gestank durchgedrungen wäre. Und unser Unglück schien voll, als gegen Mittag ein paar Mann der Besatzung, die sich erschöpft niedergelegt hatten, benennungslos 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 vorbehaltenen 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 Lagerbruchs 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 konnten, 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 gelaufen sein. Unter diesen Erwägungen glaubte der Kapitän, das Leben der Mannschaft nicht weiterhin aufs Spiel setzen zu dürfen, und gab dem Telegraphisten Befehl, das traurigste aller Morsezeichen, den SOS-Ruf, abzusenken. 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 sendenden 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 Heimathafen, 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 Wolkenketzen, brüllenden 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 winkenden 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 zugehört. 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 Innern des Schiffs schwelenden Feuer wieder aufzunehmen; vielleicht konnten wir doch noch rechtzeitig den Hafen erreichen. Unermüdet 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 Segelstücker gekauert, auf Deck endlich einige Stunden Ruhe fand. Am nächsten Tag begann auch der Sturm abzuflauen 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 Schiffskoch 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 beißenden 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 einigermaßen beruhigt, als aus dem Rauch des Laderaums die ersten Flammen hochschossen. Die Kohlen, jetzt mit ausreichender Luftzufuhr versehen, brannten lichterloh und es konnte nur noch eine Frage von Stunden sein, bis wir das Schiff verlassen mußten, 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 zuging. Keiner von uns konnte ein Wort herausbringen, denn mochte die «Gipsy» uns auch Unheil genug gebracht haben, so sieht doch kein Seemann gern sein Schiff zerstört.

Robuste Zuversicht

**Alle Dinge, die uns treffen,
Pech und Unglück, Schmerz, Gebrechen,
Wünsche, Träume, die uns äßen —
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 verpeften,
sei es morgen, heute, gestern —
alles dient uns nur zum Besten.**

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

Dominik Müller



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



Es gibt kein Aspirin ohne Bayerkreuz!

A 9 - 021 D



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

die ächte kennscht am blaue Bändli
Blauband Brissago




ALTHAUS

Eines ist ganz sicher



Je früher und gründlicher Sie sich die stets drängende Sorge um die Zukunft vom Halse schaffen, desto schöner, genußreicher wird Ihr Leben. Warum tun Sie es nicht? Oh, wir begreifen schon: Sie wußten nicht wie!

Passen Sie auf: wir haben ein Mittel geschaffen — den Vita-Sparvertrag — wodurch es möglich ist, Ihnen und Ihrer Familie für die Zukunft ein genügendes Spar-Kapital zu sichern, indem Sie **wöchentlich**, oder wenn es Ihnen besser paßt monatlich, einen kleinen Betrag einlegen. Das Beste aber: **wir garantieren das Kapital von Anfang an**, auch für den Fall, daß Sie früh sterben müßten und keine Einlagen mehr machen könnten.

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