

Kampf gegen Meereswogen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **32 (1939)**

Heft [1]: **Schülerinnen**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.



Dieser Fischdampfer scheiterte während eines heftigen Sturmes an der schottischen Küste, in der Nähe von Aberdeen. Sechs Mann der Besatzung ertranken, bevor Hilfe gebracht werden konnte.

KAMPF GEGEN MEERESWOGEN.

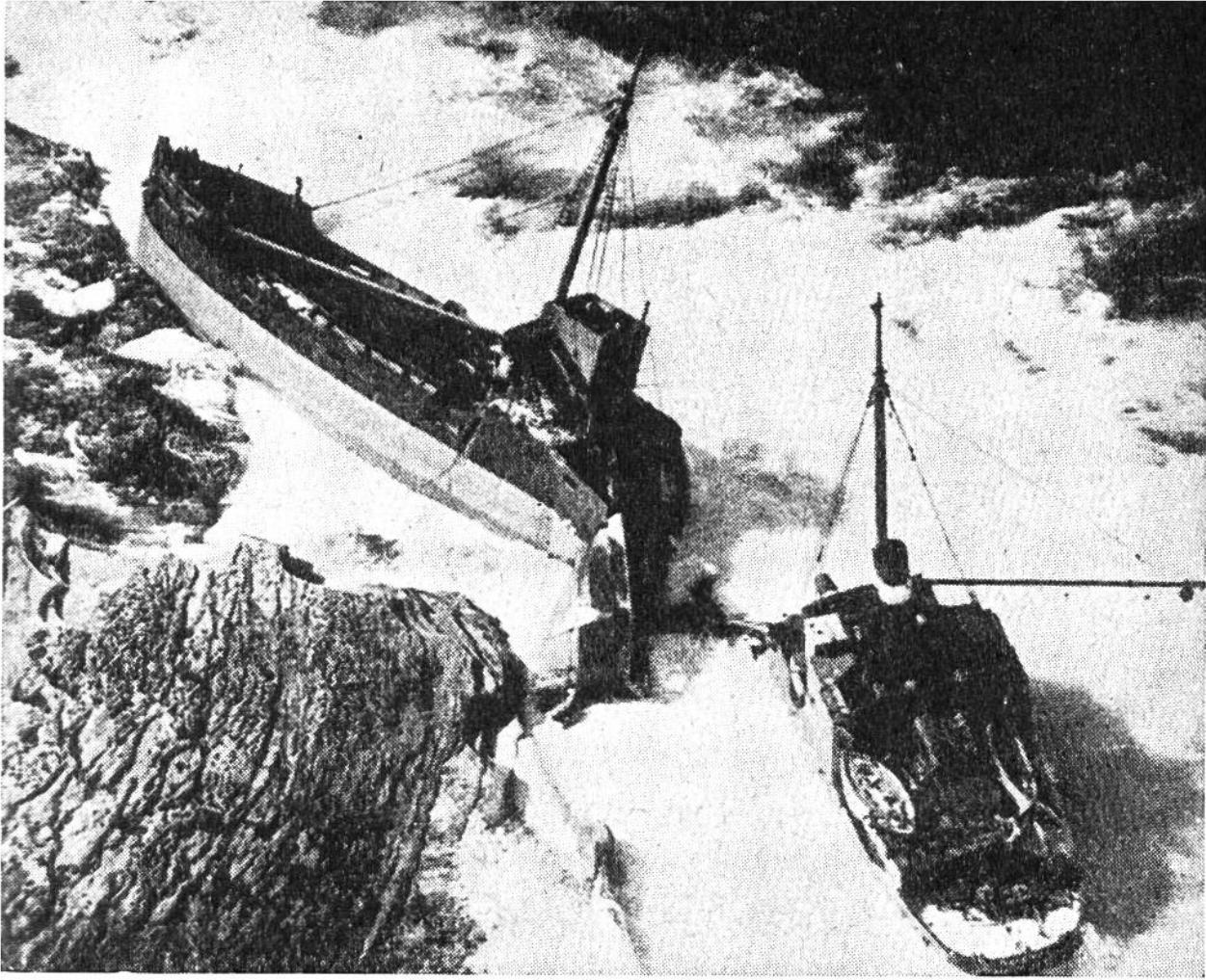
Im Jahre 1789 strandete der englische Segler „Adventure“ bei Newcastle, in der Mündung des Flusses Tyne (an der Ostküste von England). Trotzdem das Unglück sich in kaum 300 m Entfernung vom Ufer abspielte, ertrank die ganze Besatzung in der tobenden Brandung. Tausende von Augenzeugen mussten vom Strande aus dem verzweifelten Todeskampf der Seeleute ohnmächtig zusehen, ohne Hilfe bringen zu können. Auf dieses erschütternde Ereignis hin entschloss man sich in England, ein Rettungswerk für Schiffbrüchige zu schaffen. Nach verschiedenen Versuchen wurde im Jahre 1824 die englische „Königlich Nationale Rettungsboot-Gesellschaft“ gegründet, die im ganzen Lande den Wach- und Rettungsdienst an den Küsten organisierte. Diesem Beispiel folgten später Holland, Deutschland und andere Länder.



Der belgische Dampfer „Vierge Marie“ strandete im Sturm bei Land's End, der Südwestspitze von England.

Neben den Leuchttürmen mit ständiger Besatzung stehen heute an zahlreichen Küsten in aller Welt solche Strandwachen, die bei Nebel und Sturm vorüberfahrende Schiffe warnen und im Falle eines Unglücks sofort zu Hilfe kommen. Angesichts dieser Bilder von Schiffskatastrophen möchte man fast glauben, dass eine Fahrt über den Ozean doch eine riskierte Sache sei. Nein! Das Reisen in einem modernen Überseedampfer ist nicht gefährlicher, als eine Fahrt im bequemen Eisenbahnwagen. Bei den zahlreichen Schiffbrüchen handelt es sich meistens um Fracht- und Fischerdampfer, die in der Nähe der Küste vom Unwetter überrascht werden und auf Grund geraten oder an den Strandklippen zerschellen. Leider kommen diese Katastrophen immer wieder bei heftigen Stürmen vor und fordern grosse Opfer an Menschenleben und Gütern.

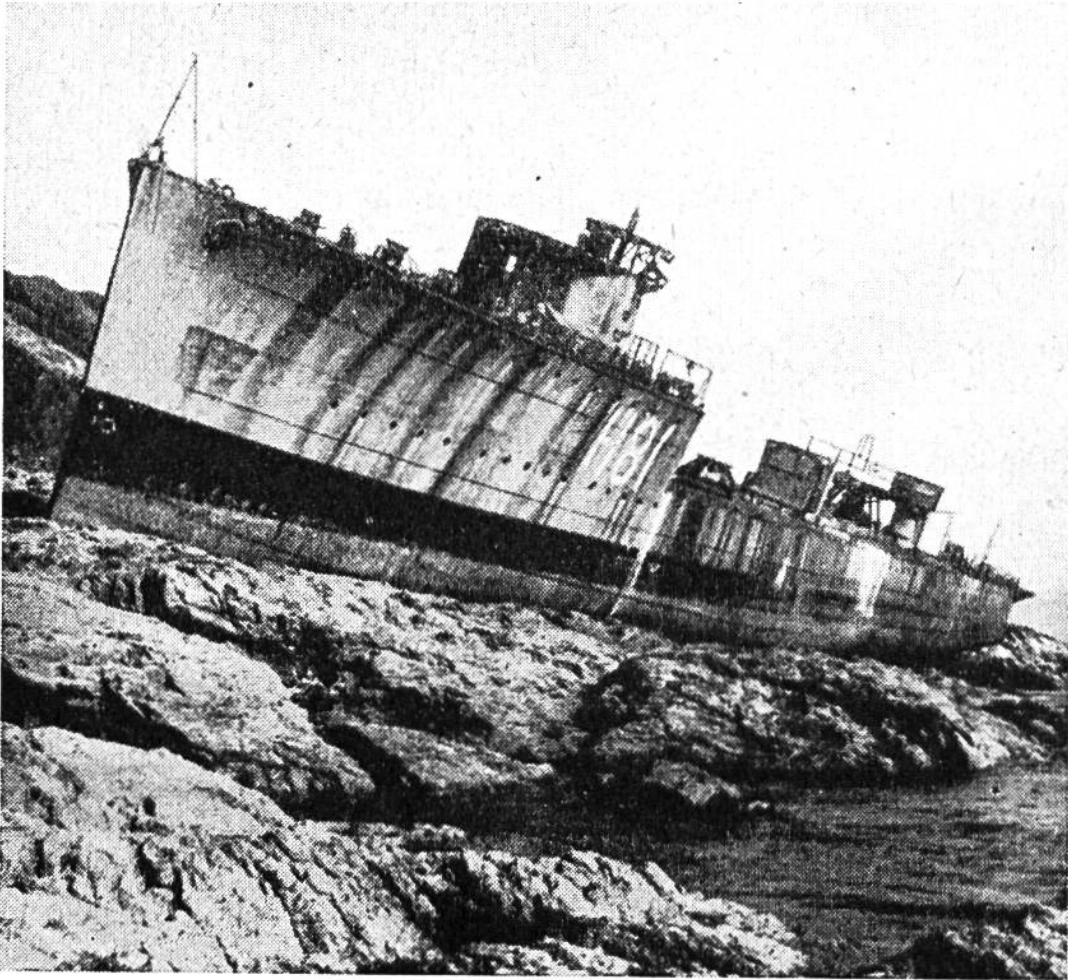
Das Leben des Seefahrers ist ein ständiger Kampf gegen die Elemente; Wasser und Feuer, Nebel und Eisberge sind seine Feinde. Jeder Passagierdampfer besitzt heute eine



Schiff-Bru ch im eigentlichsten Sinne des Wortes erlitt dieser Dampfer an den Küstenfelsen der Botany-Bai bei Sydney (Australien). — Die seltene Aufnahme erfolgte vom Flugzeug aus.

Radioanlage. Sie vermittelt Wetterberichte, überwacht Standort und Richtung und warnt vor treibenden Eisbergen, die im nördlichen Teil des Atlantischen Ozeans im Frühjahr die Schifffahrt gefährden. Ein solcher Eisberg hat die grösste Schiffskatastrophe der letzten Jahrzehnte verursacht: den Untergang des Luxusdampfers „Titanic“ am 15. April 1912. Über 1500 Menschen fanden dabei den Tod und nur dem heldenmütigen Ausharren des Radiotelegraphisten Philips war es zu verdanken, dass noch ungefähr 700 Personen gerettet werden konnten.

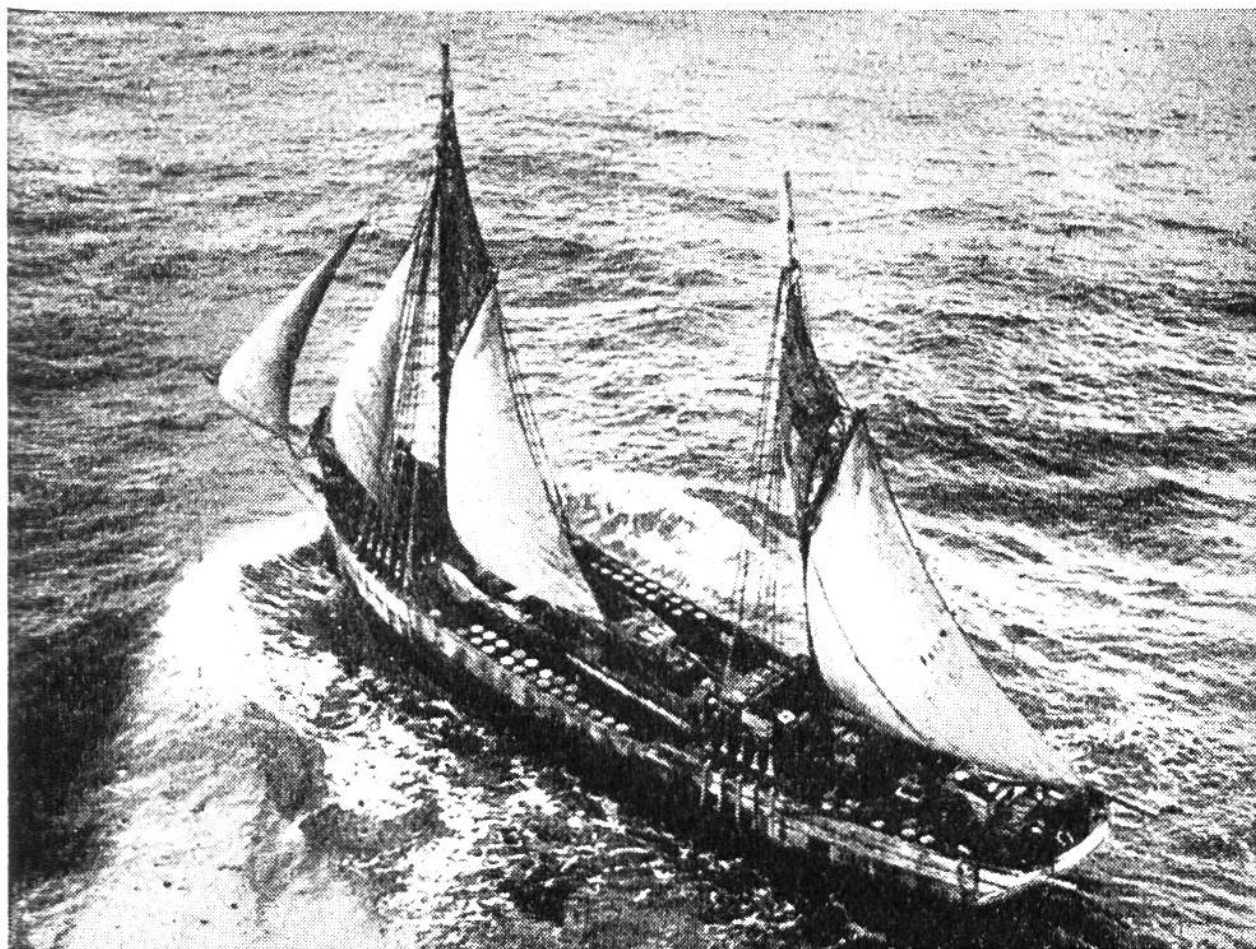
Dieses furchtbare Unglück hat bewirkt, dass seither der Signal- und Rettungsdienst noch weiter verbessert wurde und dass vor allem Passagierdampfer die gefährliche Zone der Eisberge meiden. Gegen den tückischen Nebel werden



Von den Wellen hoch auf das klippenreiche Ufer geworfen, liegt der englische Zerstörer „Torrid“ hilflos wie ein Fisch auf dem Trockenen! Glücklicherweise war der Schaden in diesem Falle nicht gross; das Schiff befand sich gerade auf seiner letzten Fahrt zur Abbruchwerft. Immerhin bedeutete der Abtransport dieses mächtigen Haufens von Altmittel ein schönes Stück Arbeit.

heute infrarote Strahlen verwendet, mittels welcher auch bei unsichtigem Wetter alle Hindernisse in der Fahrtrichtung des Schiffes photographisch festgestellt werden können.

Unsere Bilder zeigen Unfälle, die sich durch Stranden an einer Küste zugetragen haben. Die kleinen Dampfer und Schoner besitzen nicht die teuren Apparate der grossen Überseeschiffe. Sie sind auf den Signaldienst vom Lande her angewiesen. Scheinwerfer sind aber im Nebel nicht sichtbar und die stärksten Sirenen werden oft vom Sturmgeheul übertönt. Da greift bei einem Schiffbruch die Küstenwache ein. Wenn der Sturm die Rettungsboote am Ausfahren hindert, so wird vom Ufer aus mit dem Raketenapparat



Nach fünfmonatiger Irrfahrt im Atlantischen Ozean landete das französische Schiff „Jacques-Berthé“ an der Insel Lundy in England. — Der Sturm hatte sämtliche Segel weggerissen, die Masten und andern Aufbauten zerstört und den kleinen Fischerschoner den Wellen ausgeliefert. Wochenlang musste sich die dreissig Mann starke Besatzung notdürftig von Fischen und von gelegentlich erbeuteten Seevögeln ernähren.

eine dünne Leine zum gestrandeten Schiff hinübergeschossen. Die Schiffsmannschaft zieht an der Leine ein starkes Tau heran, an dem eine *Hosenboje* befestigt ist. Das ist eine Art Segeltuchhose, die an einem Korkring hängt. Mittels eines Flaschenzuges wird dann Mann um Mann an dieser Seilbahn zum sichern Ufer befördert. Eine solche Seilrakete vermag eine Distanz von 400 m zu überwinden. Ist das Schiffswrack noch weiter entfernt, so wird ein *Flugzeug* zu Hilfe genommen. Während das Tau einerseits am Lande befestigt ist, wird das andere Ende mit einer besondern Greifvorrichtung vom gestarteten Flugzeug aufgenommen und über dem Schiff abgeworfen.

Die Technik hat grossartige Mittel ersonnen, um Menschenleben vor den rasenden Elementen zu retten. Aber alle diese

Apparate müssten versagen ohne den Mut und die Selbstaufopferung der Männer, die das Rettungswerk als selbstverständliche Pflicht vollbringen. Ein Beispiel bietet jener englische Matrose, der kürzlich von der Carnegie-Stiftung ausgezeichnet wurde. Er hatte unter eigener Lebensgefahr einen Passagier, der über Bord gefallen war, gerettet. Als nach geraumer Zeit der Postbote die Urkunde und Prämie für diese Lebensrettung ins Haus brachte, waren die Angehörigen des Matrosen darob höchst verwundert. Er hatte es nämlich gar nicht für nötig gefunden, den Vorfall seiner Familie zu erzählen! Bei den Strandwachen gibt es Matrosen, die schon über 50 Menschen unter Einsatz des eigenen Lebens gerettet haben. Sie erachten das als selbstverständliche Pflicht.

Wie viel edler und sympathischer ist solches Denken als die oft masslose Überschätzung von Sportleistungen. Zu Ehren der wirklich grossen Sportsleute sei gesagt, dass ihnen diese reklamehafte Übertreibung zuwider ist. Das sind jene wahrhaft Tüchtigen, die den sportgestählten Körper unbedenklich und mutig für die Rettung anderer einsetzen, wenn Gefahr droht.

DER SCHÖNE BADEPLATZ.

„Komm auch baden, mein Junge, es ist herrlich!“ —



„Nein, Massa, ich will nicht baden.“

— „Aber — hat es denn wirklich keine Krokodile hier?“

— „Nein, Massa, es hat keine Krokodile.“

— „Aber warum hat es denn gerade hier keine?“

— „Weil die Krokodile die Haifische fürchten, Massa.“