

Der Untergang des Riesendampfers "Titanic"

Autor(en): **Szatmari, Eugen**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **8 (1932)**

Heft 15

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-756271>

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.

Der Untergang des Riesendampfers «Titanic»

NACH BERICHTEN VON AUGENZEUGEN ERZÄHLT VON EUGEN SZATMARI

Am 15. April fährt sich eine der größten
Katastrophen, welche die Welt erlebte, der Untergang der
«Titanic» zum zwanzigsten Male

Am Montag, den 15. April 1912, wurde in Amerika und Europa die Kunde vom Untergang des White Star Dampfers «Titanic» bekannt. Noch kannte man nicht die entsetzlichen Einzelheiten dieser beispiellosen Schiffskatastrophe, noch wußte man nicht, wie viele Menschen ihr Leben in den eisigen Wellen des Atlantik verloren hatten, noch waren die Anklagen gegen die Schiffsgesellschaft nicht erhoben — und trotzdem war die Teilnahme der ganzen zivilisierten Welt schier unerhört. Noch niemals, seitdem die Schifffahrt besteht, wurde die Katastrophe eines Ozeandampfers von der ganzen Welt mit solcher Erschütterung aufgenommen, wie diese. Doch — diese Erschütterung war mehr als begreiflich. Nicht nur, daß mehr als 1600 Menschen mit dem Dampfer untergingen, nicht nur, daß ihr Todeskampf ein entsetzlicher war, daß sich unter den Toten viele Träger berühmter Namen befanden — das größte und schnellste, das modernste und angeblich sicherste Schiff dieser Welt war auf seiner ersten Reise untergegangen, auf seiner Jungfernfahrt, als ob die Naturgewalten den verblendeten Menschen hätten den Beweis erbringen wollen, daß sie immer noch stärker seien, als alles, was Menschenhand und Menschengestalt zu bauen vermag.

Am 8. April morgens hatte die «Titanic» den Hafen von Liverpool verlassen, um die erste Reise nach der Neuen Welt zu unternehmen. Vier Bug-

sierdampfer schleppten den Riesen von 45 000 Tonnen aus dem Hafen. In spaltenlangen Berichten pries die englische Presse die erste Fahrt der «Titanic» als einen neuen Triumph englischer Schiffsbaukunst in ihrem Kampfe gegen diejenige Deutschlands und Frankreichs. Man beschrieb die kleinsten Einzelheiten des Riesendampfers: seine Luxuskabinen, seine Turnsäle, die Tennishallen, die Decks, die Radfahrbahn, die vier Riesenschlote, durch die je zwei Eisenbahnzüge hätten durchfahren können, die herrliche Radioanlage, die Unterwassersignale. Man berechnete, wieviel Proviant die schwimmende Stadt, die mehr als 2300 Menschen an Bord hatte, mit sich führte. Der Jubel eines ganzen Volkes geleitete die «Titanic» auf dieser Jungferreise, die eine Todesfahrt ohnegleichen werden sollte. Unter den Passagieren befanden sich viele Leute mit glänzenden Namen: John Jacob Astor, der Enkel des amerikanischen Hotelkönigs, der mit seiner jungen Frau, die dreißig Jahre jünger als er war, von der Hochzeitsreise nach den Staaten zurückkehren wollte, Major Butt, der Adjutant des Präsidenten Taft, der Eisenbahnkönig Charles Hays, Präsident der Grand Trunk Pacific Eisenbahn, der Kupferkönig Benjamin Guggenheim, der Bankier Wiedener aus Philadelphia, der Schriftsteller Futrelle, der greise Friedensapostel William Thomas Stead, der alte Isidor Strauß, Besitzer der größ-

ten Warenhäuser von New York, Bruder des bekannten Philanthropen — sie alle waren Passagiere der «Titanic», ebenso wie der Präsident der White Star Linie, Bruce Ismay, und der Konstrukteur des Dampfers, Ingenieur Andrews. Es gab viele Leute, die absichtlich noch einen oder zwei Tage länger in Europa geblieben waren, nur um mit der «Titanic» fahren zu können. Sie alle konnten an diesem Dienstagmorgen nicht ahnen, wohin ihre Reise gehen sollte.

Sechs Tage lang verlief die Fahrt der «Titanic» ohne jeden Zwischenfall. Es wurde Sonntag, den 14. April. Mit Volldampf fuhr die «Titanic» durch die sternenklare, eiskalte Nacht. Die Geschwindigkeitsmesser zeigten 21 Knoten, die Schiffsschrauben arbeiteten mit dem Maximum von 78 Umdrehungen in der Minute. Vergebens hatte man gewarnt — Bruce Ismay, der Präsident der White Star Linie, bestand auf schneller Fahrt, die «Titanic» sollte einen neuen Rekord schaffen, sie sollte den Deutschen und der Cunard den Rang ablaufen im Kampfe um das blaue Band des Ozeans — der größte Dampfer der Welt sollte auch der schnellste sein.

1400 Passagiere hatte die «Titanic» an Bord, neben 1000 Mannschaften und Offizieren. 7 Millionen Briefe in 3500 Postsäcken lagen in den Posträumen. Millionenwerte waren dem Schiff anvertraut — allein die 29 Juwelensendungen, die in ei-

la nouvelle crème idéale non grasse
crème
malacéine
nacrée



fr. 1.50 & 3.-

M 121



Lindt Herenschokolade, herb und fein

FERIEN UND ERHOLUNG am Genfersee

VEVEY-LA TOUR
Hôtel des Alpes
 Komfortables Familienhaus mit großem Park. Mäßige Preise. C. Oggier, Direktor.

GLION OB MONTREUX
 700 M. Ü. M.
Le Grand Hotel & Righi Vaudois
 Modernes, beseligendes Familienhotel. Pensionspreise v. Fr. 13.— bis Fr. 20.—. Großer Park, Tennis, Garage. E. Reiber & W. Erasimé.

VEVEY
HOTEL D'ANGLETERRE
 in prächtiger Lage am See. Zimmer von Fr. 5.— an. Pension von Fr. 12.— an. Restaurant + Garage + Tel. 127.

Hotel Victoria, Glion sur Montreux
 Erstklassig, mod. Komfort + Bestbekannte Küche, auf Wunsch Diätküche. Großer Park, wunderbare Aussicht. Ruhige Lage. Ein idealer Aufenthaltsort für die Ferien. Garage mit Boxen. Pensionspreise von Fr. 13.— bis 22.—

WEBER'S EXTRA-FEINE



ETUI ZU 5 STÜCK FR. 1.20

LIGA HAVANA CORONA

FÜR RAUCHER EINER FEINEN LEICHTEN CIGARRE

WEBER SÖHNE A. G., MENZIKEN

Ein Geschenk für Ihre Lieben

die zuverlässige **ZEISS IKON Klein-Camera** mit der man auf einen Film für Fr. 1.55 16 scharfe Bilder des Formates 3 x 4 aufnimmt.

Baby-Box und Kolibri sind die modernen Klein-Cameras, die Sie jetzt in allen Photoschauenstern sehen. Verlangen Sie die reich illustrierten Prospekte in einer Photohandlung od. von der Zeiss Ikon Vertretung **Merk & Sanger, Tödi**str. 65, Zürich



Das moderne Kleinphoto!

Natürliche Haarlocken ohne Friseur
 ohne Hitze
 ohne Eisen

Die Eta-Kappe erspart Ihnen jede fremde Hilfe. Sie sind jeden Tag gleich schön und Ihr gepflegtes Aussehen verdanken Sie Ihrem wellig-seidenen Haar.

Lieferbar für Scheitelfrisur und zurückgekämmtes Haar
 Preis Fr. 4.25



Bestellen Sie die Eta-Kappe noch heute
ETA-Versand, Kaiser-Augst (Aarg.) 27

Herrliche Italienreisen werden in kleinen Gruppen in bekannt fein organisierter Weise ausgeführt: 41. Reise vom 4. bis 13. April und 42. Reise vom 16. bis 25. Mai 1932. Zürich, Genua, Rom, Neapel, Capri, Pompeji, Solfatararetour. 2. Kl. Preis nur 410 Fr. Interessenten verlangen Programm und Referenzliste von Bütler, Dir., Böttstein (Aarg.)

LINDAUERS

PRIMA DONNA



PRONTO

Combination zur außerordentlichen Abflächung der Magenpartie
Union Corset Co. A.G., Zürich

HUHNERAUGEN HORNHAUT oder **BALLEN** beseitigen Sie rasch und sicher mit Scholl's Zino-Pads. Schon das erste Pflaster befreit Sie vom Schmerz. Bequem und einfach in der Anwendung. Erhältlich in allen Apotheken, Drogerien und bei den Scholl-Vertretern zum Preise von Fr. 1.50 per Schachtel.

Scholl's Zino-Pads



Unkenntnis schützt nicht vor Schaden

Sie wußten es nicht, daß all Ihr Glück, Ihre Zufriedenheit, alle Erfolge Ihres Lebens auf einem stets guten Zustand Ihres Körpers beruhen, daß Ihre geistige Leistungsfähigkeit, die Reiterkeit Ihres Gemütes, ebenso von der naturgemäßen Funktion Ihrer Körperorgane abhängig sind wie Ihre Gesundheit. Alle Fehlschläge und Mißerfolge, alle trüben Stunden Ihres Lebens sind durch körperliche Mängel, durch unzureichende Widerstandsfähigkeit und mangelnde Nervenkraft bedingt. Schlechte Gesundheit, Schwäche, seelische Hemmungen, Willensschwäche und Lebensverdrossenheit sind die Schädigen, die Ihnen aus der

Unkenntnis der Naturgesetze erwachsen. Sie wußten dies nicht. Doch die Einsicht kommt nie zu spät, die Vernachlässigung Ihres Körpers wieder gut zu machen. Durch

Strongfortismus die berühmte individuelle Methode können Sie alle die Mängel, Schwächen und Beschwerden, die Ihnen bisher hinderlich waren, wie auch die Folgen jugendlicher Fehler, auf natürlichem Wege ohne Medizin und Apparate überwinden. Sie können widerstandsfähige Gesundheit, imponierende männliche Kraft, Gewandtheit und Ausdauer erlangen. Strongfortis interessantes, reich illustriertes

kostenfreies Buch
„LEBENS-ENERGIE durch Strongfortismus“

Strongfort, V. D. S. wird Ihnen Geheimnisse des menschlichen Körpers offenbaren. Es erklärt Ihnen, wie Sie mit dem Aufbau Ihrer körperlichen Kraft und Leistungsfähigkeit, Ihre Nervenkraft und Willensstärke, Ihre geistige Spannkraft, Ihre Fähigkeiten und Talente entwickeln können. Verlangen Sie noch heute — ohne Verbindlichkeit für Sie — Ihr kostenfreies Exemplar dieses Buches durch Einsendung des Gutscheinnes oder Ihrer Adresse. Wenn Sie erfolghindernde Beschwerden angeben, wird Ihnen kostenlos individueller, vertraulicher Rat zugehen.

STRONGFORT-INSTITUT BERLIN-WILMERSDORF, Dept. 542

Gratis-Bezugschein
 Strongfort-Institut, Berlin - Wilmersdorf, Dept. 542

Bitte senden Sie mir **kostenfrei** und unverbindlich ein Exemplar Ihres Buches: „LEBENS-ENERGIE“. Die mich speziell interessierenden Fragen habe ich mit X bezeichnet.

.....NervositätKörperlösGrößere Kraft
KatarrhRheumatismusWillenskraft
VerstopfungSchlechte GewohnheitenSeelische Hemmungen
MagerkeitSexuelle Schwäche

Name: Alter:

Beruf:

Ort und Straße:

Clichés und Gabanos
 A. Wetter & Co.
 Milchbuckstr. 15. Tel. 60.321

HOTEL Habis-Royal
 Bahnhofplatz
ZÜRICH
 Restaurant

Ein Triumph der modernen Technik ist die neue

SMITH PREMIER KLEIN-NOISELESS

die geräuschlos schreibende und gleichzeitig tragbare Büro- und Reise-Maschine, welche zu billigen Preise alle Vorteile bisheriger Schreibmaschinen in sich vereinigt.

SMITH PREMIER SCHREIBMASCHINEN A.G.

Basel Bern Zürich
 Elisabethenstr. 54 Marktgasse 19 Uraniinstr. 35 (Handelshot)

Freiburg · Luzern · St. Gallen · Winterthur
 Genève · Lausanne · Neuchâtel · Chaux-de-Fonds



ner besonderen Stahlkammer mitgeführt wurden, repräsentierten einen Wert von mehr als 7 Millionen Mark.

Die Nacht war sternenklar, das Meer spiegelglatt. Im großen Salon der ersten Klasse spielte die Musik die neuesten Onestepschlager. Man verabschiedete sich von der Reise mit einem Ball — es sollte ja die letzte Nacht auf hoher See werden, die «Titanic» befand sich bereits auf der Höhe von Cap Race, New York war nicht mehr weit, am Montag oder spätestens am Dienstag sollte man ankommen. Im Rauchsalon spielte man Karten. In der Bar trank man seinen Whisky. Auf den Decks flirteten die jungen Leute in Plaids gehüllt, denn die Nacht war kalt, eiskalt.

Der Kapitän Mr. Smith saß mit einigen Passagieren im Rauchsalon — auf der Kommandobrücke stand der erste Offizier, Mr. Mudlock. Der Ausluger meldete ihm, daß das Schiff sich einem großen Eisberg näherte, aber Mr. Mudlock kümmerte sich nicht viel darum. Was sollte wohl ein Eisberg diesem Titanen aus Eisen und Stahl anhaben!

Mr. Mudlock änderte den Kurs nicht. Es wäre schade gewesen um jede Minute. Nur die Scheinwerfer der «Titanic» traten in Tätigkeit, sie tasteten mit grellen Lichtkegeln die Nacht ab. Ihre Strahlen prallten plötzlich blendend grell auf eine weiße Riesenmasse, die auf der Steuerbordseite aufgetaucht war. Da erschrak Mr. Mudlock. Einen solchen Eisberg hatte er noch niemals im Leben gesehen. Dreihundert Meter hoch ragte die gleißend weiße Masse des Titanen aus den Fluten empor — des anderen Titanen, der nicht aus Eisen und Stahl bestand, den nicht Menschengestalt, sondern Gottes Hand erbaut hatte. Der Eisberg war näher als Mr. Mudlock dachte. Viel näher. Und Mr. Mudlock griff nach dem Steuerelegraphen, während unten im Salon befrachtete Herren mit Damen in Balltoilette den letzten Schlager Londons tanzten. Es war aber zu spät...

Ein Stoß erschütterte das ganze Schiff — die zwei Titanen waren aneinandergedrallt. Mr. Mudlock hatte vergessen, daß man einem Eisberg sehr weit aus dem Wege gehen muß, denn der aus dem Wasser ragende, sichtbare Teil macht nur ein Zehntel

des Riesen aus. Neun Zehntel lauern unter dem Wasser auf den Unvorsichtigen. Auf diesen unter Wasser liegenden Teil des Eisriesen war die «Titanic» aufgefahren. Der Koloß von 45 Millionen Kilogramm Eisen und Stahl erzitterte — aber die Passagiere hatten kaum etwas gespürt. Bis der Stoß zu den Luxuskabinen vorgedrungen war, hatte sich der Anprall schon sehr stark abgeschwächt. Vorn aber, am Bug und an den vorderen Decks, war die Verletzung vollkommen. Der Bug des Schiffes war zerquetscht. Die vorderen Decks waren aufgerissen. Das ganze Vorderteil des Schiffes glich einer unkenntlichen Stahlmasse. Die wasserdichten Schotten waren sämtlich aufgerissen, die Bodenplatten zerissen wie Papier, viele Tonnen gespaltenen Eises waren auf die vorderen Verdecke gestürzt und das eisige Wasser strömte unaufhaltsam in das Schiff hinein.

In den Salons, den Gesellschaftsräumen, wo der Stoß noch erheblich stärker zu verspüren gewesen war als in den Kabinen, sprangen die Menschen auf. Doch die Offiziere beruhigten sie. Man habe einen Zusammenstoß mit einem Eisberg gehabt, erklärten sie, aber das Schiff sei unsinkbar. Sie glaubten es wohl selbst, daß das Schiff nicht sinken könne. Als Kapitän Smith fünf Minuten nach dem Zusammenstoß — der Anprall erfolgte um 11 Uhr 45 Minuten — in die Marconikabine trat und die beiden Telegraphisten aufforderte, Hilfe zu rufen, lächelte er. «Wir sind mit einem Eisberg zusammengestoßen», sagte er, «halten Sie sich bereit, Notsignal zu geben...» Die zwei Telegraphisten — sie benahmen sich später wie Helden — machten Witze, als sie die Taste des Radiotelegraphen herabdrückten, um das erste Notsignal hinauszufunken:

«C Q U D... Come quickly danger... Kommt schnell, Gefahr!»

Doch zehn Minuten später kam Kapitän Smith wieder. Leichenblaß. Lächelte nicht mehr. Und stöhnte:

«Schicken Sie S O S!... Schnell, sehr schnell, wir sinken!»

Das war um Mitternacht. Unten glaubte man noch daran, daß das Schiff nicht sinken könne. Es wäre

auch unfassbar gewesen! Ein Eisberg? Die Musik spielte weiter, man tanzte weiter, man spielte weiter, und durch die Luken konnte man sehen, wie der weiße Titan in der Ferne verschwand. Oben arbeiteten aber die zwei Telegraphisten verzweifelt. Das Signal S O S, das Signal der letzten Verzweiflung, «Save our Souls», «Rettet unsere Seelen», zuckte unaufhörlich aus den Antennen der «Titanic» durch die Nacht, zuckte durch die Wellen des Aethers, erreichte zuerst den Lloydampfer «Frankfurt», dann die «Virginia», die «Parisian», die «Carpathia» und das Schwesterschiff der «Titanic», die «Olympic». Die «Carpathia» lag der Unfallstelle am nächsten. Siebzig Meilen weit. Fünf Stunden Fahrt. Änderte sofort den Kurs und steuerte auf die «Titanic» los. Von einer andern Seite eilte die «Olympic» heran, die von New York nach Europa unterwegs war. Fünf Stunden galt es noch zu harren.

Es war nicht mehr möglich. Um halb ein Uhr erscholl das Kommando: «Alle Passagiere an Deck!»

Bis dahin hatte niemand an ernste Gefahr glauben wollen. Viele machten Witze. Viele, die aus ihren Kabinen bereits früher an Deck gekommen waren, hatten die Mannschaften mit Fragen bestürmt, aber beruhigende Antworten erhalten. Da war das fatale Kommando erschollen. Man sah, daß die Boote klargemacht wurden. Und da sahen die Passagiere erst, daß das Wasser bereits an den unteren Decks zu lecken begann. Da brach die Panik aus. Alles wollte sich auf die Boote stürzen. Und da stellte sich heraus, daß in den Booten kaum ein Drittel der Menschen, die sich an Bord befanden, Platz finden konnte. Die 16 Boote des Schiffes hätten für 1178 Menschen Platz geboten, aber 4 Boote waren durch den Anprall fortgerissen worden. Es waren nur noch zwölf. Vor jedem Boot stand ein Offizier. Ein neues Kommando erscholl: «Alle Mann zurück! Frauen und Kinder zuerst!»

Das Schiff neigte sich bereits bedenklich nach vorn. Rettungsgürtel wurden verteilt. Frauen und Kinder wurden eingebootet. Einige der Passagiere unterstützten die Offiziere, vor allem Astor und Major Butt. Diese beiden benahmen sich wie wirkliche

Weißer Zähne: Chlorodont

Die herrlich erfrischend schmeckende Pfefferminz-Zahnpaste **Chlorodont** macht die Zähne blendend weiß und beseitigt mißfarbenen Zahnbelag, am besten unter gleichzeitiger Verwendung der Chlorodont-Spezial-Zahnbürste, welche das Reinigen und Weißputzen der Zähne auch an den Seitenflächen ermöglicht. Überzeugen Sie sich zuerst durch Kauf einer Tube zu Fr. 1.—. Große Tube: Fr. 1.80. Chlorodont-Zahnbürsten: Fr. 2.25, für Kinder: Fr. 1.—. Verlangen Sie **nur echt Chlorodont** und weisen Sie jeden Ersatz dafür zurück. Probetube kostenlos durch O. Schroeder, Genf, rue du Chateau 6 b.



Broschüre A durch Astro A.-G., Seefeldstraße 5, Zürich

Abonnieren Sie

die

Zürcher Illustrierte.



**Nachlassen der Energie
anfangendes Altern
sind ernste Anzeichen,**

daher ist es höchste Zeit,
mit dem Gebrauch von

Ferromanganin

sofort zu beginnen. Es tritt sehr schnell eine Verjüngung des ganzen Körpers ein. Preis gr. Flasche Fr. 4.50 in Apoth.

GALENUS Chem. Industrie, Basel, Steinertorstr. 23

Die regelmäßigen Waschungen mit Rausch's Camillenseife haben einen äußerst günstigen Einfluss auf das Wachstum der Haare. Die Camille hat zwar ein schwaches aber sehr wirksames Antiseptikum, welches für das Haar von großem Vorteil ist, es wird gekräftigt und die Kopfhaut gesund und rein.

Originalfl. Fr. 3.50.

Erhält. in Parfümerien und Coiffeurgeschäften

J. W. Rausch, Parfümeriefabrik, Kreuzlingen-Hbf. (Schweiz)



Edle Hunde aller Rassen

für jeden Zweck. Versand nach allen Ländern. Lebende Ankunft stets garantiert. Verlangen Sie unverbindlich Offerte. R. Alfred Rieß, Gera, Thüringen 10 (Deutschland)

Brunette

die beliebte
Maryland-Cigarette

VEREINIGTE TABAKFABRIKEN A.G.
SOLOTHURN



**Du arme z'Nacht!
Du bischt ja wund!**

Aber das macht nüt, mer
ribed mit Hamol-Crème i,
und dänn passiert das nüme

Dose Fr. —.95, Tuben Fr. 1.50 · In Apo-
theken, Drogerien, Coiffeurgeschäften

2mal
hamol



*einreiben
und weg sind*
**RAUHE HAUT
RISSE FROST**

Phot. Widder

RHEINFELDEN

DAS HEILSAME SOLBAD AM STROM



SALINEN-HOTEL IM PARK



E. Pfüger-Dietschy
180 Betten. Volle Pension Fr. 12.50
bis Fr. 19. —. Privatbäder mit Sole
und Kohlensäure. Diätküche

**HOTEL KRONE
AM RHEIN**



J. V. Dietschy
90 Betten. Volle Pension
Fr. 10.50 bis Fr. 14.50.
Ruhevolle Lage in schattendem
Rheingarten - Komfort



Das ideale Eigenheim
mit einfacher und komfortabler Innenausstattung
Jahrzehntelange Erfahrung im
Chalcebau

Übernahme ganzer Bauten schlüsselfertig durch die
PARQUET- u. CHALETFABRIK A-G
Sulgenbachstraße 14 **BERN** Telefon: Bw. 21.16

Von hervorragender Güte sind

**Ruff's
Frankfurterli**

Vom 1. Oktober bis 31. März kommen
dieselben täglich frisch zum Versand
u. sind billiger als Dosen-Frankfurterli

**Qualitätsvergleiche
überzeugen!**

Lohnender, dankbarer Artikel
für Restaurants und Wiederverkäufer

Otto Ruff, Zürich
Wurst- u. Konservenfabrik, Metzgerei

Behrman/Bosshard

YalaPrinzelyrock
aus Charmeuse
mit Einsatz aus
Crépe Georgette
in Büstenhalter-
Form.



Schmal und schlank in der
Taille, wie es die heutige
Mode verlangt, sind die neu-
en Yalamodelle geschnitten.
Faltenlos, knapp anliegend
sitzt das Kleid über solch
tadellos geschnittenem
Wäschestück.

*das gute
Schweizer
Fabrikat*

Yala
Tricot-Wäsche

FABRIKANTEN: JAKOB LAIB & CO. AMRISWIL

Helden. Keinen Augenblick lang dachten sie an sich selbst. Astor half seiner jungen Frau, die in gesegneten Umständen war, in das erste Boot, küßte sie, rief ihr zu: «Auf Wiedersehen in New York!» und verschwand mit Butt. Ueberall, wo es zu helfen galt, waren die beiden dabei. Dann gingen sie auf die Kommandobrücke und starben dort, Arm in Arm.

Um die letzten Boote entstand ein fürchterlicher Kampf. Mit Messern kämpfte man um die Plätze. Schüsse krachten. Dann wurde auch das letzte Boot herabgelassen und mehr als 1600 Menschen blieben, dem sicheren Tod preisgegeben, auf dem sinkenden Schiff zurück. An der Reling stand ein altes Ehepaar. Man wollte die Frau in ein Boot heben. Sie weigerte sich aber, ihren Gatten zu verlassen, umarmte ihn, küßte ihn und sagte: «Ich habe ein ganzes Leben mit ihm gelebt, ich will mit ihm sterben!» Es war das Ehepaar Strauß. Die Insassen des letzten Bootes sahen noch lange die zwei alten Menschen umschlungen an der Reling stehen.

Das Wetter war vollkommen klar, das Meer spiegelglatt. Wären mehr Boote gewesen, hätte man viel mehr Menschen retten können. Es waren aber keine Boote mehr da und die entsetzlichste Verzweiflung bemächtigte sich der preisgegebenen Menschen. Manche versuchten, aus Planken und Brettern Flöße zu bauen, um die Hunderte kämpften. Hunderte sprangen mit Rettungsgürteln versehen ins eisige Wasser, in dem sie errieren, vor Kälte umkommen mußten. Langsam entfernten sich die Boote von dem sinkenden Schiff. Der Kapitän versammelte die Musikkapelle am Heck des Schiffes und ließ den Choral «Näher mein Gott, zu dir» spielen. In den Booten hörte man noch die Musik und den Gesang der Todgeweihten. Man sah, wie Hunderte in das eisige Wasser sprangen. Dann — es war um 2 Uhr 20 Minuten — siegte die «Titanic», die bis dahin wie ein schwimmender Feenpalast in voller Beleuchtung auf dem Wasser gelegen hatte, plötzlich steil in die Höhe, stand eine Minute lang fast vertikal, das Heck ragte in die Luft empor, die Maschinen stöhnten auf. Das eisige Wasser hatte die Kessel erreicht. Das furchtbare Krachen von Detonationen erdröhnte, aus den Schloten schossen Funken und Flammen. Wie Fliegen klebten die Zurückgebliebenen am Schiffskörper. Dann erloschen plötzlich alle Lichter, und das Schiff schoß kopfüber in die Tiefe hinab.

Ein gewaltiger Wasserwirbel strudelte bis zu den Booten, die sich einige Hundert Meter entfernt hatten. Totenstille trat ein, dann hörte man die herzzerreißenden Rufe derer, die im eisigen Wasser trieben und vergeblich um Rettung schrien. Eine halbe Stunde lang klangen die schauerlichen Rufe durch die Nacht und in den Booten begannen die geretteten Männer einen Choral zu singen, damit die Frauen die Schreie nicht hören sollten. Dann wurde alles still.

Einige, — sehr wenige — von den Unglücklichen, die im Wasser trieben, wurden von Booten oder Flößen aufgenommen. Andere fanden eine schwimmende Planke und klammerten sich daran, stundenlang, bis sie gerettet wurden. So wurden auch die beiden Telegraphisten gerettet, Harold Bride und Philipps, zwei Helden dieser Katastrophe, die bis zum letzten Augenblick, bis zum letzten Atemzug ihre Pflicht taten, die es ablehnten, in den Rettungsbooten Platz zu nehmen, die, bis zur Brust im Wasser, noch an ihren Apparaten standen und erst ins Wasser sprangen, als das Schiff sank. Bride blieb am Leben — sein Bericht gehört zu den erschütterndsten Dokumenten der Tragödie der «Titanic». — Philipps, dessen letzte Depesche an seine greise Mutter ging — «Alles geht gut, wir werden gerettet, sei ohne Sorge...» funkte er — trieb auf einem Floß vier Stunden lang im eiskalten Wasser, wurde dann aufgefischt und starb an Bord der «Carpathia» vor Erschöpfung.

Die «Titanic» lag 3000 Meter tief auf dem Grund des schweigenden Atlantik.

Der zweite Teil der Tragödie begann. Er spielte sich in New York ab.

Die erste Nachricht vom Unglück der «Titanic» traf in New York bereits am frühen Morgen des 15. April ein. Die ersten Meldungen besagten aber nur so viel, daß das Schiff mit einem Eisberg zusammengestoßen sei, und unter eigenem Dampf auf Halifax zusteure. Doch mittags versicherte der Vizepräsident der White Star, Franklin, daß alle Passagiere gerettet seien, und noch in den Abendstunden erschienen Extraausgaben der New-Yorker Blätter mit detaillierten Berichten über die Rettungs-

arbeiten. Da traf um 10 Uhr abends eine Depesche des Kommandanten der «Carpathia» ein, der meldete, daß er um 4 Uhr morgens an der Unfallstelle angelangt sei, aber nur 705 Personen habe retten können. Alle anderen seien verloren. Wie gewöhnlich um diese Stunden, war der obere Teil der Broadway von einer unübersehbaren Menschenmenge überflutet, und die Hiobsnachricht verursachte ein geradezu lähmendes Entsetzen. Vor dem Gebäude der New York Times wurden noch die Extrablätter mit den Berichten über die Rettung ausgerufen, während die Menge das Fenster unlagere, in dem die Schreckensnachricht angeschlagen stand. Die Kunde wirkte unbeschreiblich. Mit größter Erbitterung wurden die falschen Berichte der White Star überall besprochen, die Stimmung glich geradezu einer Revolution. Man wartete fieberhaft auf nähere Berichte. Vergebens. Die Radiostationen schwiegen. Dienstag früh erwachte New York und harpte neuer Nachrichten. Doch keine Nachrichten kamen. Die Schiffe wußten nichts zu berichten. Vergebens versuchten die reichsten Leute des Landes, die ihre Angehörigen auf dem verunglückten Schiff wußten, unter den denkbar größten Geldopfern Nachrichten zu erlangen. Die «Virginian» und «Olympic» meldeten Belangloses, die «Carpathia» schwieg. Das amerikanische Publikum, sonst an eine ausgezeichneten Nachrichtendienst gewöhnt, war verstimmt und aufgeregt. Man sprach vom Versagen der drahtlosen Telegraphie — aber das Radio hatte nicht versagt, und viel eher hatten die Leute recht, die von einem Verheimlichungsfeldzug sprachen. Die White Star hatte eine Depesche des Kapitäns der «Olympic», der genauen Bericht über das Unglück erstattet hatte, 24 Stunden lang zurückgehalten, und der Chefingenieur der Marconigesellschaft, Sammis, hatte den Telegraphisten der «Carpathia» angewiesen, keine Berichte weiterzugeben. Er versprach ihm sogar, wie eine spätere Untersuchung ergab, hohe Summen. Man spekulierte mit dem Unglück. Man wollte sich noch schnell durch Rückversicherungen eindecken. Dienstag und Mittwoch vergingen ohne zuverlässige Nachrichten. Vergebens hatte die Regierung der «Carpathia» zwei schnelle Kriegsschiffe entgegen geschickt, der Kapitän verweigerte jede Auskunft, worüber das Marine-departement sehr erbittert war. Erst am Mittwoch, auf eine mehr als energische Aufforderung der Washingtoner Regierung, begann die «Carpathia» die Namen der Geretteten nach New York zu funken, wo inzwischen die Erregung die Siedehitze erreicht hatte. Der Platz vor dem Wolkenkratzer, in dem sich die Bureaus der White Star befanden, war von Tausenden von Menschen belagert. Hunderte stürmten das Bureau, dessen Vorsteher, der Vizepräsident der Linie, Franklin, sich nicht sehen ließ. Als man erfuhr, daß der Präsident der White Star, Bruce Ismay, zu den Geretteten gehörte, steigerte sich noch die Erregung. Herzerreißende Szenen spielten sich im Bureau ab, denn die Namen der Geretteten kamen vielfach verstümmelt an. Allgemeine Verwirrung und Kopfllosigkeit ergriff die Millionenstadt.

Am Donnerstag, den 18. April, nachmittags, traf plötzlich die Nachricht ein, daß die «Carpathia» trotz des Nebels mit Vlldampf auf New York zusteure, da der Zustand der Verwundeten und Kranken eine Verzögerung nicht zulasse. Die Verheimlichung wurde aber weitergetrieben. Niemand wollte darüber Auskunft geben, wann das Schiff eintreffen werde, Hafenbehörden, White Star und Cunard hüllten sich in Schweigen. Die Polizei sperrte zwei Straßenblocks in der Gegend der Piers vollkommen ab. Innerhalb dieses Raumes wurden nur Angehörige der Geretteten und einige Vertreter der Presse zugelassen. Ambulanzen und ärztliche Hilfe wurden bereitgestellt, auch Särge und gerichtliche Totenbeschauer wurden an das Pier beordert. Extraausgaben der Abendblätter verkündeten, daß die «Carpathia» noch in der Nacht eintreffen werde. Die Erregung der Bevölkerung von New York, die tagelang in vollkommener Unkenntnis über das Geschehene gehalten worden war, stieg ins Unermeßliche.

Um halb neun Uhr abends verbreitete sich blitzschnell das Gerücht, daß die «Carpathia» in einer halben Stunde eintreffen werde. Die ganze Gegend der Docks wurde durch starke Polizeiabteilungen abgesperrt. Nur mit einer besonderen Legitimation konnte man die Polizeikette passieren. Längs der Vierzehnten Straße, die zu den Docks führt, fuhren Ambulanzen und Krankenwagen auf. Im übrigen herrschte aber musterhafte Ordnung.

Gegen halb zehn Uhr wurde die Spitze des einfahrenden Dampfers sichtbar. Das Docken ging glatt vonstatten. Wenige Minuten später wurde die Laufbrücke herabgelassen. Blitzlichter flammten auf. Trotz des strengen Verbots wurden photographische Aufnahmen gemacht.

Von Polizisten geleitet, truppweise durch das Spalier der Wartenden geführt, erschienen die ersten Geretteten auf der Laufbrücke. Die ersten waren zwei junge Burschen, im Schlafanzug, sonst sehr vernüglit. Dann kamen Frauen, in Notkleidern, in Abendtoiletten, in Nachanzügen. Männer, die noch ihren Frack oder ihren Smoking trugen, in dem sie ins Boote gestiegen waren, Frauen mit Kindern auf dem Arm. Einen Augenblick lang herrschte Totenstille, dann schrie jemand auf. Markerschütternde Schreie drangen durch die Nacht, Freundschaftsschreie des Wiedersehens. Mütter stürzten sich auf gerettete Kinder, Männer auf ihre Frauen. Verwundete wurden auf Tragbahnen heruntergetragen, dann kamen wieder schöne Mädchen in Notkleidern oder in fremden Kleidern, aber sorgfältig frisirt. Da auch die Passagiere der «Carpathia» zu gleicher Zeit das Schiff verließen, änderten die soignierten Erscheinungen dieser Leute das Bild des Elends. Dann kamen wieder Gerettete. Frauen, von Männern getragen, Kinder, die ihre Eltern verloren hatten, junge Leute, Greise. Besonders bedauerenswert waren die Zwischendecker, um die sich niemand kümmerte, bis sich die Vertreter der Stadt und der Wohlfahrtsorganisationen ihrer annahm. Alle bekundeten, daß sie auf der «Carpathia» mit der größten Liebe aufgenommen worden waren.

Die «Carpathia» hatte 705 Personen gerettet, darunter 206 Mannschaftspersonen von 985, 4 Offiziere von 22, 202 Passagiere erster Klasse von 341, darunter 154 Frauen und Kinder, 115 Passagiere der zweiten Klasse von 262, darunter 83 Frauen und Kinder, und 178 Passagiere der dritten Klasse von 800, darunter 84 Frauen und Kinder.

1635 Personen waren mit dem Schiff untergegangen.

Die «Carpathia» hatte den ersten Hilferuf um 11 Uhr 55 Minuten erhalten. Sie lag 70 Seemeilen von der sinkenden «Titanic» entfernt. Aenderte sofort den Kurs. Keiner der schlafenden Passagiere des Schiffes wußte, wohin die Reise ging. Mit Vlldampf, unter äußerster Anstrengung der Maschinen, dampfte die «Carpathia» der Unfallstelle entgegen, die sie um 4 Uhr morgens erreichte. Von der «Titanic» war nichts mehr zu sehen. Nur einige Deckstühle, leere Planken und Kissen trieben auf dem Wasser. Eine Viertelstunde später fischte man einen Mann auf, der einen Rettungsgürtel um die Brust hatte. Er starb an Bord vor Kälte und Erschöpfung — es war Philipps, der erste Telegraphist der «Titanic». Dann erblickte man das erste Boot. Sieben Stunden dauerten die Rettungsarbeiten. Die Passagiere wurden geweckt und übergeben ihre Kabinen bereitwillig den Geretteten. Viele schliefen auf dem Fußboden oder in Badewannen. Mit der größten Aufopferung wurden die Geretteten aufgenommen, die Passagiere der «Carpathia» übergaben ihnen alle ihre überflüssigen Kleider, warme Decken wurden zu Notkleidern zerschnitten. 26 Verwundete mußten in das Schiffslazarett gebracht werden. Etwas später als die «Carpathia» erreichte die «Olympic» die Unglücksstelle und fischte noch 40 Ueberlebende auf.

Am nächsten Tage bildete sich an Bord der «Carpathia» ein Ausschuß der Geretteten, dem auch Bruce Ismay, der Präsident der White Star angehörte. Trotz seines Widerspruchs wurde festgestellt, daß die «Titanic» nur eine ungenügende Anzahl von Rettungsbooten an Bord gehabt und daß ein großer Teil der Mannschaft aus ungenügend geschulten Seeleuten bestanden hatte. Der Bericht dieses Ausschusses gestaltete sich zu einer flammenden Anklage gegen die Gesellschaft und gegen die veralteten Vorschriften des Londoner Schiffsamtes.

Bruce Ismay wurde noch am selben Tage vor den Untersuchungsausschuß des Senats nach Washington geladen. Er bestritt, daß das Schiff zu schnell gefahren sei und erklärte, er habe im letzten Boot, das herabgelassen wurde, noch einen Platz gefunden. Auf die Frage, ob in diesem Augenblick noch Frauen und Kinder an Bord waren, antwortete er, darüber könne er keine Auskunft geben.

Die Bankosten der «Titanic» betragen ungefähr 20 Millionen Mark. Das Schiff war auf eine Million Pfund versichert, und der gesamte Betrag, den die Versicherungsgesellschaften zu bezahlen hatten, betrug mehr als 47 Millionen.