Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1932)

Artikel: Schiffskatastrophen
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-988502

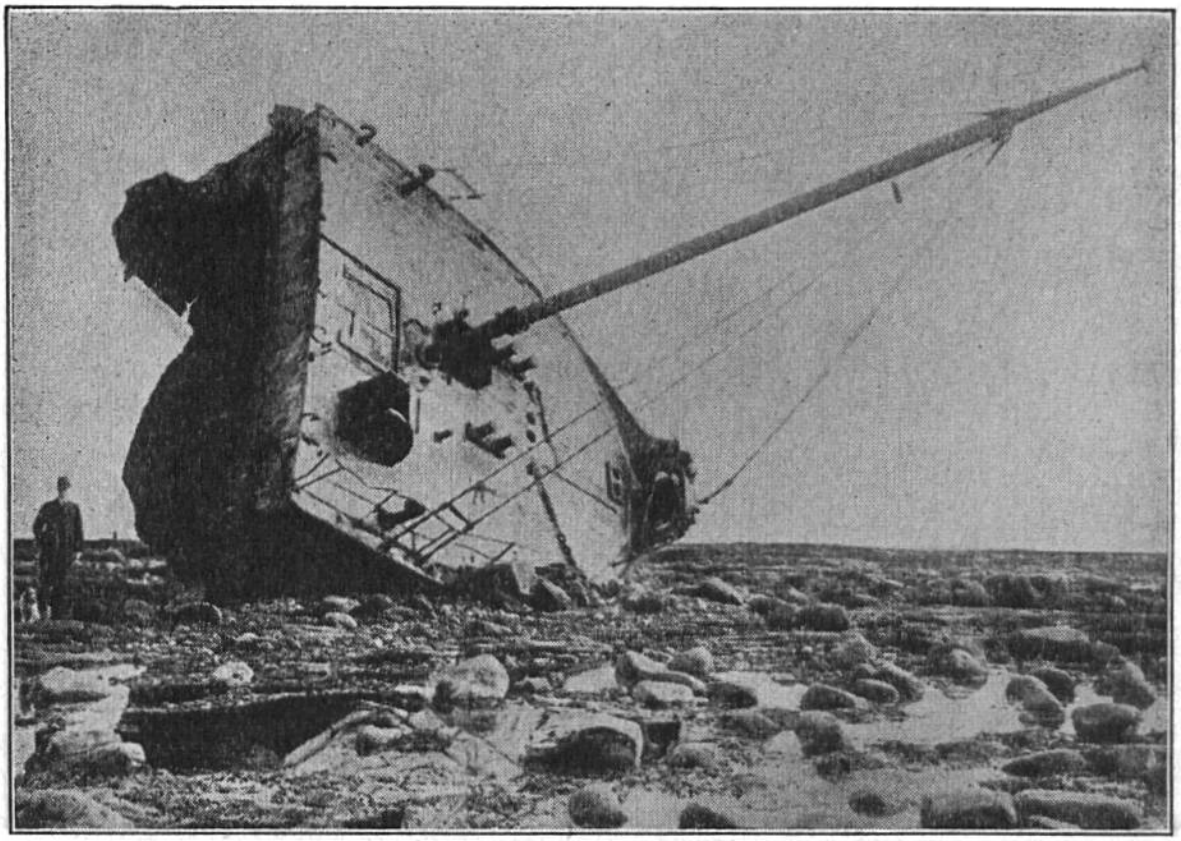
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 18.07.2025

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

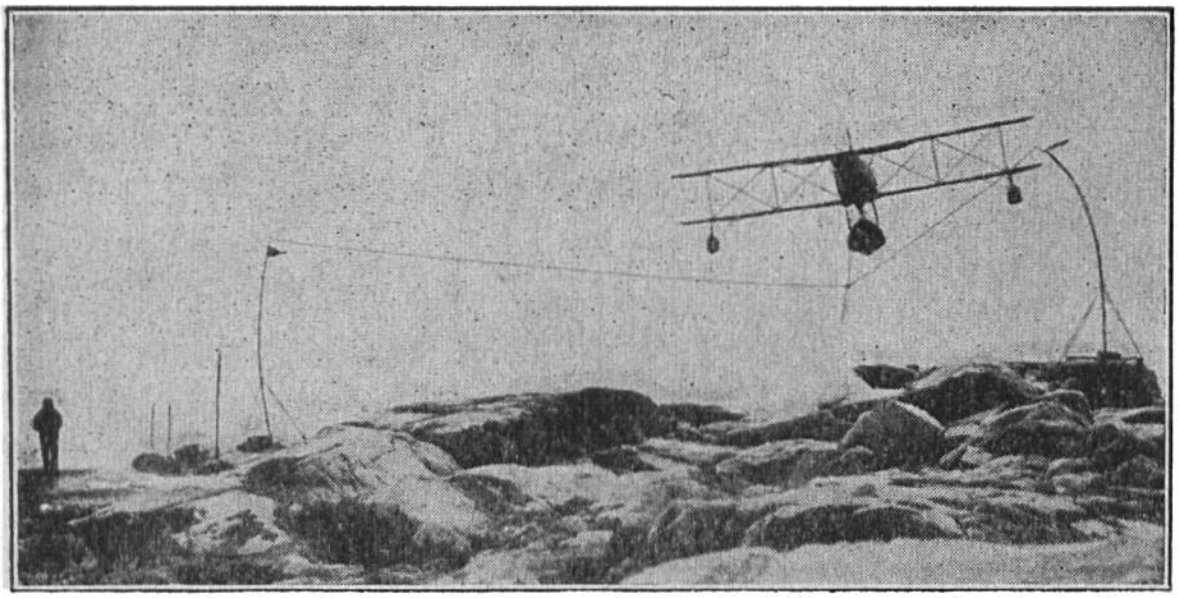


Vorderschiff des an der engl. Küste gestrandeten Handelsdampfers Monaleen. Das Schiff lief auf Klippen auf und wurde zerrissen.

SCHIFFSKATASTROPHEN.

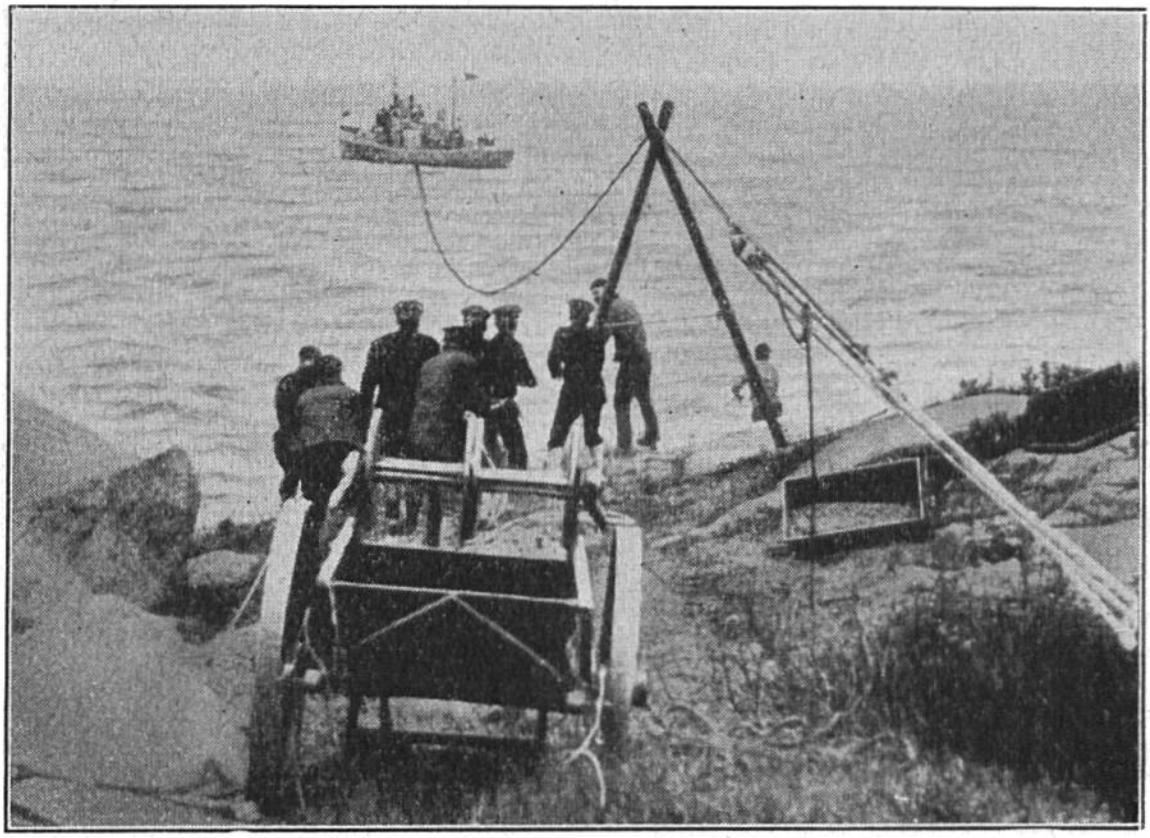
Berichte von grossen Schiffskatastrophen füllten in den letzten Jahren spaltenlang die Zeitungen. Trotzdem ist im Vergleich zu frühern Zeiten die Verkehrssicherheit zur See grösser geworden dank den Fortschritten moderner Technik. Schiffsunglücksfälle von verheerend grossem Ausmass sind glücklicherweise immerhin recht selten, gemessen an der gewaltigen Zunahme des Verkehrs auf dem Meer. In England rechnete man früher mit rund 1000 Schiffbrüchen auf ein Jahr, und in den Jahren 1838—1879 zählte man 144 auf dem Atlantischen Ozean gesunkene Dampfer, mit denen ungefähr 6000 Menschen untergingen.

Die grösste Katastrophe des letzten Jahrhunderts war das Sinken einer englischen Fregatte, „St. George and Defence", nahe der Küste von Jütland im Jahre 1871. Der Verlust von 2000 Mann war zu beklagen. Unver-



Rettung aus Seenot. Das Flugzeug fasst mit einem Greifer das Ende einer Rettungsleine, die zwischen zwei Stangen gespannt ist, um die Leine auf ein gestrandetes Schiff zu bringen.

wischt ist noch in allen, die damals davon hörten, die Erinnerung an die erschütternde Katastrophe des Luxusdampfers „Titanic". Im April des Jahres 1912 trat die „Titanic" ihre erste Reise an mit dem Ziel New York. Das Schicksal fügte es, dass es auch die letzte war. Auf der Höhe von Neufundland prallte das Schiff gegen einen schwimmenden Eisberg und sank, 1500 Personen mit sich in den Fluten begrabend. Die „Titanic" war mit 45 000 Tonnen das grösste Schiff der damaligen Zeit. Es sollte einen neuen Rekord der Reisegeschwindigkeit erreichen, und das wohl verschuldete den Untergang. Wahres Heldentum bewies der Telegraphist Philipps. Bis zum letzten Atemzug sandte er auf seinem Apparat den Hülferuf S. O. S. (save our souls, rettet unser Leben!) aus. Bei solchen unglückseligen Zufällen oder unvorsichtiger Steuerung hilft die sorgfältigst berechnete Bausicherheit des Schiffes nichts. Jedes Schiff wird übrigens von Staats wegen vor seiner Ausfahrt durch eine Aufsichtsbehörde auf das genaueste geprüft. Bedenkt man, welchen Gewalten ein Schiff standzuhalten hat, welchem Druck



Die Leine stellt die Verbindung vom Wrack zur Rettungsmannschaft am Ufer her.

und Zug und Wellenschlag, so erscheinen einem Dampfer und Segler, die siegreich den Ozean durchqueren, als wahre Wunderwerke. Gegen alle drohenden Gefahren und möglichen Beschädigungen, wie sie aus der Geschichte der Schiffahrt bekannt sind, sucht der Schiffsbautechniker sein Werk zu sichern. Damit bei einem Aufstossen auf den Grund oder bei einem Rammstoss durch ein anderes Schiff die Schwimmfähigkeit möglichst lange, wenigstens bis Hilfe eintreffen kann, erhalten bleibe, ist an den gefährdeten Stellen ein doppelter Schiffsboden angebracht. Er ist so widerstandsfähig wie die „Aussenhaut". Der Raum zwischen den beiden Böden ist durch zahlreiche Quer- und Längs-Wände in viele wasserdichte Zellen aufgeteilt. Ist der Aussenboden an einer Stelle leck geworden und füllen sich dort die Zellen mit Wasser, so ist trotzdem ein Sinken ausgeschlossen. Wenn gegen Ende einer Meer-

fahrt die Standfestigkeit (Stabilität) eines Schiffes geringer wird, weil das tief im Innern untergebrachte Süsswasserreservoir beinahe leer und die ebenfalls beschwerenden Brennstoffvorräte zur Neige gehen, dann können die Doppelbodenzellen mit Wasser gefüllt werden, und die Stabilität ist aufs neue gesichert. Gegen Feuersgefahr ist alles, was findige Techniker schufen an automatischen Alarmglocken und Feuerlöschern, im Schiff vorhanden. Jeder Matrose ist übrigens ausgebildeter Feuerwehrmann. Um die Arbeit der Maschinen zu gewährleisten, führt man Reserve- und Ersatzteile mit. Einen sichern Kurs verbürgen die modernen Kreiselkompassanlagen. Ist bei Nebel Sicht und Orientierung erschwert, dann warnen Unterwasserhörapparate vor Untiefen, Klippen, Eisbergen. Wunderbar sind die Dienste der Radiotelegraphie, denen schon Tausende ihre Rettung verdanken. Der Radio-Empfänger nimmt Berichte über die Wetterlage, Warnungen vor schwimmenden Eisbergen auf. In Stunden der Gefahr wird unaufhörlich der S. O. S.-Ruf gesendet. Erfolgt Antwort, so wird die genaue Lage des Schiffes telegraphiert. Als letztes sind dann die Rettungsboote da, auf denen für jeden Passagier und jeden Mann der Besatzung ein Platz berechnet sein soll. Eingebaute Luftkästen bewahren die Rettungsboote vor dem Sinken. Alle Boote enthalten Lebensmittel und Trinkwasser. Manche sind mit Scheinwerfern, Funkspruchein richtung, Motoren versehen. Auf dem Schiff sind ausserdem Schwimmwesten in genügender Zahl vorhanden.

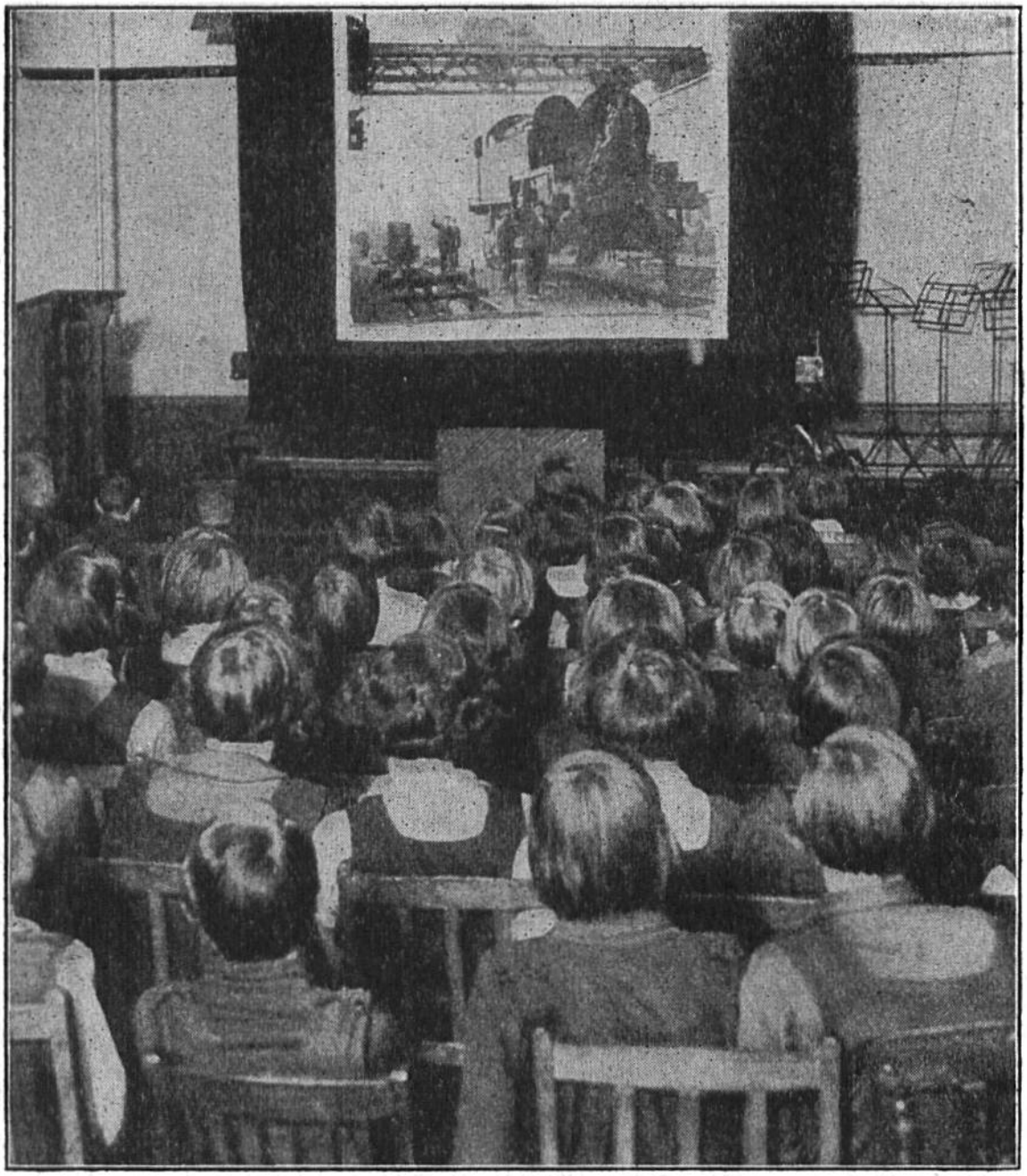
An gestrandete Schiffe mit Rettungsbooten heranzukommen, ist bei hohem Seegang oft ausgeschlossen. Da sucht man denn vom Ufer aus durch eine Leine die Verbindung mit dem gestrandeten Schiff herzustellen. Um die Leine zielsicher zu werfen, gibt es Raketenvorrichtungen, bei denen die abgeschossene Ra-

Die Leine dient als eine Art Seilbahn. In einem Ringgürtel mit angenähten Traghosen zum Einschlüpfen werden die Schiffsinsassen ans Land gezogen.

kete die Leine mit sich aufs Schiff hinüber nachzieht. In neuester Zeit hilft auch das Flugzeug im Rettungsdienst mit. Auf das gestrandete Schiff niedergehen kann es natürlich nicht. Dafür aber wirft es die Leine ab. Diese Leine dient nun als eine Art Schwebebahn, an der die Schiffsinsassen in sog. Hosenbojen ans Ufer gezogen werden können.

GERINGE SELBSTSCHÄTZUNG.

Ein Herr brach beim Schlittschuhlaufen durchs Eis und lief grosse Gefahr zu ertrinken. Mit Mühe gelang es einem Mann, ihn zu retten. Der Herr belohnte seinen Lebensretter mit einem 50 Cts.-Stück. Einige Zuschauer drückten ihr Erstaunen ob der geringen Gabe aus; aber der Lebensretter bemerkte: „Der Herr weiss ja selbst am besten, was sein Leben wert ist“ und ging davon.



UNTERRICHT DURCH DEN TONFILM IN EINER LONDONER SCHULE.

In vielen Londoner Schulen machte man Versuche über die Eignung des Tonfilms als Lehrmittel. Sechzehn Filme aus verschiedenen Wissensgebieten wurden den Schülern und Schülerinnen vorgeführt, und diese hatten dann in Aufsätzen über ihre Eindrücke zu berichten. Der Erfolg entsprach den Erwartungen: tatsächlich prägt sich der Stoff, durch die Verbindung von Wort, Ton und lebendem Bild, dem Gedächtnisse leicht und dauernd ein.