

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 11 (1935)
Heft: 35

Artikel: Eisberg-Jäger
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-755425>

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: 17.03.2025

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

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 Mäßen dieser im Wasser schwebenden Enggassen bekommt man erst eine Vorstellung, wenn man weiß, daß nur ein Neuntel ihrer Maße 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 gelehrt werden. Unendlich häufiger finden sich diese Schären der Schifffahrt selbstverständlich im Nordatlantik — ein einziges Walschiff hat im April 1935 weit unterhalb der Neufundlandküste 346 gesichtet.

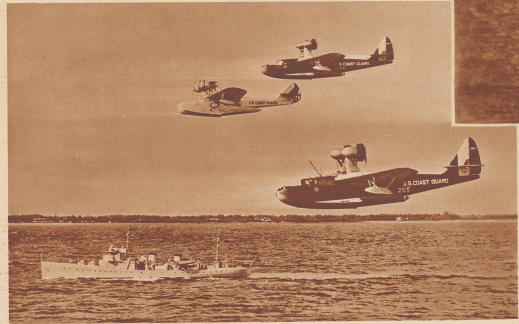
Das Merkwürdige ist, daß nicht gerade die größten Eisberge für die Schiffe am gefährlichsten sind. Denn diese sieht man ja bei klarem Wetter schon aus großer Ferne, und auch im Nebel meldet der rapide Temperatursturz des Wassers, daß Gefahr im Verzug ist. Heutzutage sind die Schiffe durch die Flotten, schiffartigen Eisplattens, 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



Angung zwischen Eisberg und Eisbergjäger. Der Eisberg ist nicht mehr sehr klein. An der Küste Grönlands ist er von einem Gletscher getrennt worden, heißt, er ist abgetrieben und drohend vorwärts. Auf seiner viele Tagegen Fahrt hat die verrennende Kraft des immer wärmer werdenden Seewassers arg an ihn gepuht, er hat viel von seiner ursprünglichen Größe verloren. Auf dem Weg nach Süden ist er erst in den Bereich der nordatlantischen der großen Ueberstromer geraten und hier von dem Eisbergjäger entdeckt worden. Legen sie sich der Dampfer der walden Bergzüge Miniere begeben sie mit Werkzeug und Sprengstoff auf den Eisberg, trennen sie und legen eine Leucht-Dynamit-Linie. Diese Linie sei abgelegt auf das Schiff zurück. Nach einer Stunde es wieder die Leucht, erreicht Eisberg in einem kleinen Stücke, die können Schiff gefahrlos werden können.

Am 15. April 1912 raste eine Schreckensnachricht durch die Weltpresse: Die «Titanic», der Stolz der Welthandelsflotte, ist auf ihrer Erstfahrt 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 jener 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 Schifffahrer einer Abwanderung der Passagiere auf die südliche Route vorbeugen,

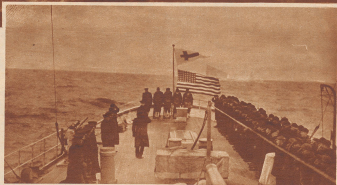


Links:

Vor kurzer Zeit haben die Eisbergjäger zur See eine willkürlose Verknüpfung in ihrem gefährlichen Kampf erhalten: die Flieger. Der Flugzeugtyp der amerikanischen Küstenwache, «Amar», «Arcturus» und «Globe» gerathen zusammen jetzt die Walschiffe auf der See und bei der Vermeidung von Eisbergen. Mit ihnen können wir einen großen Gebirge kontrolliert werden als mit den Schiffen. Ein ein Flugzeug einen Eisberg entdeckt, greift es ihn auf, holt ihn an. In der Eisberg ist, so wenig die Vermeidung, Gegenpart gibt. Kolob ist mit Bomben nicht viel auszurufen. Dann signalisiert der Flieger (Globe, Stauden und Fahrenleitung des Eisbergs an die Ozeandampfer und Eisbergjäger weiter. Dann ersetzen, um sie auf die Gefahr aufmerksam zu machen, den Eisbergjäger, 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 gedrohen 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 Meer und unendliche 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, wo am 15. April 1912, nach 2 Uhr, die «Titanic» mit einem Eisberg zusammenstieß und mit mehr als 1500 Menschen unterging, tritt die Mannschaft in Reih und Glied auf Deck, und es erklingt ein Gedenngebet.

Booten ständig die südwärts verlaufenden Strömungen der Engrense. Wenn sie einen Eisberg sichten, dann stellen sie seine Größe, vermeintliche Lebensdauer und ungefähre Fahrtrichtung fest und geben die Nachricht mit dem Bootfunk an alle Küstenstationen und Schiffe auf hoher See weiter. Wenn der Kolob schon unterhalb ist, dann versetzen sie ihm den Todestoß. Es begeben sich einige Spezialisten mit Werkzeugen auf den schwimmenden Berg, bohren ihn an, stopfen die Löcher mit Dynamit — dann wird ein temporäres Zitznetz 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 Eiswollen zeugen von seiner vergangenen Herrlichkeit. Wenn auf der großen Lindrose Schiffsbühne die kleine Bretterdecke, die jedesmal ertönt, wenn der Verlust eines Schiffes auf dem Ozean zu beklagen ist, immer schmerz ihre ehernen Stimme erklingen läßt, so ist das zum großen Teil das Verdienst der stets wachsam, niemals ermüdenden Eisberg-Jäger.