

Aus dem Funkraum der "Titanic"

Autor(en): **Büchler, I.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **2 (1929)**

Heft 6

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-560007>

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.

wagenmotoren der Maybach-Tourenwagen, Dieselmotoren sowie Luftschiffmotoren. In der Montagehalle wurden uns die einzelnen Bestandteile vor Augen geführt und erklärt. Der Führer kam auch auf die Motorenstörungen des « Grafen Zeppelin » zu sprechen, welche bekanntlich das Schiff zum Abbruch der letzten Amerikafahrt zwangen. Defekte Bestandteile eines solchen Luftschiffmotors wurden uns vorgeführt, u. a. auch eine gebrochene Kurbelwelle. Mit der Besichtigung der Lehrwerkstätte, welche ausschliesslich zur Ausbildung der «Jungens» dient, fand die äusserst interessante Exkursion ihren offiziellen Abschluss.

Ein gemeinsames Mittagessen vereinigte die Teilnehmer im «Buchhorner-Hof». Im Namen der Sektion Zürich entbot Funker-Oblt. Hans Nägeli den anwesenden Funkern des «Grafen Zeppelin» den Gruss.

Der Nachmittag war der Besichtigung der Dornier-Metall-Flugzeugbauten reserviert. Wir haben jedoch in letzter Stunde aus gewissen Gründen davon Abstand genommen. Viel wäre dort momentan nicht zu sehen gewesen, da sich der Hauptbetrieb dieses Unternehmens gegenwärtig in Altenrhein konzentriert, wo sich das 12motorige Metall-Grossflugzeug «DO X» im Bau befindet. Wir werden dort zu gegebener Zeit zwecks eines Besuches anklopfen.

Inzwischen hatte uns der Wettergott das schönste Sommerwetter gesandt. Unter der kundigen Führung von Funkeroffizier Speck unternahmen wir einen Rundgang durch die Stadt. Ein Abschiedstrunk im «Ochsen» vereinigte nochmals einige Teilnehmer zu einem gemütlichen Plauderstündchen. Um 17 Uhr ertönte das Kommando «Loslassen!», und nur ungern trennten wir uns von den lieben Kollegen in Friedrichshafen.

Aus dem Funkraum der „Titanic“.

(Aus einem Vortrag von Herrn Ing. Bächler,
gehalten in der Sektion Zürich.)

Seit einem Vierteljahrhundert haben die Seeleute auf ihren Schiffen die Radiotelegraphie angewendet, und viele schreckliche Dramen spielten sich auf den unendlichen Meeren ab, bei welchen die drahtlose Telegraphie ihre wichtige Rolle erfüllte. Bei all diesen Begebenheiten aber hat *eine* ganz besonders die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Wohl nie zuvor

hat die drahtlose Telegraphie so deutlich gezeigt, dass sie berufen ist, die Sicherheit der Schifffahrt zu unterstützen, ja zu gewährleisten.

Mit einem Wort — mit welchem Schiffsnamen soll ich die Liste der durch diese Einrichtung geretteten Schiffe und Tausende von Menschenleben eröffnen?

Wenn die TSF., abgesehen von der materiellen Nützlichkeit, uns gestattet, einige schöne Beispiele anzuführen, wäre es uns erlaubt, diese im goldenen Buch aufgezeichneten Begebenheiten unbeachtet zu lassen?

Unsere Tageszeitungen registrieren bei jeder Gelegenheit unter dem Titel «Märtyrer der Wissenschaft» die Namen der Mediziner, die starben in Ausführung von der Menschheit nützlichen Versuchen oder sich selbst opferten, wenn sie um ein Menschenleben mit dem Gevatter Tod rangen. Sie haben auch recht, diese Zeitungen: sie kompensieren ein wenig die Aufzählung von Verbrechen, von denen sie voll sind.

Auch die Drahtlose hat ihre Opfer, ihre Märtyrer. Leider wurden ihre Namen bis heute viel zu wenig beachtet und der Nachwelt zugerufen, oder sie verloren sich zu schnell in der Vergessenheit.

Um unser Andenken aufzufrischen und jener Helden zu gedenken, öffne ich heute abend das Goldene Buch der drahtlosen Telegraphie und erzähle Ihnen von der Katastrophe der «Titanic».

Warum? Weil vor diesem wirklichen Drama alle Kinosdramen verblassen und wir bis in alle Details miterleben können, was sich am 14./15. April 1912 abgespielt hat und dank der TSF. rekonstruiert werden kann. Wir sehen gleichsam an Hand der damals ausgestrahlten Zeichen die Katastrophe sich vorbereiten, sich vollziehen. Wir fühlen, wie sich um das unglückliche Schiff die Gefahr sammelt, sich nähert. Wir erleben den Todesstoss, der die «Titanic» traf, mit. Wir Militärtelegraphisten wollen aus jener Begebenheit lernen und uns speziell jene Operateure in der Funkerbude der «Titanic» als leuchtendes Beispiel vor Augen halten; denn diese «Fünkeler» zeigten sich im schönsten Lichte: treu ihrer Pflicht geben sie bis zum letzten Moment die Morsezeichen. Das Sterben seines Schiffes vollzieht sich, begleitet seine Sendungen, und als der letzte Funke erlischt

im Senderraum, sehr schwach nur noch, schlägt die letzte Stunde für das stolze Schiff und seinen Radiotelegraphisten.

Ich spreche heute von jener Begebenheit, weil vom Anfang bis zum Ende die Radiotelegraphie die wichtigste Rolle spielte und wir sehen können, welche Wichtigkeit dieser Rolle zufiel.

Bevor wir jedoch die Begebenheit selbst besprechen, ist es nötig, einige Erläuterungen über das Schiff selbst zu geben.

Zu jener Zeit war die «Titanic» der Stolz der White Star Line, welcher es gehörte, überhaupt der ganzen englischen Handelsflotte. Zusammen mit seinem Zwillingsbruder, dem «Olympic», ragte es an Grösse und Schönheit viel über alle Schiffe jener Zeit. Erst als der deutsche «Imperator», gebaut 1912, erschien, hatte der «Titanic» seinen grösseren Bruder gefunden.

Heute noch ist der «Olympic» der Grösse nach der viertgrösste Dampfer der Welt; über ihm stehen der «Berengaria Ex-Imperator», «Le Majestic Ex-Bismarck» und der «Leviathan Ex-Vaterland», d. h. die drei transatlantischen Riesen, die, in Deutschland gebaut, auf Grund des Versailler Vertrages an England und Amerika abgeliefert werden mussten.

Die «Titanic» hatte eine Tonnage von 46 328 Bruttotonnen und ein Fassungsvermögen von 21 831 t, eine Wasserverdrängung von 52 310 t mit einem Tiefgang von 10,54 m. Das Schiff war 259,53 m lang und 28,19 m breit. Es verfügte total über 50 000 PS. Diese Riesenkraft lieferten drei Maschinengruppen. Seine 29 Dampfkessel, wovon 24 Doppelkessel, waren in sechs absolut dichte Heizräume abgeteilt.

Die «Titanic» besass Pumpen, die imstande waren, 1700 t Wasser in der Stunde auszuschleudern.

Das Schiff war in verschiedene Abteilungen getrennt, welche gegen sich absolut wasserdicht verschlossen werden konnten. Alle Türen, welche die Abteilungen untereinander verbanden, waren ebenfalls wasserdicht und konnten von der Kommando- brücke aus mit einem Hebelgriff elektrisch geschlossen werden. Die ganze Operation dauerte höchstens 20—30 Sekunden. Außer- dem hatte jede der zwölf wasserdichten Abteilungen Schwimmer, die im Falle von Wassereindringen ebenfalls alle Verbindungs- türen von sich aus automatisch schlossen.

Die «Titanic» besass 20 Rettungsboote, d. h. 14 Holzbarken mit einem Fassungsvermögen von je 65 Personen und 6 kleinere Rettungsboote. Alle Boote konnten total 1178 Personen fassen.

Die elektrischen Einrichtungen waren für jene Zeit die denkbar modernsten. Es bestanden zwei Generatorengruppen, die Haupt- und eine Nebengruppe. Die Hauptgruppe bestand aus vier Untergruppen, die einzeln in separaten und völlig wasserdichten Abteilungen stationiert waren. Jede Dynamo gab 400 kW bei 100 V. Jede Nebengruppe, ebenfalls in eigenen und dichten Kammern, zwei an der Zahl, hatte Dynamomaschinen von 30 kW.

Die elektrische Beleuchtung geschah durch 10 000 Lampen von 16—100 Kerzen. Ferner waren an Bord 562 elektrische Heizkörper und 153 Elektromotoren; schliesslich eine grosse Anzahl von telephonischen Verbindungen, betrieben durch einen am Hauptnetz angeschlossenen Generator und eine grosse Reservebatterie.

Der Radiotelegraphiesender, der eine so grosse Rolle spielen sollte, befand sich auf dem Deck in der Nähe der Kommandobrücke, Sender und Empfänger in getrennten, schalldichten Räumen.

Die Sendeapparaturen wurden gespiesen durch einen Marconi-Generator von 5 kW und eine Notbatterie. Vier parallele Antennen waren zwischen den zwei Hauptmasten gespannt.

Selbstverständlich wurden damals gedämpfte Wellen ausgestrahlt.

Wie alle grossen transatlantischen Dampfer, die den Dienst mit Amerika versahen, hatte die «Titanic» beidseitig unter dem Wasserspiegel Mikrophone eingebaut, um die Zeichen der Unterwasserglocken aufnehmen zu können, die in Landnähe unter Wasser läuteten, um dem Schiff die Richtung anzugeben. Diese Mittel wurden später durch die Ihnen bekannte Radiogoniometrie ersetzt.

Da wir nun gleich am Hörer jenes Drama miterleben werden, ist es Ihnen wohl wichtig, dass ich Ihnen die beiden Telegraphisten der «Titanic» vorstelle. Einer derselben sollte auch eines der ersten Opfer der «Titanic» werden, und wir verdanken seinem Kameraden wertvolle Auskünfte über den Untergang des stolzen Schiffes.

Der Stationschef, welcher von seiner ersten Reise nicht zurückkommen sollte, hiess Phillips. Er war 24 Jahre alt und nach Aussagen seiner Kameraden ein sehr zuverlässiger und routinierter Radiotelegraphist.

Als Assistent stand ihm der 22jährige Harold Bride zur Seite. Bride sollte gerettet werden, jedoch mit grosser Schwierigkeit und schweren Verletzungen. Er hatte an der britischen Telegraphenschule diplomiert, acht Monate vor der Katastrophe, und war sofort auf Schiffe gegangen. Er diente vorher auf verschiedenen Schiffen und war immer Postenchef gewesen. Er gehörte zur Marconi Company und verdiente 4 £ als Monatslohn.

Ihr Dienst bestand aus ununterbrochenem Hördienst mit 6-stündlichen Ablösungen.

Jetzt, da die Zuhörer die Elemente unseres Dramas kennen, versuchen wir, dasselbe nochmals mitzuerleben.

Mittwoch den 10. April 1912 erhielt die «Titanic» den Auslaufbefehl. Sie verliess Southampton und legte in Cherbourg an, wo sie noch 200 neue Passagiere aufnahm, sodann ein letztes Mal in Queenstown vor der Ueberquerung.

Es waren 2201 Personen an Bord, und zwar 1316 Passagiere und 885 Mann Besatzung. Die genaue Verteilung war die folgende:

Stab: Kommandant Capt. Edward Karl Smith, der zweite Offizier und sechs Seeoffiziere.

Brückendienst: 66 Mann.

Maschinendienst: 325 Mann; Bedienung: 494 Mann.

Unter den Passagieren waren 449 Frauen und 109 Kinder.

Total 2201 Menschen an Bord.

Der eingeschlagene Weg.

Der Abfahrtsbefehl enthält keine Weisungen über die einzuschlagende Route. Diese Frage hängt direkt vom Kapitän ab.

Vor ca. 15 Jahren einigten sich die Schiffahrtsgesellschaften auf einen bestimmten Hinweg und einen südlicher gelegenen Rückweg der Schiffe. Die Kapitäne haben sich an diese Fahrroute gehalten; so auch die «Titanic».

Vom 15. Januar bis 14. August beschreibt diese Fahrroute einen grossen Bogen zwischen dem Fastnet-Leuchtturm und einem Punkt, der sich 42° nördl. Breite und 47° westl. Länge befindet. Von diesem bekannten Wendepunkt aus fährt man in einem zweiten Bogen gegen das Leuchtschiff von Nantucket Shoat, das vor New York liegt.

(Fortsetzung folgt.)