

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

Cannings Rettungsapparat

[urn:nbn:de:bsz:31-250681](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-250681)

Der Wanderer befindet sich jetzt in einer schon bedeutenden Tiefe und erwartet das Ende der Schlucht; aber er täuscht sich, denn noch folgt ein starker Abbruch, über welchen der Bach sich in das Büttenloch ergießt, und so den dritten größern Wasserfall darstellt. Hier endlich erweitert sich die Felschlucht; neben den starren Granitklippen erheben sich ansehnlichere Baumgruppen, und bald erscheint der grüne Thalgrund wieder, welcher dieser Stelle, wo man das Rauschen der Fälle noch vernimmt, einen ganz eigenthümlichen Reiz verleiht. Der Griedenbach hat die Granitblöcke überwunden, und fließt jetzt unter dem Namen des Vierbaches ruhig durch die Wiesen hin.

Es würde eine sehr gewandte Feder erfordern, um die Schönheit der Büttensteiner Fälle würdig zu schildern. Das Großartige und Wildromantische habe ich noch nirgend so gefunden, und was diesem herrlichen Naturbilde die malerische Vollenbung gibt, das ist das üppige Grün, welches hier mit der Nacktheit des starren Felsens und dem blendenden Schaume des tosenden Sturzbaches so reichlich abwechselt. Gleichwohl sind diese Schönheiten alle bisher ein verborgener Schatz gewesen, denn erst vor einigen Jahren hat ein Forstmann dieser Gegend sich ihrer angenommen, die Felschlucht gangbar machen lassen, und so dem Naturfreunde eines der großartigsten Schauspiele eröffnet.

B.

## Cannings Rettungsapparat.

(Tafel 22.)

Man hat in der neueren Zeit in Bezug auf den Schiffbau manche wichtige Verbesserungen gemacht, aber noch immer werden alljährlich hunderte von Fahrzeugen ein Raub der Wellen und viele tausend Menschenleben gehen verloren. Auf der hohen See, fern von den Küsten, ereignen sich indessen verhältnismäßig wenige Schiffbrüche, die meisten kommen in engen Durchfahrten z. B. im Kanale zwischen England und Frankreich vor, der zu den allergefährlichsten Gewässern gehört. Noch im vorigen Herbst und bei den Stürmen während der ersten Monate dieses Jahres gingen dort eine Menge von Schiffen im Angesichte der Küste unter, ohne daß es den am Lande befindlichen Menschen möglich gewesen wäre, die Schiffbrüchigen zu retten.

Von jeher hat man auf Mittel gesonnen, einen einfachen und sicheren Rettungsapparat herzustellen, dessen sich die Schiffbrüchigen bedienen könnten, und das zugleich einfach war und doch im Schiffe keinen allzugroßen Raum einnehmen durfte. Wenn jetzt ein Fahrzeug verunglückt, so bleibt den Menschen, die sich retten wollen, fast nichts weiter übrig, als sich an eine Tonne, einen

Maß oder eine Planke anzuklammern. Freilich gibt es auch Rettungsboote, und man hat auch allerlei, ohne Frage sehr sinnreiche, Maschinen erfunden, die in gewissen Fällen ihren Nutzen haben; sie sind aber theils kostspielig und zu umfangreich, theils nicht so eingerichtet, daß sie unter allen Umständen die gewünschten Dienste zu leisten vermöchten. Die Schiffbrüchigen waren dem guten Glück, dem Zufalle überlassen, und das Beste bei der Rettung mußten gewöhnlich die vom Lande herbeieilenden Boote thun. Von der größten Wichtigkeit war es daher, einen Apparat zu ersinnen, der es möglich machte, von einem gescheiterten Fahrzeuge mit Sicherheit ans Land gelangen zu können. Bis her suchte man eine Verbindung mit dem Lande auf verschiedene Art zu bewerkstelligen, z. B. durch Drachen, Tonnen, Raketen, Kanonenkugeln ic. Auf die Wirksamkeit dieser Mittel war aber mit Sicherheit nicht unter allen Umständen zu rechnen, viele waren auch von Leuten erfunden worden, die das Seeleben und Seewesen nicht praktisch kannten. Daher legten Kapitäne und Matrosen auf ihre Erfindungen kein Gewicht, wie sie denn



überhaupt sorglos und unbekümmert wegen ihres Lebens zu sein pflegen, und sich mehr auf ihr Glück als auf Rettungsmaschinen verlassen.

Es liegt auf der flachen Hand, daß ein Mann, der sich an einen schwimmenden Balken anklammert, ein Spiel des Meeres und der Winde ist, und sich bei kaltem Wetter unmöglich lange Zeit gehörig daran festhalten kann. Gelingt es ihm auch, an die Küste getrieben zu werden, so zerschmettert ihm die Brandung nicht selten Beine oder Arme, und wenn die Küste felsig ist, so hat er kaum Hoffnung heilen Leibes das Land zu erreichen. Korkjacken, mit Gummi elastikum gesättigte Röcke, Macintoshs und dergleichen, halten den Menschen, welcher sie trägt, wohl über dem Wasser, so daß er immer wieder aus den Wellen auftaucht, die über ihm zusammenschlagen; aber er wird doch dabei durchnäßt, durch den steten Kampf mit dem wilden Elemente abgemattet, und ist der Gefahr ausgesetzt, entweder von den umhertreibenden Stücken des Wracks oder an der Küste schwer beschädigt oder gar zerschmettert zu werden.

Man hat auch Rettungsbote gebaut, die allerdings manchem Schiffbrüchigen das Leben erhielten, aber sie sind nur da anwendbar, wo die Vertikalität sie begünstigt, z. B. bei einer Einfahrt in einen Hafen, in eine Strommündung, oder an sandigen Gestaden. Aber selbst dort lassen sie sich bei sehr heftigem Sturme und wenn die See ungewöhnlich hoch geht, nicht anwenden, leisten also gerade in den dringendsten Fällen nicht, was sie leisten sollten. An felsigen Küsten sind sie sogar gefährlich, weil sie an denselben jedesmal in Trümmer geschlagen werden, sobald sie von Wind und Wellen gegen sie getrieben sind.

Ein englischer Seemann, Herr Canning, der begriff, wie unzulänglich alle bisher bekannten Rettungsapparate sind, bauete nun einen solchen, der alle Vorgänger weit übertrifft, sich durch große Einfachheit und Wohlfeilheit auszeichnet, und wie die Erfahrung zeigt, kaum etwas zu wünschen übrig läßt. Er bauete ein Floß, welches unsere Tafel dem Leser veranschaulicht.

Im September 1830 war er mit dem Baue desselben fertig geworden. Auf der im Kanale liegenden Insel Jersey ließ er dasselbe aus dem Hafen von St. Helier bis in die Nähe von Elisabeth Castle schleppen, kappte dann das Tau und überließ sich der Wuth des Windes und der Wellen, welche ihn gegen die von allen Schiffen so sehr gefürchteten Felsen von La Collette trieben. Er saß mitten in seinem Floß, rückwärts gelehnt, mit übereinandergeschlagenen Armen, wie in einem Sofa, ließ sich schaukeln und pfiff ein Lied, während er gegen die spitzigen Felsvorsprünge geschleudert

wurde. Eine wüthende Welle warf ihn endlich ans Land, und wohlgemuth stieg er von seinem Throne herab, freudig bewillkommnet von der zahlreichen Menschenmenge, welche sich an der Küste versammelt hatte, um seinem halobrechenden Versuche zuzusehen. Kaum war er eine Minute am Lande, so zog er einige Raketen hervor, befestigte an diese ein Tau, ließ sie steigen, und that auf diese Weise die Möglichkeit dar, einem in Noth befindlichen Schiffe unverzüglich helfen zu können. Mehrere erfahrene Schiffskapitäne bestätigten, daß seine Erfindung von dem größten Nutzen, sein Boot ungemein einfach und sehr sinnreich, der Erfolg sicher sei. Canning wiederholte seine Versuche in der Themse bei stürmischem Wetter, und auch hier gelangen sie vollkommen.

Nach Cannings Beschreibung hat es mit diesem Rettungsfloß folgende Beschaffenheit. Man nimmt drei kleine Bramsegelstangen oder Raen, oder im Nothfalle auch nur drei Bretter. Für kleinere Fahrzeuge können dieselben acht bis zehn, für größere zwölf bis fünfzehn, für sehr große von fünfzehn bis zwanzig Fuß lang sein, aber alle von möglichst gleicher Länge. Jede Stange wird in sechs Abtheilungen getheilt, und jede Abtheilung mit einem Merkzeichen versehen, (Fig. 1.); sodann werden fünf Krampen hineingeschlagen, und zwar so wie Figur 2 zeigt, weil dann die Stangen selbst nicht geschwächt werden, und sich nichts scheuert und reibt, wenn das Floß fertig ist.

Sind die drei zwölf Fuß langen Stangen so vorge richtet, und liegen, wie Figur 3 zeigt auf dem Verdeck, umwunden von einem Tau, welches durch die 3 mittleren Klammern hindurchläuft, so werden sie aufrecht aufs Verdeck gestellt und das Seil in der Mitte angezogen und festgemacht, wodurch sie die Figur 4 bekommen.

Nun werden die einzelnen Stangen vermittelt eines zwölf Klafter langen dreißölligen Taues, welches durch die Klammern gezogen und um die Stangen geschlungen wird, miteinander verbunden, wie Figur 5 zeigt und bilden so ein starkes, haltbares, leichtes und ungemein elastisches Gestell, welches den heftigsten Stößen und Schlägen widersteht, ohne daß Gefahr einer Zertrümmerung vorhanden wäre.

Wenn drei oder vier rüstige Männer, welche auf die Arbeit einigermaßen eingeübt sind, Hand ans Werk legen, so ist dieselbe schneller geschehen, als wir Zeit brauchten, sie hier zu beschreiben und die Anleitung zu geben. Um nun dem Floße Schwimmfähigkeit zu verschaffen, nimmt man entweder leere Fässer oder Bramstangen und andere große Segelstangen und Ma-



sien, oder andere geeignete Gegenstände, z. B. Korkholzbündel.

Werden Fässer dazu verwandt, so befestigt man solche mit Tauern, welche um den Bauch der Fässer geschlungen und, um das Abgleiten derselben zu vermeiden, vermittelt eines Pflockes im Spundloch festgemacht sind an dem untern Ende der 3 Stangen und erhält somit Figur 7. Auf diese Weise kann man an jede der Stangen ein Faß, oder zwei, drei bis vier Fässer befestigen, je nachdem eine größere oder geringere Schwimm- und Tragfähigkeit hergestellt werden soll. Drei Fässer, jedes von etwa achtzig Gallonen, sind schon vollkommen hinreichend, um die gewöhnliche Mannschaft einer Brigg über dem Wasser zu halten. Drängt die Zeit nicht allzusehr, und ist die Leeküste, (die Küste unter dem Winde) sehr gefährlich, so wird es oft nöthig, in jedem Falle aber räthlich sein, Hangmatten, Matragen, Segeltuch, Kissen oder dergleichen um die Fässer zu binden, damit diese letzteren durch die Umhüllung geschützt werden.

Sind aber keine Fässer zur Hand, so nimmt man große Stangen, befestigt sie mittelst der Klammern an die untern Enden des Flosses und bildet so ein Dreieck, welches durch das Gestell des Flosses zusammengehalten wird. Man hat aber wohl darauf zu achten, daß Stangen, Bretter, überhaupt Alles, was man anwendet, um dem Flosse Schwimmfähigkeit zu verleihen, nicht etwa innerhalb des Dreiecks angebracht werde, weil es sonst umstürzen könnte, indem es Wind und Wellen Widerstand leistete. Dadurch erhielte es gerade die Nachteile eines gewöhnlichen platten Flosses, die ja vermieden werden sollen.

Ist nun dasselbe ins Wasser gelassen und dem Schiffe zur Seite, so wird jedenfalls immer das obere Ende einer der Stangen über das Deck des Schiffes reichen, und vermöge der angebrachten Tane gewissermaßen eine Treppe vom Berdeck bis in die Wiege bilden, wohin die Schiffsmannschaft und die Reisenden hinabsteigen, und wo sie sich dann vertheilen. Die Männer können sich rittlings auf die Stangen setzen, welche wegen der Tane, einen ganz sichern Sitz darbieten; Frauen und Kinder bringt man in die Mitte.

Nehmen wir nun an, das Floß werde mit seiner Ladung vom Hintertheile oder dem Quarterdeck des Schiffes aufs Gerathewohl abgetrieben. Dann bedarf man keiner Ruder und keiner Segel, um es an die Leeküste zu

schaffen, denn derselbe Wind, welcher dem Schiffe unheilbringend ist, kommt für das Floß erwünscht, indem er es so schnell als möglich an die Küste treibt. Weil es nämlich hoch aus dem Wasser hervorragt, wirkt der Wind auf dasselbe verhältnismäßig weit stärker ein, als die See; es wird also nicht, wie jede Art von Booten oder platten Flossen, auf welche die Fluthen mehr wirken als der Wind, von den Wellen wieder zurückgetrieben werden. In der Brandung haben die Wellen auf ein offenes Gestell, das ihnen keinen Widerstand entgegen setzt keine beträchtliche Einwirkung; sie schlagen durch das Floß hindurch, unter den Füßen der auf demselben befindlichen Menschen weg; und eine Gefahr, daß es umschlagen könne, ist gar nicht vorhanden.

Daß ein solches Floß, praktisch vom größten Werthe sei, bedarf keines Beweises.

Jedes Schiff kann mehrere derselben am Bord haben, ohne daß sie Raum wegnehmen; Canning hat sie so zu verfertigen gewußt, daß man sie zusammenlegen kann, wie Regenschirme, und binnen einer Minute lassen sie sich so weit fertig machen, daß sie die See halten. Ist ein Schiff in der Nähe des Landes, so können die auf dem Flosse mit demselben mittelst eines Tanes in Verbindung bleiben. Strandet es auf einem Riff, aber so, daß man noch nicht alle Hoffnung aufgeben muß, es wieder losbringen zu können, so rettet sich die Mannschaft auf das Rettungsfloß, hält dasselbe mittelst einiger Tane am Schiffe in beliebiger Entfernung fest, und wartet ruhig ab, wie sich die Sache gestaltet. Das hat namentlich seine Vortheile an Küsten die von grausamen Wilden bewohnt werden, z. B. bei den Inseln im stillen Weltmeer. In ähnlicher Weise kann man verfahren, wenn ein Schiff auf offener See ein Leck erhält oder in Brand geräth. Die, welche mit Löschern oder dem Verstopfen des Lecks beschäftigt sind, haben die Gewißheit, daß sie, mittelst einiger Seile, im schlimmsten Falle immer auf das Floß gelangen können. Dasselbe kann auch dazu dienen, in stürmischem Wetter, wenn keine Boote sich herauswagen dürfen, die Verbindung zwischen zwei Schiffen zu unterhalten; man kann weiter mit demselben an einer schwer zugängigen Küste Truppen, Vorräthe ic. landen, kurz, das Floß ist höchst nützlich, und in mannigfacher Weise zu verwenden.