

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 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: 03.07.2025

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

Eisberg-Jäger



Begegnung zwischen Eisberg und Eisbergjäger. Der Eisberg ist nicht mehr sehr groß. An der Küste Grönlands ist er von einem Gletscher gekalbt worden, heißt, er ist abgebrochen und davongeschwommen. Auf seiner viele Tage langen Fahrt hat die zersetzende Kraft des immer wärmer werdenden Sees sich an ihm gezeigt, er hat viel von seiner ursprünglichen Größe verloren. Auf dem Weg nach Süden ist er jetzt in den Bereich der nordatlantischen Seite der großen Übersee-Dampfer geraten und hier von den Eisbergjägern entdeckt worden. Langsam nähert sich der Dampfer der weißen Burg, die Mineure begeben sich mit Werkzeug und Sprengstoff auf den Eisberg, trennen ihn an und legen eine Ladung Dynamit ein. Dann kehren sie schleunigst auf das Schiff zurück. Nach einer Stunde explodiert die Ladung, zerfällt der Eisberg in tausend kleine Stücke, die keinem Schiff mehr gefährlich werden können.

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

Die Nordatlantikroute, die die kürzeste Verbindung zwischen der alten und der neuen Welt ist, galt seit jeher als von Eisbergen gefährdet. Immerhin wurden bis dahin die erlittenen Schiffsverluste auf das Risikokonto der Hochseeschifffahrt verbucht — es schien allzu kostspielig, eine der Gefahr entsprechende Melde- und Hilfsorganisation ins Leben zu rufen. Die «Titanic»-Katastrophe hat jedoch die Öffentlichkeit alarmiert, und wollten die nördlichen Schifffahrtsländer einer Abwanderung der Passagiere auf die südliche Route vorbeugen,

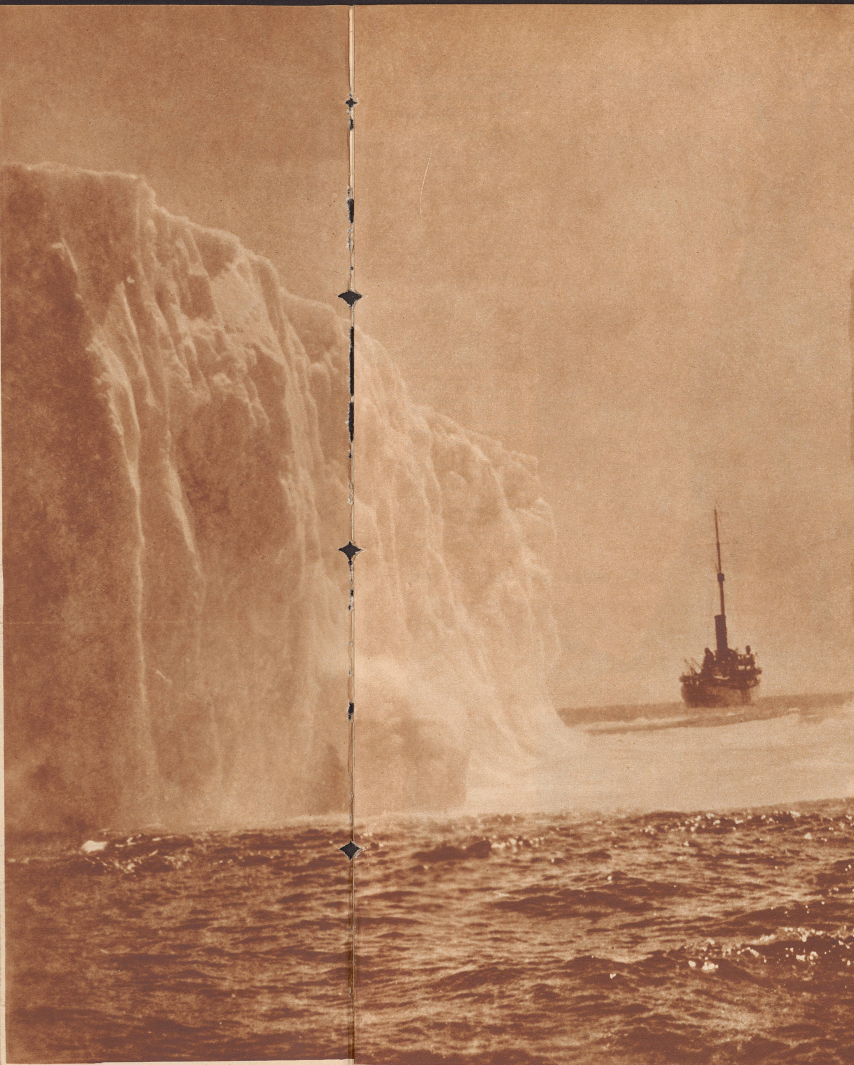
AUFNAHMEN «U.S. COAST GUARD PHOTOS»

so mußten sie dringend eine zweckentsprechende Eisberg-Abwehr ins Leben rufen. Und so tagte 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 großzügige Organisation der Eisberg-Jäger ins Leben gerufen, die seitdem als ein Musterbeispiel internationaler Zusammenarbeit berühmt geworden ist, obwohl sie in aller Stille ihre mühselige und verantwortungsvolle Arbeit versieht.

Von den riesigen, bis an den Meeresspiegel hinunterreichenden Gletscherarmen Grönlands und der Neufundlandbänke lösen sich unter Einwirkung warmer Strömungen gewaltige Eismassen und schwimmen, von den polaren Gegenströmen getrieben, südwärts. Von den Mäßen dieser im Wasser schwebenden Eisgiganten 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, 800 bis 1000 Meter Länge und 300—400 Meter Breite hat. Ein solcher Koloß 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 (32 Grad nördlicher Breite) Eisberge gesichtet wurden. Unendlich häufiger finden sich diese Schrecken der Schifffahrt selbstverständlich im Nordatlantik — ein einziges Wachschiff hat im April 1935 weit unterhalb der Neufundlandbänke 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. Heimtückischere Gegner sind die flachen, schollenartigen Eisplatten, die glatt auf dem Wasser liegen und bei grober See nahezu unsichtbar bleiben. Die romantisch anmutenden schwimmenden Eisburgen werden zum Verderben der Schiffe erst, wenn sie vom warmen Seewasser unterhöhlt sind und infolge der Gleichgewichtsverschiebung 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 ausgeliefert ist. Sie bewachen mit ihren kleinen

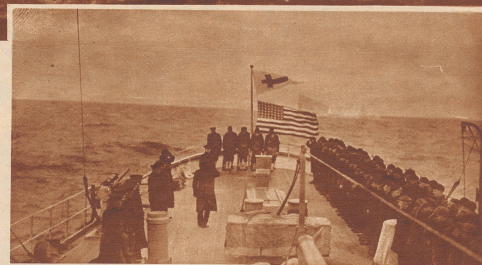
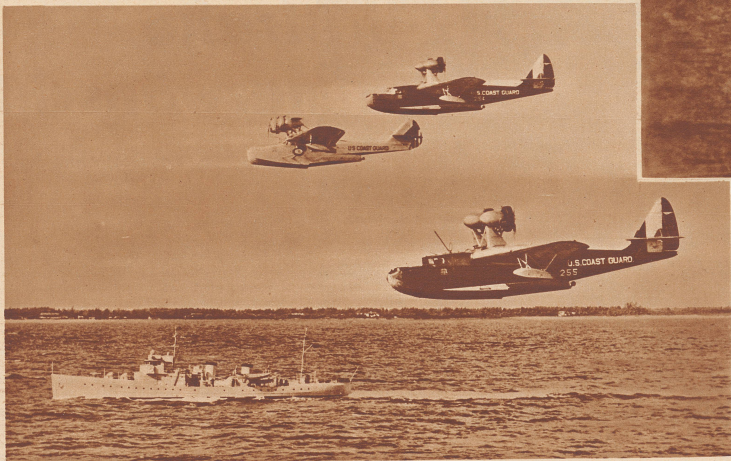


Links:

Vor kurzer Zeit haben die Eisbergjäger zur See eine willkommene Verstärkung in ihrem gefährlichen Kampf erhalten: die Flieger. Drei Wasserflugzeuge der amerikanischen Küstenwache, «Acmars», «Arcturus» und «Sirius» getauft, unterstützen jetzt die Wachschiffe auf der Suche und bei der Vernichtung von Eisbergen. Mit ihnen können weitaus größere Gebiete kontrolliert werden als mit den Schiffen. Hat ein Flugzeug einen Eisberg entdeckt, greift es ihn mit Bomben an. Ist der Eisberg klein, so gelingt die Vernichtung. Gegen ganz große Kolosse ist mit Bomben nicht viel auszurichten. Dann signalisiert der Flieger Größe, Standort und Fahrtrichtung des Eisbergs an die Ozeandampfer und Eisbergjäger weiter. Dem ersten, um sie auf die Gefahr aufmerksam zu machen, den Eisbergjägern, um ihnen den Standort des Eisbergs mitzuteilen, den sie dann aufsuchen und mit einer Sprengladung vernichten können.

Riesige Eisberge von phantastischen Formen, die auf ihrer Reise bis in die Gegend der nordatlantischen Dampferoute geschwommen sind, wo sie eine große Gefahr für die Schifffahrt bedeuten. Was man auf dem Bilde sieht, ist nur ein kleiner Teil der Eisberge. Nur ein Neuntel ragt aus dem Wasser heraus, acht Neuntel der Masse sind 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 10 Kilometer Länge beobachtet worden.

Booten ständig die südwärts verlaufenden Strömungen der Eisgrenze. 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 Koloß schon unterhöhlt 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 Zündwerk eingesetzt und schleunigst die Weite gesucht. Nach einer knappen Stunde ist die Hölle los. Mächtige Wogen erheben sich, haugroße Eisblöcke werden gegen den Himmel geschleudert. Der Riese schüttelt sich und kämpft — umsonst... Nur einige kleine treibende Eisschollen zeugen von seiner vergangenen Herrlichkeit. — Wenn auf der großen Londoner Schiffsbörse die kleine Bronzeglocke, die jedesmal ertönt, wenn der Verlust eines Schiffes auf dem Ozean zu beklagen ist, immer seltener ihre chrene Stimme erklingen läßt, so ist das zum großen Teil das Verdienst der stets wachsam, niemals ermüdenden Eisberg-Jäger.



«Titanic»-Gedenkfier. Jedesmal, wenn ein Eisbergjagerschiff an der Stelle vorbeikommt, wo am 15. April 1912, nachts 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 Seemannsgebet.