

# Erzgebirgische Heimatblätter



Beilage der Obererzgebirgischen Zeitung

Nr. 18 — Sonntag (National-Feiertag), den 1. Mai 1938

Druck und Verlag von Friedrich Seidel, Hauptschriftleitung: Siegfried Seidel, beide Buchholz i. Sa.

## Das Heldenlied der Arbeit

Wir taten nichts als unsere Pflicht! Artikelfolge von Hans Joachim Frohner

### Kameraden aus dem Millionenheer des Werktags

Von Männern der Arbeit, die das Schicksal zum Äußersten entschlossen fand, als es sie vor schier übermenschlichen Aufgaben stellte, wird in den folgenden Berichten die Rede sein; von Kameraden aus dem Millionenheer des Werktags, die in der Stunde der Prüfung über sich selbst hinauswuchsen und — uns allen zum Vorbild — echtes Heldentum bewiesen. Ob sie unter Tage, tief im Schacht des Bergwerkes, die Hauer schwingen oder hoch oben im Firmament das Steuer eines Verkehrsflugzeuges in der Hand hielten, ob sie als Seeleute, Feuerwehrleute oder Tiefbauarbeiter ihrer Berufspflicht nachgingen, ihnen allen war das eine gemeinsam: die Aufopferungsfähigkeit für den in höchster Bedrängnis befindlichen Nächsten und die Unererschrockenheit, die Gefahr fest ins Auge zu fassen. Sie vollbrachten im Kampf gegen den Tod Hufarenstücke, die ihnen in der ganzen Welt Bewunderung und Anerkennung eintrugen, und doch geschieht es in unseren schnelllebigen Tagen, da sich die bedeutungsvollsten Ereignisse überstürzen, daß wir dieser Männer an unserer Seite in ihrer stillen Bescheidenheit vergessen, daß wir ihre Tat nicht voll zu würdigen wissen. Das darf nicht sein! Ein unvergängliches Denkmal müssen wir den Helden der Arbeit in unserem Herzen setzen und ehren wollen wir sie, indem wir ihnen nachzueifern versuchen, wo immer wir können. Lassen wir ihre Taten für sich selbst sprechen:

### Die Faust am brennenden Höhensteuer

Feuer im Führersitz der „Saarland“

Am 28. Juli 1930. Auf dem Fluge von Marienbad nach Chemnitz herrscht ein Hundewetter. Der Regen peitscht durch das Fenster im Führersitz der Verkehrsmaschine „Saarland“ und durchnäht den Flugzeugführer bis auf die Haut. Flugkapitän Mehrow schimpft ärgerlich vor sich hin: das soll nun also ein „Erholungsfliegen“ sein, nachdem man zwei Monate hindurch tagtäglich auf der anstrengenden Strecke Berlin—Paris hin und her gependelt ist!

Die Maschine auf den Kopf gestellt

Zwischenlandung in Chemnitz, dann weiter, Richtung Berlin. Jetzt schraubt sich die brave „Saarland“ hoch über die Wolken, hinein

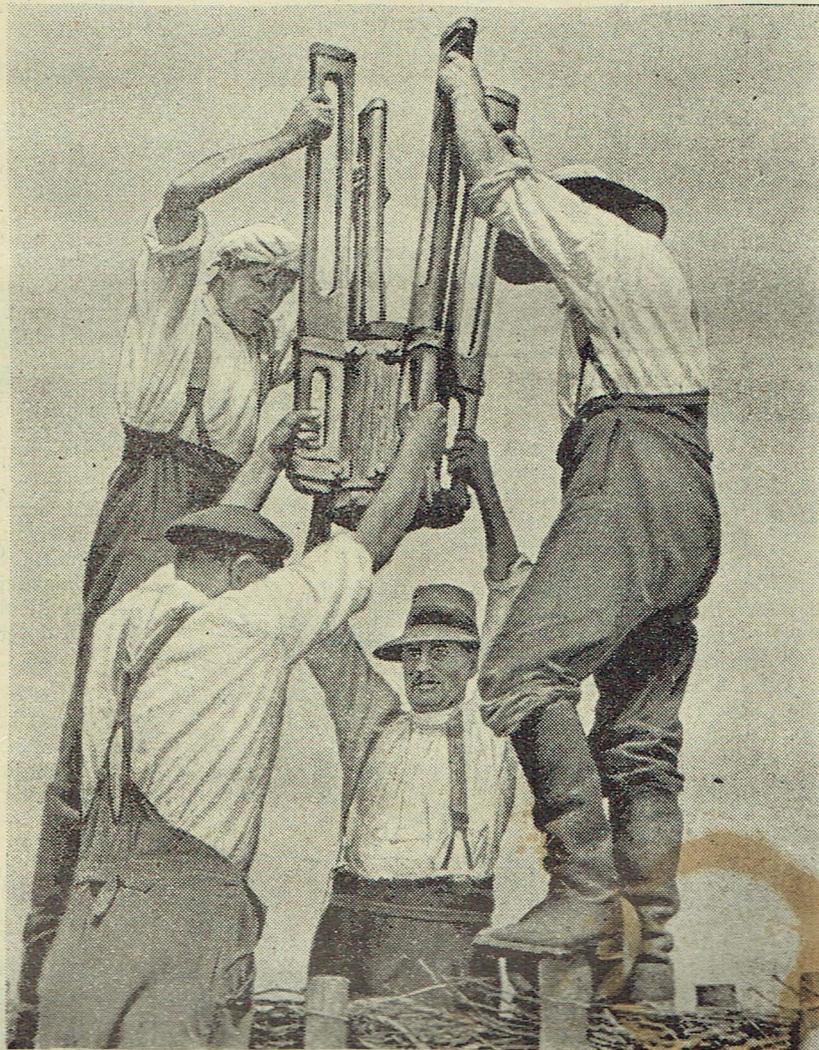
in den Sonnenschein. Der Motor arbeitet ohne die geringsten Anzeichen einer Störung. Noch eine halbe Stunde ist zu fliegen, das Flugzeug befindet sich, 1300 Meter hoch, in der Gegend von Jüterbog, da bemerkt Kapitän Mehrow plötzlich vor sich, vom Motor her, eine Rauchwolke und unmittelbar danach helle Stichtammen. Die

Flammen wachsen von Sekunde zu Sekunde. Das Brandschott, das dazu bestimmt ist, das Uebergreifen eines Feuers im Motor auf den Führersitz und die Kabine zu verhüten, bildet gegenüber dieser elementaren Gewalt des entfesselten Elements kein Hindernis. Berggaserbrand! überlegt Kapitän Mehrow blitzschnell. Er gibt Vollgas, drückt das Steuer weit nach vorn und stellt die Maschine auf den Kopf, um durch den so erreichten starken Luftzug die Flammen auszulöschen. Aber das Feuer breitet sich nur noch weiter aus. Als ihm auch mit dem Feuerlöscher nicht Einhalt geboten werden kann, sieht der Flugzeugführer eine Katastrophe nahen. Zwei Fluggäste in der Kabine und der Flugmaschinist Stoye, das sind die Personen, die ihm anvertraut sind, für die er einstehen muß. Er hat keine Hoffnung auf Rettung, aber er wird sein Bestes versuchen, indem er die Zündung ausschaltet und auf gut Glück eine Notlandung vornimmt. Flammen und Rauch hüllen ihn ein.

„Es ist aus...!“

Er wendet sich an den Maschinisten; klar und bestimmt kommen seine Anordnungen: „Es ist aus! Gehen Sie nach hinten, sagen Sie den Gästen, sie sollen sich anschnallen und machen Sie die Fenster auf, damit der Rauch abziehen kann!“ Maschinist Stoye tut wie ihm befohlen.

Auch er behält trotz der nahezu aussichtslosen Lage seine Geistesgegenwart. Er sieht, wie die Flammen zum Steuer emporzüngeln, wie sie die Hand des Flugzeugführers erfassen, verbrennen. Auch die Kleidung Kapitän Mehrows beginnt an den Beinen und den Ärmeln Feuer zu fangen. Stoye springt herzu, schlägt mit einem Pflappen immer wieder die Flammen am Körper des Piloten aus. Endlich muß Kapitän Mehrow den Führersitz verlassen, weil er keine Möglichkeit mehr zum Atmen hat und weil er verbrennen würde, ohne Hilfe bringen zu können. Er stemmt sich in die Tür zwischen Führersitz und Kabine, gewinnt so festen Halt und packt das Steuer mit der Lin-



Jugendzeit

(Zander-M.)

ten. Er achtet es nicht, daß ihm das Fleisch von der Hand und vom Unterarm in Fegen herabhängt, er feucht in dem schwarzen Qualm unter der Marter der Flammen, aber er läßt nicht locker! Vielleicht kommen wir zufällig an ein freies Feld, dann können wir noch Glück haben, denkt er, schon halb besinnungslos . . .

Er hält das Steuer bis zulezt

Ein heiteres, friedlich-glückliches Bild schiebt sich vor sein Bewußtsein, die Photographie mit seiner Frau und seinem Töchterchen am Dfiseestrand. Was werden sie sagen, wenn sie die Nachricht von diesem Unglück erhalten? Was werden . . . sie . . . sagen . . . Das Steuer halten! Nur ja das Steuer halten! Ein Nachlassen bedeutet Absturz und Tod für alle! Brave Maschine . . . Herrliche Sonne an der Ostsee . . . Sie lachen so froh . . . das arme Kind . . . Aufgerafft! Nicht weich werden! Das Steuer halten! Der Führersitz ist ein einziges Flammenmeer, eine glühende Hölle. Das wütende Feuer vernichtet das Instrumentenbrett, frißt gierig das Sitzpolster. Könnte Kapitän Mehrow die Augen öffnen, er würde unter sich, durch den Boden des Führersitzes hindurch, die Erde sehen. Doch er kämpft verzweifelt mit der Bewußtlosigkeit. Immer wieder schwinden ihm die Sinne, immer wieder rafft er sich auf. Er gibt das brennende Höhensteuer nicht frei! Obwohl die „Saarland“ steil niedergleitet, vergehen Minuten. Minuten unvorstellbarer Qual.

Die Landung

„Achtung!“ ruft der Maschinist Stoye, „jetzt kommt der Boden!“ Kapitän Mehrow hört es wie aus weiter Ferne. Aber er versteht. Er zieht das Steuer zurück, fängt die Maschine ab, setzt sie glatt auf den Boden. „Gott sei Dank!“ stöhnt er erlöst. Gleich darauf verspürt er einen heftigen Stoß im Rücken, dann wird es Nacht um ihn . . . Maschinist Stoye hat alle Anordnungen des Flugzeugführers in ruhiger Besonnenheit befolgt. Er hat sämtliche Fenster in der Kabine geöffnet, die beiden Fluggäste ermahnt, sich anzuschließen, das Feuer mit einem Puchlappen von dem Piloten abzuwehren versucht und endlich das Signal für das eigentliche Landungsmanöver gegeben. Als die Maschine aufsetzt, klammert er sich fest an die Sessel. Das Flugzeug ist wirklich auf einem freien Feld niedergegangen, aber nach einem Auslauf von 65 Meter gerät es an einen Wassergraben und überschlägt sich. Einer der beiden Fluggäste, ein großer, starker Mann, ist der Aufforderung, sich anzuschließen nicht nachgekommen. Er schlägt bei dem Uberschlag mit seinem ganzen Gewicht dem Piloten in den Rücken und bleibt ebenso wie dieser bewußtlos liegen. Stoye und der andere Fahrgast klettern aus den Trümmern unverfehrt heraus. Aber der Maschinist kehrt augenblicklich wieder um. Er darf und will die beiden Männer nicht in der Kabine elend verbrennen lassen.

Der Retter wird gerettet

Mit seiner ganzen Kraft versucht er den Fluggast durch ein Kabinenfenster herauszuziehen. Aber der Mann ist schwer, er selbst klein und schwächig, kostbare Zeit geht verloren, während der die Flammen gierig um sich fressen. Schließlich ist das mühsame Werk vollbracht, nun kann es an die Bergung des Mannes gehen, dem Stoye sein Leben verdankt. Die Maschine brennt jetzt an allen Ecken und Enden; sich noch einmal in die Kabine zu begeben ist mehr als gefährlich. Doch was fragt der Maschinist danach. Die Augen vor dem beißenden Qualm fest zugedrückt, tastet er sich an den reglos in den Flammen Liegenden heran und schleift ihn hinter sich ins Freie. Als Kapitän Mehrow aus tiefer Bewußtlosigkeit erwacht, liegt er wenige Meter neben den brennenden Trümmern der „Saarland“. Er muß sich einen Augenblick besinnen, dann aber gilt sein erster Gedanke der Frage, ob auch alle gerettet seien. Er springt auf, überzeugt sich selbst und bringt dann, trotz seinen furchtbaren Verletzungen sogar noch die Kraft auf, mehrere photographische Aufnahmen von dem brennenden Flugzeugwrack zu machen, da ihm gerade seine Kamera in die Hände fällt, und da er bei der Untersuchung des Brandes gutes An-

schaunungsmaterial vorlegen möchte. Den Arzt, der überraschend schnell zur Stelle ist, bittet er dann, den erheblich leichter verletzten Fluggast zuerst zu verbinden . . .

Sicherheit das erste Gebot des Luftverkehrs!

Mehr als sechs Jahre sind inzwischen vergangen. Das bedeutet bei der raschen Entwicklung der Flugtechnik eine lange Spanne Zeit. Die Zahl der Unfälle auf deutschen Flugverkehrslinien ist in diesen Jahren bis auf ein Mindestmaß weiter stark gesunken. Gerade auch aus dem Brand der „Saarland“, einer Focke-Wulf-Möwe, die während des Gleitfluges ihre großartigen Flugeigenschaften bewies, und dadurch ebenfalls schweres Unglück verhütete, konnten schon damals Konstrukteure und Techniker viel lernen, soviel jedenfalls, daß sich ein ähnlicher böser Zwischenfall nie wieder ereignen wird. Heute werden Millionen von Kilometern von deutschen Verkehrsflugzeugen zurückgelegt, ehe es zu einer einzigen harmlosen Außenlandung kommt, denn Sicherheit ist als erstes Gebot die Voraussetzung des Luftverkehrs überhaupt. Darüber hinaus ist es für den Fluggast ein doppelt angenehmes und beruhigendes Gefühl, Männer im Führersitz zu wissen, die jederzeit bereit sind, ihr Leben bis zum Äußersten für die ihnen anvertrauten Menschen einzusetzen, Männer, die so heldenhaft dem Tod gegenüberstehen können, wie Flugkapitän Mehrow und Flugmaschinist Stoye!

## Mei Hametglöckel

In män Hametdorf am Bargel  
steht de Kirch, se is ganz klaa,  
un in Türmel mitten drinne  
ka m'r'sch Hametglöckel sah,  
's is net gruß, un 's klingt net laut,  
's klingt ganz aasach, wie de Kirch gebauf.  
Wenn's zen Mittog oder Feierobnd  
sachte rei in Dörfel klingt  
merk iew, doß 's in jeds Herzel  
rachten Hametfrieden bringt.

Wenn als Gung iew maning Morgn  
ho de Küh zen Barg nausgetrieben,  
sing dos Glöckel aa ze klengeln,  
bie do manichsmol trafen blieben;  
's klang net laut, un 's klang net schie,  
's klang ju sachte über'sch Dörfel hie.  
Konnt's sei doch net racht fassen,  
wos 's zu de Leit ju jong,  
äns när markt iew: doß dos Glöckel  
rachten Hametfriedn geschlogn.

Bie nocher's in dr Welt ringezugn,  
hob manchs anner'sch Glöckel gefah,  
doch ju wie mei Hametglöckel  
hoi ka änziges geschlaa . . .  
Se klang zwar schie, doch hart un kalt,  
gerod wie de Leit sei draußen in dr Wall.  
Dacht do stets ans Hametglöckel,  
wos ju sacht, ju aasach klingt,  
wos drham in jedes Stübel  
rachten Hametfrieden bringt.

Wie iew kam zr Hamet wieder,  
in män'n Aagn 's Wasser stand,  
denn im Türmel ubn am Bargel  
sing dos Glöckel sachte an;  
's klang net laut, un 's klang net schie,  
wie 'e Ruf klangs übers Dörfel hie.  
Wos iew draußen net konnt finden,  
zug do gelei ins Harz mir nei,  
un iew konnt nu erst ergründen,  
wos dr Hametfrieden sei . . .

Walter Findeisen.

## Im Lauffschrift glühende Treppen hinauf Der Brand des Berliner Funkturms

Der riesige Saal der Festhalle I auf dem Berliner Messengelände ist fast bis auf den letzten Platz besetzt. Die Musiker stimmen ihre Instrumente. Erwartungsvoll harri man der Darbietungen des Volksenders. Es herrscht Festfreude. Niemand kann bestreiten, daß die Deutsche Rundfunkausstellung 1935 schon in den ersten vier Tagen ein voller Erfolg geworden ist. Ueber hunderttausend Besucher aus ganz Deutschland sind schon durch die geräumigen Hallen gewandert, voller Staunen über den Fortschritt der Rundfunk- und Fernsichttechnik in den letzten Jahren. Plötzlich tritt der Intendant des Reichsenders Berlin auf die Bühne: „Volksgenossen, ein Unglück ist geschehen, draußen rast die Feuerwehr aus ganz Berlin heran. Die Halle IV, drüben, jenseits der breiten Majurenallee brennt. Wir selbst natürlich, befinden uns nicht in Gefahr und werden in aller Ruhe die Festhalle räumen!“ Das geschieht denn auch.

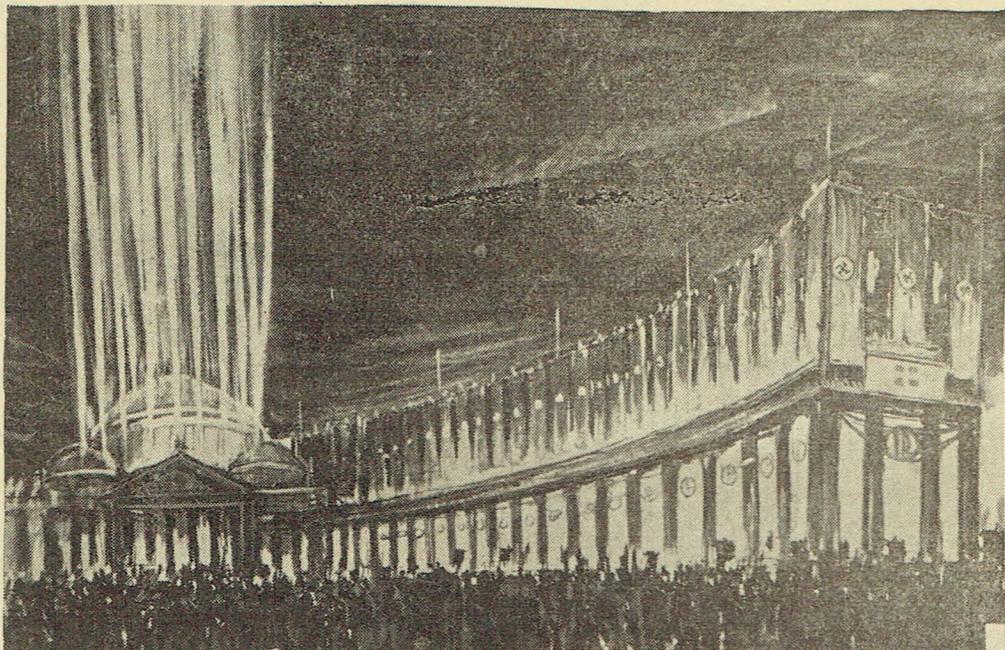
Menschen in Gefahr!

Wirklich, die große Holzhalle, das Haus der Funkindustrie steht in hellen Flammen. Wie Feuerwerk sprüht ein Funkenregen gegen den Abendhimmel. Stachflammen zucken auf, dicker, schwarzer Qualm brodeln. Die Feuerwehr ist schon am Werk, und immer neue Löschzüge rattern heran. Das ganze Messengelände gleich einem aufgeschreckten Ameisenhaufen. Würden nicht SA- und H-Leute, Arbeitsdienstler und Polizeibeamte Ketten bilden und für die Absperrung der von allen Seiten herbeiströmenden Neugierigen sorgen, die Feuerwehr hätte kaum Platz, ihre Schläuche zu legen. Unmittelbar hinter der brennenden Halle, allzunah den Flammen, erhebt sich der große Funkturm, ein Wahrzeichen Berlins. Schon hat eine Stachflamme die untere Plattform in 50 Meter Höhe, das berühmte Funkturmrestaurant erreicht. Im gleichen Augenblick knallen die Neon-Glasröhren der großen Lichtreklame, Fenstervorhänge und Fensterver-schalungen fangen Feuer. Glasscheiben zerspringen klirrend. — Menschenleben in Gefahr! „Hilfe, Wasser, — Wasser!“ hört man markerschütternde Schreie vom Funkturm-Restaurant. Aber die Menschen dort sind noch nicht einmal in dem Maße gefährdet, wie die auf der oberen Plattform, 138 Meter hoch, hart an der Turmspitze. Senkrecht unter ihnen brennt das Restaurant und von der Erde her strahlt der Brand der Industriehalle glühende Hitze aus. Der Rauch macht ihnen herzlich das Atmen fast unmöglich. Man muß sie auf dem schnellsten Wege herunterholen — mit dem Fahrstuhl!

zerschmettert. Nun muß er selbst herausgetragen werden. Der Bewußtlose wird endlich von dem Wasserstrahl erfaßt, zur Seite geschleudert, und durch das kühle Naß aus seiner Betäubung geweckt. Er kriecht einige Meter vorwärts und kann dann von seinen Kameraden gepackt und hinauf in Sicherheit gebracht werden. Erstaunlich, welche Nervenkraft einzelne Männer aufbringen. Eben noch sind sie feuchend um ihr Leben gelaufen, mit knapper Not dem Tode entronnen, und schon haben sie alle Sorge um das eigene Ich vergessen, kehren um, steigen wieder hinab in die Stätte des Unglücks, um die Arbeitskameraden nicht ihrem Schicksal zu überlassen. Alles spielt sich in wenigen Sekunden ab. Es darf ja keine Zeit verloren werden. Zu den Verschütteten tief unten auf der Schachtsohle, von denen man nicht einmal weiß, wo man sie zu suchen hat, ist der Weg versperrt. Hier scheitert die größte Selbstaufopferung. Aber die übrigen Berunglückten rufen nicht vergeblich um Hilfe...

**Straßenbahn „13“ hält vor dem Abgrund**

Noch ein anderer verliert während des Einsturzes nicht die Nerven und trägt durch sein geistesgegenwärtiges Verhalten bei, daß nicht weit größeres Unheil entsteht: Der Straßenbahnführer Rekte! Die Straßenbahnlinie 13 hatte am Brandenburger Tor einen längeren Aufenthalt. Hier steigen stets besonders viel Fahrgäste ein und aus. Außerdem muß der Fahrer auf das Signal warten, das ihm den Weg über die Baugrube in der Hermann - Göring - Straße freigeben soll und das er dann auch endlich erhält. Die Bremse wird gelöst, die Kurve langsam herumgeschwenkt, schon sieht sich der Wagen in Bewegung, fährt schneller, immer schneller. Keine 20 Meter sind es mehr bis zur Ueberbrückung des Tunnelbaues, da beginnt die Erde zu beben.



So wird Neapel den Führer empfangen. Für den Staatsbesuch des Führers in den ersten Tagen des kommenden Monats in Italien wird in den drei Städten Rom, Neapel und Florenz fieberhaft an den Vorbereitungen gearbeitet. Neben einer prunkvollen Ausschmückung ist auch eine Festbeleuchtung vorgesehen. — Unser vorstehendes Bild zeigt einen Entwurf für die Ausschmückung in Florenz und für die Festbeleuchtung der Piazza Plebiscito in Neapel (Weltbild, Zander-Multiplexk.).

Dumpfes Grollen, Donnern! Eine riesige, dicke Staubwolke schießt zum Himmel. Der Kran neigt sich, Bäume fallen. Der Mann im Führerstand der Straßenbahn wirft die Kurbel herum, zieht die Bremse mit aller Kraft. Nicht den Bruchteil einer Sekunde hat er gezögert. So grauenvoll das auch ist, was da vor ihm geschieht, die Herrschaft über den ihm anvertrauten Straßenbahnwagen verliert er nicht. Hart vor der tiefen Gruft, vor der Stelle, an der die Schienen frei über dem Abgrund hängen, bringt er die Bahn zum Halten. Gerettet! Aufatmend kann Fahrer Rekte feststellen, daß seine Bahn nicht mehr in unmittelbarer Gefahr schwebt. Die Prüfung, der er vom Schicksal so unerwartet unterworfen worden ist, hat er meisterhaft bestanden. Auch nur die geringste Unentschlossenheit hätte Tod und Verderben für mehr als fünfzig Menschen bedeutet...

**„Teufelskerle, diese deutschen Seeleute!“**

Mr. Harris, Washington (Felle en gros), erlebt die Rettungstat des Hapagdampfers „New York“

„Jetzt weiß ich, meine Herren, warum unsere „Manhattan“ bei diesem ekkigen Sturm so rücksichtslos darauflosfährt. Ich komme eben aus der Funkkabine. Ein Schiff, ein norwegischer Frachtdampfer, ist in schwerer Seenot. Seine sechszehnköpfige Besatzung muß gerettet werden, und darum eilen wir mit äußerster Maschinenkraft hin zu dem Wrack. Die Bergung braucht unsere Mannschaft jedoch nicht vorzunehmen. Dazu ist der deutsche Dampfer „New York“ bereit. Zu dem Rettungswerk will die „Manhattan“ aber Beistand leisten. Wie die

Deutschen bei diesem Orkan ein Rettungsboot aussetzen und die Schiffbrüchigen übernehmen wollen, das ist mir allerdings nicht klar. Auch die Schiffbrüchigen scheinen das nicht zu wissen. Aber ich will Ihnen der Reihe nach erzählen.“

**Das Wrack schwimmt auf seiner Ladung**

Schon in der vergangenen Nacht hat der Norweger, das Schiff trägt den Namen „Sisto“, dringende SOS-Rufe gesendet. Sein Ruder ist gebrochen und außerdem haben ihm die Wellen ein riesiges Loch geschlagen. Das einzige Rettungsboot ist in Trümmer gegangen. Zum Glück besteht die Fracht aus Nugholz. Wäre das nicht der Fall, dann hätten Schiff und Besatzung längst das Zeitliche gesegnet. So aber schwimmt die „Sisto“ vorläufig auf ihrer eigenen Ladung. Immerhin ist die Lage der sechzehn Mann recht verzweifelt. Als einer der ersten antwortet der deutsche Dampfer „New York“ den drahtlosen Hilferufen. Er ändert seinen Kurs und erklärt seine Hilfsbereitschaft. Aber die „Sisto“ funkt einige Zeit später, der englische Tankdampfer „Mobil-oil“ sei schon zur Stelle, man bedürfe deshalb des Beistandes der Deutschen nicht mehr. Ich man hat sich getäuscht. Der Seegang ist

viel zu schwer, als daß man es wagen kann, ein Rettungsboot auszusetzen. Der Tanker muß sich damit begnügen, abzuwarten und gewaltige Oelmengen auf das Meer zu pumpen, um die Wellen wenigstens etwas zu beruhigen. Er hat wohl auch zu wenig Leute an Bord, kurzum, am heutigen frühen Nachmittag muß die „Sisto“ erneute SOS-Rufe funken.

**„Seid Ihr bereit?“**

Die „New York“ antwortet, sie werde in vier Stunden bei dem Wrack sein, aber auch andere Dampfer, darunter unsere „Manhattan“ melden sich. So ist das gottlob bei den Seeleuten, ganz gleich welcher Nation, wenn ein Schiff in Seenot gerät, dann

tut jeder was er kann, um zu helfen. Obwohl sich die „New York“ gegen den Sturm vorwärtskämpfen muß, langt sie vor den übrigen Dampfern an der Unglücksstätte an. Immerhin ist inzwischen die Dunkelheit hereingebrochen. Nun muß man sich einmal vorstellen, es tobt ein Sturm, nun, ich brauche wohl auf seine Stärke nicht hinzuweisen, wir sind schließlich die letzten wenigen Fahrgäste auf der „Manhattan“, die noch von der Seekrankheit verschont geblieben sind, — dann diese Finsternis, bei der man buchstäblich nicht die Hand vor Augen sehen kann. Ja und unter diesen Umständen fragt die „New York“ an, ob man auf der „Sisto“ bereit sei. Man werde mit einem Rettungsboot kommen. Die Norweger können diese Botschaft, so scheint es, lange Zeit nicht fassen. Endlich, ich habe es mir aufgeschrieben, telegraphieren sie zurück: „Unmöglich in Euer Boot zu gelangen, wir hoffen auf besseres Wetter bei Tagesanbruch, wir können uns vielleicht noch so lange halten. Haltet bitte Euer Boot für alle Fälle bereit.“

**Eine ganze Flotte ist herbeigeeilt**

„Inzwischen beratschlagen die Kapitäne der einzelnen Dampfer auf drahtlosem Wege, wie das Rettungswerk angepackt werden soll. Daß der deutsche Dampfer dabei die Hauptaufgabe übernimmt, gilt von Anfang an als abgemacht. Natürlich weiß ich nicht, was alle vereinbart worden ist, ich weiß nur, daß die Norweger vor wenige Minuten verzweifelt gesunkt haben, die „Sisto“ sinke, die Deutsche mögen ihr Neuzerstes tun. Ich schlage vor, meine Herren, wir treten einmal an die Fenster. Vielleicht sehen wir etwas von den Rettungsmannövern. Da haben Sie es. Wir sind schon an Ort und Stelle. Un

zählige Lichter ringsum! Eins, zwei, drei, vier, fünf Dampfer. Phantastisch, das Spiel der Scheinwerfer! Irgendwo muß man auch das Wrack der „Sisto“ entdecken können. Hat jemand ein Fernglas? Wir wollen einmal das Fenster herunterlassen. Alle Wetter diese Kälte. Der Sturm ist auch nicht schwächer geworden, das kann man wohl sagen! Dort hinten das Schiff mit den Riesenscheinwerfern, das ist vermutlich der deutsche Dampfer „Europa“. Hier vor uns steht „Präsident Harding“. Die „New York“ kann ich nicht sehen. Ebensovienig das Wrack der „Sisto“. Die vielen Dampfer rauben einem die Sicht.“

„Dort der Schatten, — das ist das Wrack!“

Herrschaften, haben wir aber ein Glück! Der „Präsident Harding“ schiebt sich zur Seite. Da, der schattenhafte, dunkle Dampfer! Jetzt wird er von den

Wellen hochgehoben. Eine rote Laterne blinkt, jetzt verschwindet er in einem Wellental — das, sehen Sie genau hin, das ist ein Wrack, die „Sisto“! Wo mag wohl die deutsche „New York“ stehen? Die Namen der einzelnen Dampfer kann man zwar nicht entziffern, aber man braucht ja nur aufzupassen, wo ein Rettungsboot abgeht. Halt, ich habe die „New York“! Man muß sich weit aus dem Fenster beugen. Die Deutschen sind wirklich schon dabei, ein Boot zu Wasser zu lassen. Um Himmels Willen, das Boot schlägt mit furchtbarer Gewalt an die Bordwand. Es schwingt hin und her, prallt schon einmal an. Das kann nicht gut gehen, der Sturm ist zu heftig, die Leute werden selbst zuerst ertrinken. Ich zittere am ganzen Leibe. Daß ich das aber auch miterleben muß! Eine furchtbare Welle schlägt von unten gegen das Boot, es ist aus . . . Nein, das Boot schwimmt!

Die Männer rudern wie die Teufel. Was dazu gehört, sich in diesen Hegentessel hinabzuwagen, das kann wahrscheinlich keiner von uns ermessen. Das ist tollste Tollkühnheit!

Das Boot kommt nicht frei!

Elf Männer sitzen in dem Boot, acht davon rudern. Sie werden schon wieder gegen die „New York“ getrieben, sie kommen nicht frei. Sollen sie doch noch kentern? Es scheint, als hat man auf der „New York“ die große Gefahr längst erkannt. Das Schiff fährt rückwärts. Wieder stößt das Boot an, — doch nicht, um ein Haar am Bug des Dampfers vorbei! Die „New York“ ist schon ausgewichen. Jetzt werden die braven Retter aufatmen. Sie haben nun wenigstens ihr kleines Fahrzeug in der Gewalt. Aber wie soll das nur weiter werden? Wenn man sieht, wie das Boot auf einem Wellenkamm hoch in die Luft gehoben wird, um dann wieder in einem Wellental vollkommen zu verschwinden, krampft sich einem das Herz zusammen. Möge den Braven der Himmel gnädig sein! Während wir ihnen von unserem sicheren Speisesaal neugierig nachblicken, kämpfen sie, ganz auf sich allein gestellt, mit dem Tode. Nein, ich kann es nicht mehr mit ansehen!“

Sprung in die eiskalte Flut

„Was sagen Sie, das Boot hat das Wrack erreicht? Jetzt bin ich aber doch gespannt, was die Deutschen, diese Teufelskerle, anfangen werden. Sie tanzen ja richtig um das Wrack herum. Wenn sie nur nicht mit der „Sisto“ zusammenstoßen, dann sind sie alle verloren. Anlegen ist nicht möglich. Sieh da, die Norweger werfen ein Seil. Es fällt daneben, muß noch einmal geworfen werden. Jetzt haben es die Deutschen ergriffen. Sie rudern immer weiter, versuchen den Zusammenstoß zu verhindern. Doch zusammengeprallt? Nein, es ging noch einmal gut. Was ist das, da ist ja jemand ins Wasser gesprungen. Ein Norweger! Mir geht ein Licht auf. Die Schiffbrüchigen müssen sich anseilen und ins Wasser springen. Von den Deutschen werden sie dann ins Boot gezogen und hereingehoben. Das scheint

aber nicht so einfach zu sein. Wie lange man sich quält, ehe der mutige Schwimmer geborgen ist. Bravo, einer ist gerettet! Wieder springt einer. Er hat abgewartet, bis eine hohe Welle gekommen ist. In die hat er sich dann einfach hineingeworfen. Im Rettungsboot rudern acht Mann. Einer steuert, und zwei haben die Hände frei, um den Norweger heranzuziehen und ihm ins Boot zu helfen. O weh, der Schiffbrüchige, der jetzt gesprungen ist, hat die Welle verpaßt, um den Bruchteil einer Sekunde hat er zu lange gezögert. Nun ist er viele Meter in ein tiefes Wellental gestürzt. Da taucht aber schon ein Kopf auf. Großartig, wie die Scheinwerfer des Riesendampfers „Europa“ Licht spenden. In tiefster Nacht herrscht um die unglückliche „Sisto“ beinahe Tageshelle. Auch dieser Mann wird den Fluten entris-

sen. Augenscheinlich ist er halb bewusstlos. So, und jetzt werde ich vom bloßen Zuseher seetranke. Das hat mir noch gefehlt. Vierzehnmal bin ich nun schon über den Atlantik gereist und jetzt muß ich mich so blamieren! Pfui Teufel, wie ist mir übel! Bitte einen Whisky, aber rasch! Wenn man nur nicht immer daran denken brauchte, was da draußen geschieht! Ich muß mich hinlegen.“

Ein Rotfeuer flammt auf

„Da habe ich doch richtig zwei Stunden geschlafen, ich war eben von der Aufregung ganz erschöpft. Nun geht es aber wieder besser. Was, das Rettungsboot steht immer noch bei dem Wrack und mit dem Rudern ist nicht einen einzigen Augenblick innegehalten worden? Ja, haben denn die Leute Muskeln wie Eisen? Alle Wetter, es sind ja nur noch zwei Mann auf der „Sisto“. Ein geschickter Sprung! Dabei müssen die Schiffbrüchigen bei dieser Hundekälte fast zu Tode erstarrt sein. Das Unwetter hat sie doch seit vielen Stunden bis auf die Haut durchnäßt. Bald ist es geschafft. Der Letzte kommt an die Reihe, sicher der Kapitän. Wie wird dem zu Mute sein! Er scheint sich von seinem Schiff kaum trennen zu können. Aber jetzt ist auch er im Wasser.“

(Fortsetzung folgt.)



Der Führer in der Kabine seines Flugzeuges.

(Bresse-Hoffmann, Zander-Multipler-K.)