

Eisberg-Jäger

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **11 (1935)**

Heft 35

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-755425>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Eisberg-Jäger

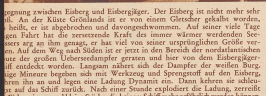
AUFNAHMEN «U.S. COAST GUARD PHOTOS»

so mußten sie dringend eine zweckentsprechende Eisberg-Abwehr im Leben rufen. Und so ergab denn schon im Jahre 1913 in London die sogenannte «Titanic-Konferenz» an der England, Frankreich, Deutschland, Holland, Norwegen und die Vereinigten Staaten teilnahmen. Es wurde da die großartige Organisation der Eisberg-Jäger im Leben gerufen, die seitdem als ein Musterbeispiel internationaler Zusammenarbeit berühmt geworden ist, obwohl sie in aller Stille ihre mühselige und verantwortungsvolle Arbeit verricht.

Von den riesigen, bis an den Meeresspiegel hinaufreichenden Gletscherarmen Grönlands und der Neufundlandküste lösen sich unter Einwirkung warmer Strömungen gewaltige Eismassen und schwimmen von den polaren Coecentrirten geradwegs, südwärts. Von den Massen dieser im Wasser schwebenden Eisgängen bekommt man erst eine Vorstellung, wenn man weiß, daß nur ein Neuntel ihrer Malle aus dem Wasser herausragt und dieser Bruchteil nicht selten 100 Meter Höhe, 600 bis 1000 Meter Länge und 300-400 Meter Breite hat. Ein solcher Kolob schmilzt freilich nicht so rasch, auch wenn er in wärmeren Gegenden schwimmt, so erklärt es sich, daß auch noch auf der Höhe der Südküste Portugals (2 Grad nördlicher Breite) Eisberge geblieben waren. Unendlich häufiger finden sich diese Schären der Schifffahrt selbstverständlich im Nordatlantik — ein einziges Walschiff hat im April 1935 weit unterhalb der Neufundlandküste 346 gesichtet.

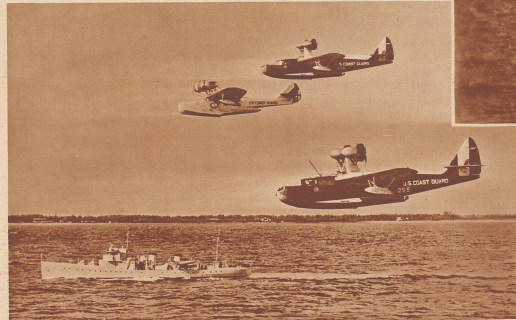
Das Merkwürdige ist, daß nicht gerade die größten Eisberge für die Schiffe am gefährlichsten sind. Denn diese sieht man ja bei klarem Wetter schon aus großer Ferne, und auch im Nebel meldet der rapide Temperatursturz des Wassers, daß Gefahr im Verzug ist. Heimtückischer Gegner sind die flachen, schollenartigen Eisplatten, die glatt auf dem Wasser liegen und bei großer See nahezu unsichtbar bleiben. Die romantisch aussehenden schwimmenden Eisbergen werden zum Verleiten der Schiffe erst, wenn sie vom warmen Seewasser unterhält sind und infolge der Gleichgewichtsveränderung jäh umstürzen. Dann gibt es keine Rettung mehr: der Wirbel von Eis und Wasser reißt alles mit sich.

Die Eisberg-Jäger diese tollkühnen Gesellen sind es, denen die Schifffahrt im Nordatlantik auf Gedeih und Verderb angeschlossen ist. Sie bewachen mit ihren kleinen



Am 15. April 1912 raste eine Schreckensnachricht durch die Weltpresse: Die «Titanic», der Stolz der Welthandelsflotte, ist auf ihrer Erstlingsfahrt nach New York nach 2 Uhr 20 mit einem Eisberg zusammengefahren und gesunken. Von den 2224 Menschen an Bord konnten nur 661 gerettet werden. Es war die größte Schiffskatastrophe aller Zeiten!

Die Nordatlantische, die die kürzeste Verbindung zwischen der alten und der neuen Welt ist, galt seit jeher als von Eisbergen gefährdet. Immerhin wurden bei dahin die ersten Schiffsverluste auf das Risikokonto der Hochseeschifffahrt verbucht — es schien alles konspicuell, eine der Gefahr entsprechende Melde- und Hilfsorganisation im Leben zu rufen. Die «Titanic-Katastrophe hat jedoch die Öffentlichkeit alarmiert, und wollten die nördlichen Schifffahrtsränder einer Abwanderung der Passagiere auf die südliche Route vorbeugen,

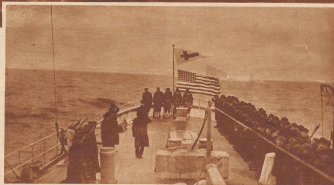


Links:

Vor kurzer Zeit haben die Eisbergjäger zur See eine willkürlose Verknüpfung in ihrem gefährlichen Kampf erhalten: die Flieger. Der Flugzeugtyp der amerikanischen Küstenwache, «Acanax», «Arcturus» und «Gloria» geruht zusammen mit der Walschiffe auf der See und bei der Vermeidung von Eisbergen. Mit ihnen können weitaus größere Gebiete kontrolliert werden als mit den Schiffen. Hat ein Flugzeug einen Eisberg entdeckt, ruft er ihn auf dem Funk an. In der Eisberg-Liste, die ständig die Vermeidung Gegenpart gibt, Kolben ist mit Boonen nicht viel auszuhalten. Dann signalisiert der Flieger (Gloria, «Acanax» und «Arcturus») die Standorte und Fährten des Eisbergs an die Ozeandampfer und Eisbergjäger weiter. Das erspart, um sie auf die Gefahr aufmerksam zu machen, den Eisbergjägern, um ihnen den Standort des Eisbergs mitzuteilen, den sie dann verfolgen und mit einer Sprengladung verdrängen können.



Riesige Eisberge von phantastischen Formen, die auf ihrer Reise bis in die Gegend der nordatlantischen Umwälzung gedriftet sind, wo sie eine große Gefahr für die Schifffahrt bedeuten. Wie man auf dem Bild sieht, ist nur ein kleiner Teil der Eisberge. Nur ein Neuntel ragt aus dem Wasser heraus, das Neuntel der Masse ist unsichtbar unter dem Wasser. Der Bruchteil über dem Wasser erreicht nicht selten eine Höhe von über 100 Meter. In der Antarktis sind sogar Eisberge von 400 bis 500 Meter Höhe und über 15 Kilometer Länge beobachtet worden.



«Titanic»-Gedenkmaler. Jedem, wenn ein Eisbergjäger auf der Stelle vorbeikommt, so am 15. April 1912, nach 2 Uhr, die «Titanic» mit einem Eisberg zusammengefahren und mit mehr als 1500 Menschen untergegangen, die die Mannschaft in Boot und Gieß auf Deck, und es erklängt ein Sommergebet.

Booten ständig die südwärts verlaufenden Strömungen der Engrense. Wenn sie einen Eisberg sichten, dann stellen sie seine Größe, vermutliche Lebensdauer und ungefähre Fahrtrichtung fest und geben die Nachricht mit dem Bordfunk an alle Küstenstationen und Schiffe auf hoher See weiter. Wenn der Kolob schon unterhalb ist, dann versetzen sie ihm den Todesstoß. Es begeben sich einige Spezialisten mit Werkzeugen auf den schwimmenden Berg, bohren ihn an, stopfen die Löcher mit Dynamit — dann wird ein temporäres Zinknetz eingesetzt und schließlich die Warte gestrichelt. Nach einer knappen Stunde ist die Hülle los. Mächtige Wogen erheben sich, haugroße Eisblöcke werden gegen den Himmel geschleudert. Der Berg schüttelt sich und knöpft — umsonst! — Nur einige kleine treibende Eisbollen zeugen von seiner vergangenen Herrlichkeit! — Wenn auf der großen Lindrose Schiffsböwe die kleine Rettungsboote, die jedesmal ertönt, wenn der Verlust eines Schiffes auf dem Ozean zu beklagen ist, immer schärfer ihre eherne Stimme erklingen läßt, so ist das zum großen Teil das Verdienst der stets wachsam, niemals ermüdenden Eisberg-Jäger.