

# Schiffskatastrophen

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): - **(1932)**

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-988502>

## **Nutzungsbedingungen**

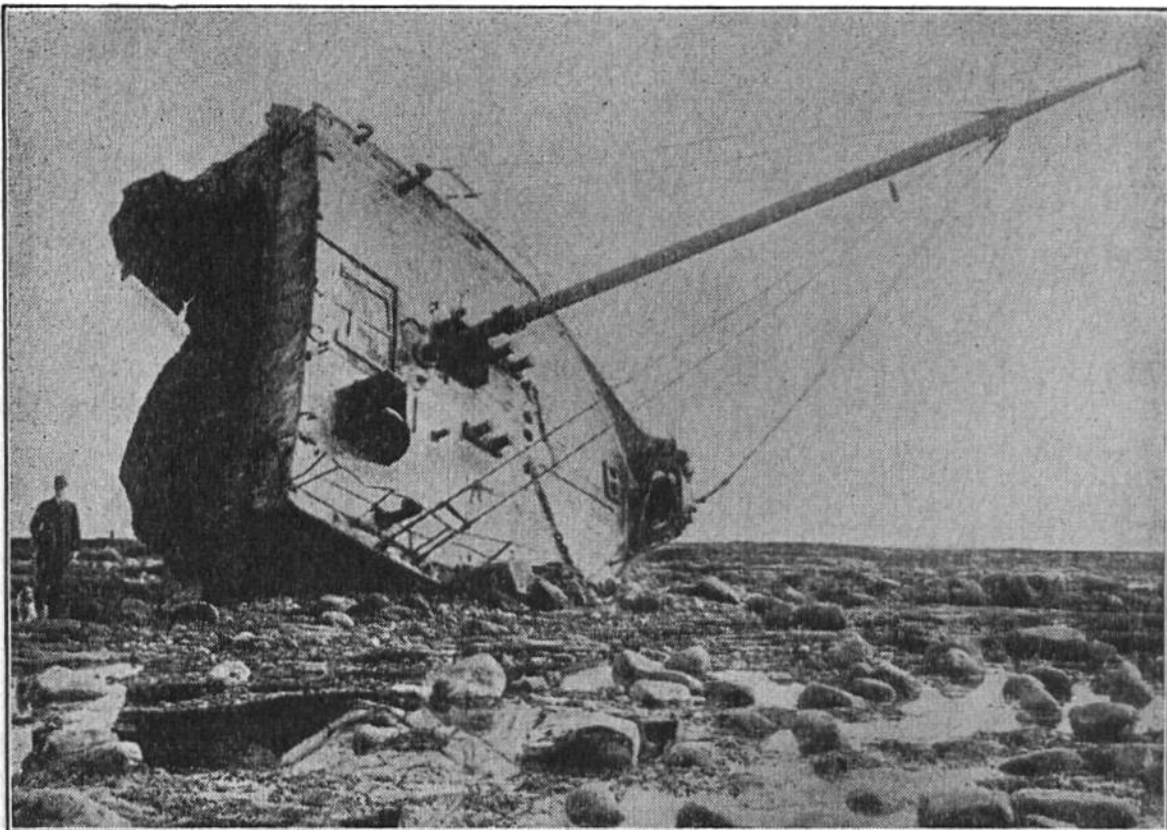
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

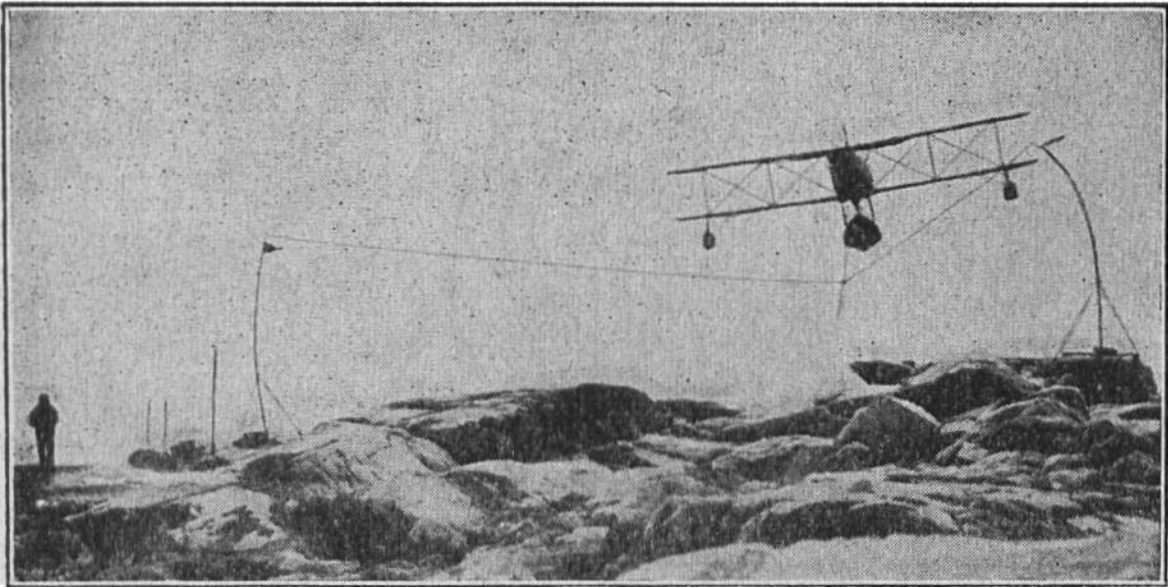


Vorderschiff des an der engl. Küste gestrandeten Handelsdampfers Monaleen. Das Schiff lief auf Klippen auf und wurde zerrissen.

## **SCHIFFSKATASTROPHEN.**

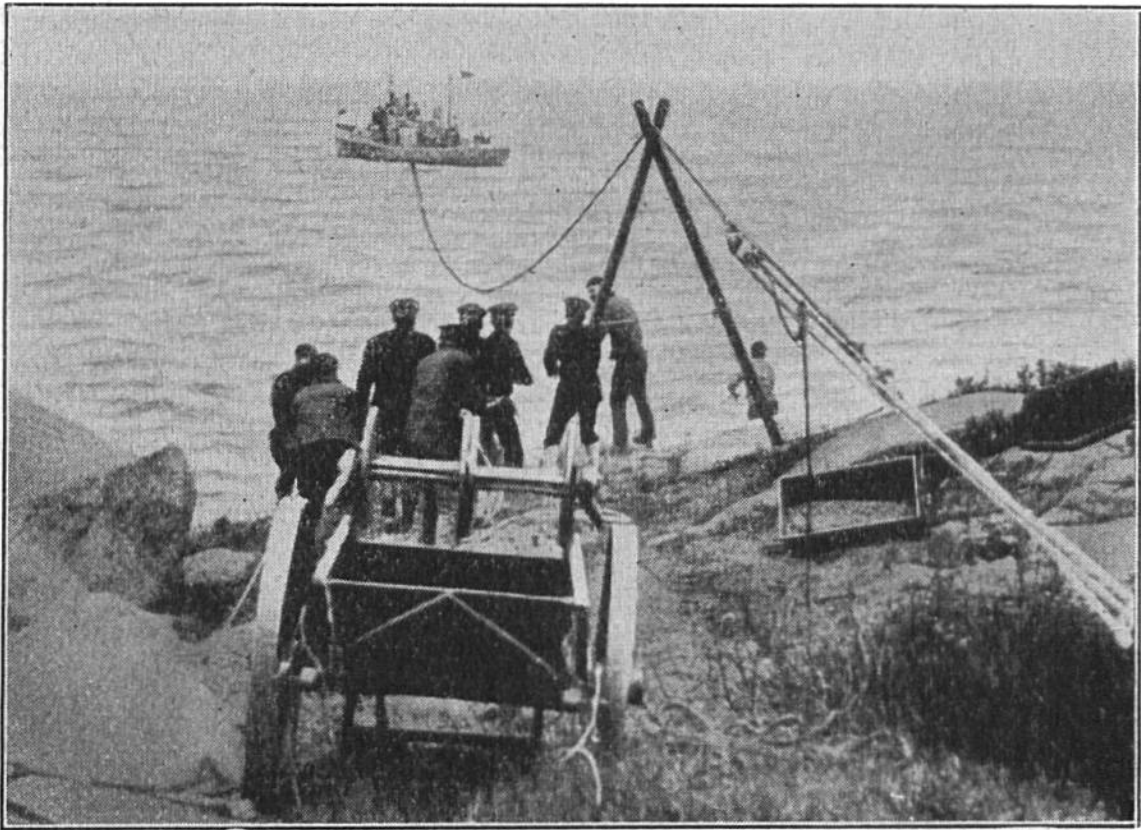
Berichte von grossen Schiffskatastrophen füllten in den letzten Jahren spaltenlang die Zeitungen. Trotzdem ist im Vergleich zu frühern Zeiten die Verkehrssicherheit zur See grösser geworden dank den Fortschritten moderner Technik. Schiffsunfälle von verheerend grossem Ausmass sind glücklicherweise immerhin 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 Hülfesruf 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 Schifffahrt bekannt sind, sucht der Schiffsbauingenieur 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 Längswände 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, Funkspracheinrichtung, 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-

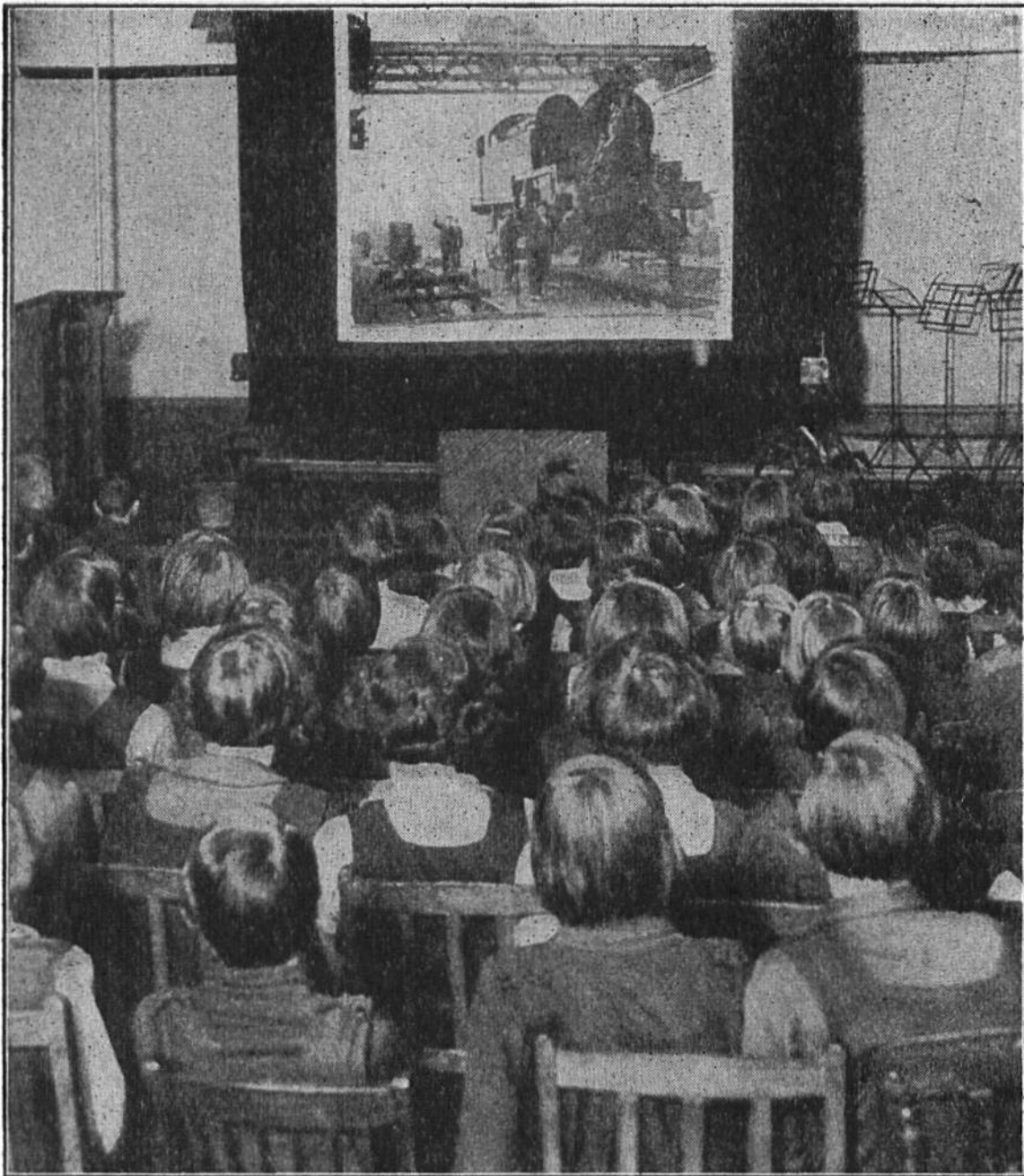


Die Leine dient als eine Art Seilbahn. In einem Ringgürtel mit angenähten Traghosen zum Einschlüpfen werden die Schiffsinsassen ans Land gezogen.

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.