

Die Berichte von den Geretteten der "Titanic"

710 Überlebende an Bord der "Carpathia" - Kesselexplosion nach der Katastrophe. - 1601 Tote

Der Dampfer "Carpathia" hat nunmehr mit den Geretteten der "Titanic" New York erreicht, und die ungeheure Spannung, mit der die ganze Welt den authentischen Berichten über das furchtbare Unglück entgegensah, wird jetzt gelöst. Bei der Aufregung, in die viele der Betroffenen durch die Katastrophe versetzt wurden, ist es erklärlich, daß die Schilderungen in Einzelheiten stark voneinander abweichen. Die entsetzlichen Tatsachen der Katastrophe, von denen wir der Bevölkerung der Reichshauptstadt bereits durch Extrablatt Kenntnis gegeben haben, übermitteln uns nachstehende Spezialkabeltelegramme:

New York, 19. April, 8 Uhr 40 M. vorm. Berl. Zeit = 2 Uhr 40 Min. nachts. ostamerik. Zeit. (Von uns. v. Sk.-Korrespondenten.)

Der Dampfer "Carpathia" ist gestern abend 8 Uhr 37 Min. amerikanischer Zeit, also 2 Uhr 37 Min. nachts Berliner Zeit, im Cunard-Dock angelangt. Er hat 710 Gerettete an Bord, von denen viele schwer krank sind. Vier Matrosen von der Mannschaft der "Titanic" wurden nach der Katastrophe tot in den Rettungsbooten aufgefunden. Noch um 6 Uhr wurde die Ankunft der "Carpathia" für 3 Uhr morgens in Aussicht gestellt, wohl um die Menge abzuhalten, aber schon zu dieser Zeit hatten sich vor dem Dock und in den Straßen über zehntausend Menschen angesammelt. Die Polizei ging sehr streng vor. Sie ließ niemand zu, der nicht Angehörige auf dem Schiffe hatte. Selbst Reporterkarten wurden eingezogen. Als der Dampfer um 1/2 9 Uhr die Battery passierte, standen dort Tausende dicht gedrängt, in furchtbarem Schweigen, und als das Schiff sichtbar wurde, nahmen sie trotz des starken Regens die Hüte ab. Lautlos warteten sie. Noch als die Passagiere landeten, herrschte erst tiefe, feierliche Stille, dann plötzlich, als die ersten das Schiff verließen, stürzte alles vorwärts. Die Polizei war machtlos. Schreie, lautes Schluchzen und hysterisches Kreischen erfüllten die Luft; die Frauen fielen in Ohnmacht. Alles strebte der Gangplanke zu, um den Lieben die Hand zu reichen. Polizisten, die die Leute zurückhalten wollten, wurden von Frauen geschlagen, bis sie den Versuch aufgaben. Jeder, der auf die Gangplanke kam, wurde sofort von Freunden umringt, die ihm weinend um den Hals fielen. Direktor Ismay verweigert jede nähere Auskunft und sagt nur, daß die "Titanic" mit einem Eisberg seitlich kollidierte. Bruce Ismay soll übrigens die "Titanic" im ersten Boot als einziger Mann verlassen haben. Nach den Berichten einiger Passagiere ist nach dem Zusammenstoß eine Explosion aller Kessel erfolgt; nach anderen Aussagen ist nur ein Kessel explodiert. Im Augenblick der Katastrophe befand sich Major Butt, der Adjutant des Präsidenten Taft, auf der Kommandobrücke neben Kapitän Smith.

London, 19. April, 8 Uhr 50 Min. vorm. (Von unserem h.-Korrespondenten.)

Die auf der "Carpathia" Harrenden wurden auf eine sehr harte Probe gestellt; denn je mehr sie sich New York näherte, desto mehr verlangsamte die "Carpathia" ihre Fahrt. Die Beamten der Cunard-Linie hatten etwa 500 Verwandte der geretteten Passagiere der "Titanic" Zutritt in ihre Warteräume gestattet, aber entlang den Kaimauern warteten Tausende und aber Tausende auf die Ankunft der "Carpathia". Das Rote Kreuz hatte eine Abteilung entsandt, und eine Anzahl Ambulanzen der hervorragendsten Hospitäler New Yorks standen bereit, in Tätigkeit zu treten. Die Menge beobachtete ein geradezu peinliches Schweigen. Der junge Morgan, ein Sohn des bekannten amerikanischen Krösus, der einer der Hauptaktionäre der White Star Line ist, stellte sich mit anderen Beamten der Gesellschaft zum Empfange der Geretteten ein. Ihm folgte eine Abordnung der Börse, die 150.000 Mark, für die Hinterbliebenen der Angestellten

der "Titanic" gesammelt, ostentativ zur Schau trug. Sobald die "Carpathia" an ihrem Kai anlegte, ging eine große Anzahl von Ärzten und Krankenwärterinnen an Bord. Bald darauf erschienen die ersten Überlebenden der Katastrophe auf der Landungsbrücke. [Unleserlich] folgende

Erklärung an die Presse

ab:

"Um übertriebenen Berichten zu begegnen, glauben wir folgende Tatsachen feststellen zu müssen: Sonntag, den 14. April 1912, um 11 Uhr 40 Min. nachts, während kalten Wetters, hellem Sternenlicht und ruhiger See stießen wir auf einen Eisberg. Der Ausguck hatte den Eisberg vorher gesichtet, aber zu spät, um eine Kollision zu vermeiden. Es wurden sofort Maßregeln getroffen, um die Größe des angerichteten Schadens festzustellen und die Passagiere zu retten. Rettungsgürtel wurden verteilt und die Rettungsboote herabgelassen. Das Schiff sank Montag um 2 Uhr morgens. Die gewöhnlichen drahtlosen Signale waren vorher abgesandt und Raketen abgebrannt worden. Glücklicherweise meldete die "Carpathia" ihre Nähe und erschien an der Unglücksstelle um 4 Uhr Montag morgen. Dieses Schiff hatte sich stundenlang vorher für die Aufnahme der Verunglückten vorbereitet, die nun mit ruhiger Sorgsamkeit aufgenommen wurden. Die Überlebenden befanden sich in 14 Rettungsbooten, vier zerlegbaren und zwei kleinen Booten. Schwimmgürtel und andere Rettungsvorkehrungen für sämtlicher Personen waren auf der "Titanic" vorhanden. Die Offiziere und Mannschaften der "Carpathia" stellten ihre Kabinen und Quartiere den Geretteten opferfreudig zur Verfügung. Alle Ehre ihnen! Die "Titanic" führte Lebensrettungsboote für 950 Personen, entsprechend den englischen Vorschriften. Die "Carpathia" nahm auf: 210 Passagiere erster Kajüte, 125 zweiter Kajüte, 200 des Zwischendecks, 39 Offiziere und Seeleute, 96 Stewards, 4 Offiziere und 71 Heizer, also 205 Mannschaften. Etwa 80 v. H. der Fassungsfähigkeit der Rettungsboote wurde von den 745 geretteten Personen eingenommen. Wir halten es für unsere Pflicht, die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Unzulänglichkeiten der Rettungsmaßregeln zu lenken."

Trotz dieses letzten Satzes ist es offenbar, daß dieser Bericht eines Komitees der Geretteten unter dem Einflusse Mr. Ismays, des geretteten Direktors der White Star Line, entstanden ist. Die Gesamtliste der Toten einschließlich der in den Rettungsbooten und auf der "Carpathia" Gestorbenen wird jetzt auf 1601 Personen angegeben.

Erzählungen der Überlebenden

Spezialkabelbericht unseres Korrespondenten

v. Sk. **New York**, 19. April.

An Bord der "Carpathia" befinden sich 20 bis 30 Tote. Herr Washington Dodge aus San Francisco, der mit seiner Frau und einem vierjährigen Kinde gerettet wurde, erzählt: "Nachts, 20 Minuten vor 12 Uhr, erfolgte der Zusammenstoß. Fast alle Passagiere waren bereits im Bett. Sie wurden durch die Gewalt des Stoßes aus den Betten geworfen. Die Räume füllten sich sofort mit Wasser. Auch das Deck war mit Wasser und Eis bedeckt. - Zuerst gelang es den Offizieren, Ordnung zu halten, dann begann ein wildes Jagen nach den Booten. Man hörte mehrere Schüsse und erfuhr, daß drei Mann erschossen worden seien, die Frauen und Kinder wegdrängen wollten. Als ich an Deck kam, sah ich, daß das Schiff bereits im Sinken begriffen war. Ich rannte in die Kabine, um Frau und Kind zu retten, sie waren aber verschwunden. Dann lief ich wieder an Deck. Eine Bootsmannschaft schrie, sie hätte Platz für drei Frauen oder Kinder. Es waren keine da. Jemand stieß mich in das Boot. Ich traf meine Frau erst wieder an Bord der "Carpathia". Dann sahen wir, wie die "Titanic" plötzlich sich auf die Seite legte und sank. Wir schwammen auf der weiten See. Das Boot war überfüllt. Viele mußten stehen. Es war eine klare, bitterkalte Sternennacht, und die mangelhaft bekleideten

Leute litten schwer. Von allen Seiten hörte man die

gräßlichen Schreie von hunderten

von Menschen, die in dem kalten Wasser mit den Wellen kämpften und um Hilfe schrien. Es war eine furchterliche, unvergeßliche Zeit. Wir konnten niemandem helfen, da es unmöglich war, noch mehr Personen in das Boot zu nehmen. Wir versuchten zu singen, damit die Frauen nicht das Schreien zu hören brauchten. Endlich kamen wir von der Unglücksstätte fort. Gegen 3 Uhr morgens sahen wir Licht: der Dampfer kam, der uns aufnahm." Oberst Gracie sagt: "Isidor Strauß weigerte sich, vor den Frauen und Kindern ins Boot zu gehen. Frau Strauß wollte durchaus nicht ohne ihren Gatten gerettet werden und sank mit dem Schiff. Ich ging auf das oberste Deck, als die Wellen kamen und sprang mit der letzten Welle ins Meer. Ich blieb am Geländer hängen und mußte dann loslassen, als der Dampfer sank. Ich wurde eine unendliche Zeit, wie mir schien, hin- und hergetrieben. Endlich kam ich inmitten von Trümmern an die Oberfläche, fand ein Floß, kletterte hinauf und half auch anderen hinauf. Wir retteten dann noch etwa dreißig Menschen auf das Floß. Bis zu den Knien standen wir in dem eiskalten Wasser und hatten Angst, uns zu bewegen, damit das Floß nicht umkippte. Mehrere Schwimmende versuchten, auf das Floß zu kommen. Wir mußten sie abweisen, weil kein Raum mehr war. Endlich kam der Dampfer in Sicht. Viele von den Männern bekamen hysterische Anfälle." Frau U. O. Becker, die mit drei Kindern gerettet wurde, erzählte, als sie den Anprall verspürte, sei sie sofort mit den Kindern auf Deck gelaufen. Sie hätte keine Aufregung bemerkt. Die Offiziere wären vollkommen Herren der Lage gewesen. Frau Becker gewährte den Obersten Astor an Deck. Er schien ruhig und gefaßt. Frau Vera Dick und ihr Gatte aus Alberta lobten die

Geistesgegenwart der Offiziere

und besonders Andrews, des Ober-Ingenieurs der "Titanic". Er ging häufig in den Maschinenraum, während das Schiff sank, und versuchte sein Möglichstes, die Passagiere zu beruhigen. Ein Steward der dritten Klasse versuchte, die von Offizieren gezogene Scheidelinie zu durchbrechen. Er wurde sofort niedergeschossen. Tafts Adjutant, Butt, erschöß von der Kommandobrücke aus zwölf Passagiere, die die Rettungsboote stürmen wollten. Dann wurde er selbst von einem Offizier erschossen. Oberst Gracie erklärt, er sei beim Untergang des Schiffes auf das Oberdeck geschwemmt worden und sei der letzte Überlebende an Bord gewesen. Kurz vor dem Sinken sei er abgesprungen und vom Boot aufgenommen worden. Auch er erzählt, daß Frau Isidor Strauß ertrunken sei, weil sie ihren Mann nicht verlassen wollte, der sie umsonst anflehte, sich ins Boot zu retten. Ein anderer Passagier sagt: Als die letzten Boote abstießen, war die "Titanic" glänzend erleuchtet. Die Kapelle spielte auf Deck, und der Kapitän stand auf der Kommandobrücke. Dann plötzlich sank der Bug, und das Heck hob sich, bis es beinahe senkrecht in die Luft stand. Das Schiff schien in zwei Stücke zu zerbrechen und war ohne großen Wellenschlag spurlos verschwunden. - Frau Schabert erwachte durch den Stoß und eilte auf Deck: "Viele Passagiere standen umher und fragten, was los sei. Es herrschte aber keine große Aufregung. Auf einmal rief ein Offizier: "Die Frauen zuerst!" Dies war die erste Kunde, daß Gefahr vorhanden war.

...

[leider ist hier eine Ecke des Zeitungsblattes abgerissen und der Rest dieser Spalte nicht mehr leserlich. Dementsprechend fehlte auch ein Teil des Textes auf der Rückseite.]

... Das Hinterteil war noch anderthalb Stunden über Wasser, ehe der Dampfer sank." Robert Daniels aus Philadelphia sagt: "Ich war gerade beim Ausziehen, als der Krach kam. Halbnackt eilte ich an Deck, wo furchtbare Verwirrung herrschte, weil die Lichter ausgegangen waren. Sie wurden dann wieder angezündet, und es trat Ruhe ein. Die Mannschaft gehorchte dem Kapitän gut, aber die Passagiere bissen und kratzten sich wie Wahnsinnige um Platz in den

Booten. Dabei hörte man fortwährend das entsetzliche Geräusch, mit dem das Eis gegen die Schiffswand knirschte. Männer lagen betend auf den Knien. Die Frauen waren teils schon in Nachtkleidern, teils kamen sie aus den Musikzimmern, in großer Toilette und mit Brillanten geschmückt. Die Füllung der Rettungsboote ging in breiter Ordnung vor sich. Frauen, die zögerten, wurden einfach

in die Boote geworfen.

Hunderte, die keinen Platz fanden, sprangen über Bord, auch ich, fast nackt, sprach ein Gebet und sprang dann in die Tiefe. Ich hatte ein zusammenlegbares Boot ergriffen, verlor es aber beim Sprung. Als ich an die Oberfläche kam, faßte ich eine Eisscholle, fand dann das Boot wieder und schwamm, furchtbar unter der Kälte leidend, umher, bis ich aufgefischt wurde." - Der Passagier Romacue sagt: "Ich trank einen Highball im Cafe, als die Kollision kam und das Glas vom Tisch geworfen wurde. Zunächst herrschte keine große Aufregung. Wir dachten, wir hätten eine große Eisscholle gerammt, da wir schon den ganzen Tag durch Eisfelder gefahren waren. Dann gingen die Lichter aus, und eine Explosion erfolgte." Die Boote waren schon bemannt, als Romacue auf Deck kam. Er bestreitet entschieden, daß Panik geherrscht habe. - Frau Astor ist zwar krank, doch ist keine Gefahr vorhanden. Sie erzählt, sie erinnere sich an nichts, als daß ihr Mann neben ihr stand und jemand sie in ein Boot schob. Frau Astor war in dem letzten Boot, das noch viel Platz hatte. Oberst Gracie sagt, Herr

Astor hätte sich sehr brav benommen.

Er tat alles, um seine kränkliche Frau zu schützen. Da noch viel Raum im Boot war, fragte er, ob er seine Frau begleiten dürfe, aber der Offizier erklärte: "Kein Mann darf das Schiff verlassen, bis alle Frauen und Kinder gerettet sind!" Darauf half Astor, andere Boote klarmachen und Ängstliche zu beruhigen. - George A. Braden erzählt: "Der Dampfer fuhr mit voller Kraft. Das Wetter war prächtig, die See glatt, aber es war bitterkalt. Passagiere, die die Offiziere fragten, ob nicht die Kälte Eisberggefahr andeute, wurden ausgelacht." Weiter erzählte Braden: "Ich konnte in kein Boot, schnallte den Rettungsgürtel über den Überzieher, sprang ins Wasser und erreichte ein Boot. Kapitän Smith sah ich, bis er im Wasser verschwand." - Der Heizer Jones sagt: "Ich war auf Wache im Zwischendeck, als der erste Stoß kam. Sofort folgte die Explosion des Kessels, der die Turbinen speist. Ich rannte an Deck und wurde Boot sechs zugeteilt. Wir hatten sechzig Frauen an Bord, alle wenig bekleidet. Die meisten waren hysterisch, sangen geistliche Lieder und beteten. Zwei starben vor Kälte. Wir beeilten uns, fortzukommen, um den Wirbel beim Sinken des Dampfers zu vermeiden. ...

[Hier fehlt die untere Ecke der linken Spalte, so dass der Text nicht mehr leserlich ist. Das Zitat wird dementsprechend mit der zweiten Spalte fortgesetzt.]

... Das erste Boote ging um 11 Uhr 45 Min. ab. Wir sahen alle gleich, daß der Dampfer verloren war. Als wir abstießen, war der Bug der "Titanic" schon im Wasser, und die Schrauben standen in der Luft. Von dreihundert Mann der Bemannung sind nur 47 gerettet, alle anderen wurden in ihren Kojen am Bug zerquetscht, desgleichen alle Passagiere erster Klasse, deren Kabinen weit vorn lagen. Viele waren

zwischen die Trümmer geklemmt,

sanken mit dem Dampfer. Man konnte einige sehen und ihre Schreie hören. Karoline Bonnell berichtet: Sie war beim Ausziehen begriffen, als der Stoß erfolgte. Als die Passagiere an Deck stürzten riefen die Offiziere: "Gehen Sie zurück, es ist keine Gefahr!" Darauf gingen die Leute in ihre Kabinen zurück und zogen sich fertig an, kamen wieder auf Deck und wurden ohne weiteres in die Boote geworfen. John Joyce aus Mexiko erzählt: Viele Passagiere weigerten sich, den Dampfer zu verlassen, weil sie die "Titanic" für "unsinkbar" hielten. Ein Boot enthielt nur zwölf Menschen; in einem anderen Boot war die Pflegerin mit dem Knaben Allison. Sie berichtet: Frau Allison gab ihr ihren Platz im Boot und sagte, sie und ihr Mann

würden im nächsten Boot nachkommen. Nichts wurde mehr von ihnen gehört. Kapitän Roberts, Dockmeister der White-Star-Linie, erklärte nach einem Interview mit den überlebenden "Titanic"-Offizieren: Die Panik sei durch die hervorragendsten Passagiere verursacht worden. Abgeordnete, Senatoren und andere große Herren an Bord führten den Sturm auf die Rettungsboote. Frau Bucknell erzählt: Sie und ihr Sohn hätten ein Boot erobert. Die Frauen ruderten es. Mehrfach wurden Frauen auf offener See aus einem Boot ins andere übernommen, weil manche Fahrzeuge zu schwer beladen waren. Frau Crane, eine Passagierin auf der "Carpathia" erzählt, sie haben niemals so merkwürdige Szenen als bei den Schiffbrüchigen gesehen. Am Sonntag nacht kam der Hilferuf der "Titanic". Als am nächsten Morgen die "Carpathia" ankam, war nichts mehr zu sehen als Eisberge. Keine Trümmer waren in Sicht. Alles suchte erstaunt mit den Blicken, bis hinter einem Eisberg ein kleines weißes Boot hervorkam, das lauter Frauen an Bord hatte, die merkwürdig ruhig waren. Manche von ihnen waren kaum bekleidet, andere in Balltoilette. Ihre Gefäßtheit wirkte wahrhaft beängstigend. Plötzlich erschienen von allen Seiten Boote. Alle Geretteten machten einen unheimlichen Eindruck durch die stoische, stumpfe Ruhe, als ob ihr Schmerz nicht größer werden, sie nichts Schlimmeres mehr erdulden könnten. Alle blieben auf der "Carpathia" an der Reling stehen und warteten auf die anderen Boote, in denen sie etwa gerettete Angehörige vermuteten. Alle erklärten, viele wollten durchaus auf dem Schiff bleiben, weil sie ein Sinken des Schiffskolosses für unmöglich hielten. Von vielen wird bestritten, daß Männer sich feige benommen hätten, und behaupten, im Gegenteil, daß durchweg große Tapferkeit und Geistesgegenwart sich bemerkbar gemacht hätte.

New York, 19. April.

Der Passagier Beasley von der "Titanic" erzählt, er habe zur Zeit des Zusammenstoßes ein leichtes Erzittern des Schiffes wahrgenommen und sei darauf an Deck gegangen, wo er noch andere Passagiere fand, die indessen nicht beunruhigt waren; in einem Rauchzimmer sah er Kartenspieler sitzen. Sie sahen dann einen großen Eisberg vorbeitreiben und nahmen an, daß das Schiff diesen gestreift habe, ohne zu ahnen, daß der Eisberg mit seinem unter Wasser befindlichen Teil den Schiffsboden durchschnitten hatte. Das Kartenspiel wurde daher fortgesetzt und Beasley zog sich nach seiner Kajüte zurück. Kurz danach begab er sich wieder an Deck, wo alle dort befindlichen Personen wissen wollten, warum die Maschinen gestoppt worden seien. Da es ihm zu kalt war, ging er in seine Kabine, um sich wärmer anzuziehen. Hier hörte er das Kommando: "Alle Passagiere an Deck mit Rettungsgürteln!" Alles begab sich nun an Deck, Rettungsgürtel über den Kleidern. Nirgends herrschte eine Panik; es war auch nichts zu bemerken, was auf ein Unglück hätte schließen lassen. Das Schiff lag ganz still. Bald wurden die Boote zum Herunterlassen fertiggemacht. Die Mannschaft stand dabei, und man merkte, daß etwas Ernstes vorgefallen war. Die Leute stürzten auf das Deck. Die Männer hielten sich zurück, die Frauen gingen auf das untere Deck, von wo aus sie die Rettungsboote bestiegen. Einige Frauen weigerten sich, ihre Männer zurückzulassen. Mehrere Frauen wurden **von ihren Männern weggerissen** und in die Boote gestoßen. Die ganze Zeit über zeigte sich keine Spur von Unordnung oder von Drängen nach den Booten. Man hörte kein hysterisches Schluchzen bei den Frauen. Als die Boote mit den Frauen und Kindern in der Dunkelheit verschwanden, wurden die Männer aufgefordert, die Boote zu besteigen. Dies wurde in aller Ruhe ausgeführt. Als Beasley in das Boot stieg, war es 1 Uhr morgens. Die Nacht war herrlich und sternenklar, ohne Mondschein, das Meer ruhig wie ein Teich, aber es war bitterkalt. Gegen 2 Uhr bemerkte Beasley, daß die "Titanic" sich langsam nach vorn neigte, mit dem Heck hoch in der Luft. Die Lichter blitzten noch einmal auf und erloschen dann gleichzeitig. Man hörte das Rasseln und Stöhnen der Maschinen. Das Schiff blieb etwa 5 Minuten aufrecht stehen, mit dem Rumpf mindestens 150 Fuß hoch in die Luft ragend und

sich als schwarze Masse gegen den Horizont abzeichnend. Dann neigte es sich zur Seite und verschwand unter dem Wasser. Gleichzeitig hörte man den grausen Schrei von hunderten von Menschen, die in dem eisigen Wasser um ihr Leben kämpften und um Hilfe schrien, die, wie sie selbst wußten, ihnen niemand mehr bringen konnte.

Das Ende des Kapitäns Smith

Kabeltelegramm.

New York, 19. April.

Ein Augenzeuge namens George Braden schildert den Tod des "Titanic"-Kapitäns. Der Kapitän stand ganz alleine auf der Brücke. Einmal wurde er von einer Welle niedergeworfen; aber er erhob sich wieder. Als das Schiff sank, wurde er wieder **von einer Welle zu Boden gerissen und nicht mehr gesehen**. - Ein anderer Passagier der "Carpathia" behauptet, daß sich Kapitän Smith auf der Kommandobrücke erschossen habe. Auch habe der erste Offizier Selbstmord verübt. Gerettete Leute von der Mannschaft weisen jedoch diese Gerüchte zurück. Der Kapitän wurde unmittelbar, bevor das Schiff sank, noch auf der Kommandobrücke gesehen.

Die Schuldfrage

Telegraphische Meldung

New York, 19. April.

Der Zeitungskorrespondent Hurt erklärte, er habe durch Nachfragen bei den Überlebenden festgestellt, daß die **Offiziere der "Titanic" Stunden vorher von der Nähe der Eisberge Kenntnis gehabt** hätten, daß aber die **Geschwindigkeit** von 23 Knoten trotzdem **nicht verringert** worden sei. - Der Präsident der White Star Line Bruce Ismay erklärte, er werde erst vor der Untersuchungskommission des amerikanischen Senats Aussagen über den Untergang der "Titanic" machen. Die vier geretteten Offiziere der "Titanic" sind für die Nacht an Bord des Red Star-Dampfers "Lapland" gebracht worden. Sie erklärten, sie hätten Order, nur vor der Senatskommission auszusagen. Die zur Untersuchung des Unglücks eingesetzte Senatskommission vernahm heute Direktor Ismay, der erklärte, er sei bereit, jede Auskunft zu geben. - Präsident Taft hat Befehl gegeben, alle Flaggen in den Vereinigten Staaten auf Halbmast zu setzen.

Erbitterung gegen die White Star Line.

Telegraphische Meldungen

h. London, 19. April.

Die englischen Blätter geben nur ein schwaches Bild der außerordentlichen Erregung wieder, welche die Katastrophe in Amerika gegen die englischen Dampferlinien entfacht hat. Weit über zehntausend Menschen harreten bis spät in die Nacht hinein auf der Battery aus, um ihrem Unwillen über das Schweigen der "Carpathia" Ausdruck zu geben. Mr. Ismay, einer der Direktoren der White Star Line, dessen Name unter den allerersten der Geretteten erschien, hatte offenbar den drahtlosen Apparat der "Carpathia" seit Tagen mit Beschlag belegt, und ihm wird die Schuld dafür zugeschoben, daß nicht nur den Anfragen der Zeitungen, sondern auch denen des Präsidenten Taft mit Schweigen begegnet wurde.

Das vom Washingtoner Senat ernannte Komitee, das sich zur Untersuchung der Katastrophe an Bord der "Carpathia" begeben sollte, ehe sie landete, hatte sich auf einen Schleppdampfer eingeschifft, um dem Schiff entgegenzufahren. Die "Carpathia" scheint indessen von Land aus vor dem Senatskomitee gewarnt worden zu sein und verstand es, ihm zu entgehen. Infolgedessen dürften Bruce Ismay, die geretteten Offiziere der "Titanic" und der Kapitän der "Carpathia" zur Verantwortung gezogen werden. In New York ist die Erbitterung gegen

Ismay und die White Star Line auf das höchste gestiegen. Er und der Kapitän der "Carpathia" werden der größten Rücksichtslosigkeit gegen den Präsidenten und das amerikanische Volk geziehen.

PT. New York, 19. April.

Das Gefühl der Erbitterung, das im Publikum und unter den Beamten durch die Geheimnistuerei der "Carpathia" hervorgerufen worden ist, findet seinen Ausdruck in dem Beschluss der vom Senate ernannten Kommission, die Katastrophe der "Titanic" zu untersuchen. Herr Smith, der Vorsitzende dieser Kommission, hält es für durchaus notwendig, die von der "Titanic" geretteten Offiziere und Mannschaften sofort eingehend zu verhören, obgleich sie englische Untertanen sind, zumal da zu befürchten sei, daß die White Star Line diese Offiziere und Matrosen auf einen anderen Dampfer bringen läßt, der sofort nach England zurückdampft. Dadurch würden sie der Gerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten entzogen werden, soweit eine solche über englische Untertanen überhaupt besteht. Unter diesen Umständen ist die Mitwirkung des Präsidenten der White Star Line Bruce Ismay bei der Untersuchung zur Ermittlung der wahren Ursachen der schrecklichen Katastrophe unbedingt erforderlich. Ich werde ihm vorstellen, welche Befugnisse wir über die Häfen der Vereinigten Staaten haben, und ihn ersuchen, zur Vermeidung von Schwierigkeiten für seine Gesellschaft, bei unseren Nachforschungen behilflich zu sein." Der Generaldirektor des Dampfschiffahrtsdienstes der Vereinigten Staaten Georg Uhler, eine bekannte Autorität auf dem Gebiet der Schiffahrtsgesetzgebung, und der Vize-Sergeant-at-arms, der die Befugnis hat, Zeugen zu laden, werden die Kommission unterstützen.

Ein internationales Wachgeschwader.

Telegraphische Meldung.

PT. Washington, 19. April.

Der Abgeordnete Moore hat im Kongreß eine Vorlage eingebracht, wonach alljährlich zur Zeit der Eisbergtrift ein internationales Geschwader von fünf Wachschiffen gebildet werden soll, das die zwischen Europa und Amerika verkehrenden Dampfer auf treibende Eisberge, deren Lage und Beschaffenheit, aufmerksam zu machen hätte. Die fünf Nationen, die die Wache zu übernehmen haben, werden im Turnus bestimmt werden.

Beileidskundgebungen.

Telegraphische Meldungen.

London, 19. April.

Die White Star Line hat aus Danzig ein Telegramm des deutschen Kronprinzen und der Kronprinzessin erhalten, in dem beide ihrer aufrichtigen Teilnahme und ihrem Bedauern über das schreckliche Unglück der "Titanic" Ausdruck geben.

d. Dresden, 19. April.

Vor Eintritt in die Tagesordnung der heutigen Sitzung der Zweiten sächsischen Kammer hielt Präsident Dr. Vogel folgende Ansprache: "Die ganze zivilisierte Welt steht unter dem Eindruck des schweren Schiffsunglücks, von dem der stolze Dampfer "Titanic" betroffen wurde; über zweitausend Menschen sind, wie es heißt, in einer furchtbaren Nacht von den Wellen verschlungen worden. Schwer klagen viele Tausende von Hinterbliebenen über unersetzliche Verluste. Auch wir nehmen an dem Unglück diesen Bedauernswerten den innigsten Anteil, dem Sie durch Erheben von den Sitzen Ausdruck gegeben haben." - Staatsminister Graf Bitzthum von Eckstädt brachte dem englischen Ministerpräsidenten Grant Duff in einem Schreiben das Beileid der sächsischen Regierung anlässlich dieser Katastrophe zum Ausdruck.

Lehren der "Titanic"-Katastrophe.

Das öffentliche Interesse wendet sich erklärlicherweise bei Katastrophen des öffentlichen Verkehrswesens der Frage zu: Wen trifft die Schuld? Es macht sich das Bedürfnis geltend, irgend jemand zur Verantwortung zu ziehen. Das ist verständlich, und doch ist fast nie ein greifbarer Schuldiger da, und die Katastrophen sollten uns eigentlich gelehrt haben, daß meist geringfügige Versehen im Verein mit mangelhaften Einrichtungen, häufig sogar ein ganz unwahrscheinliches Zusammentreffen widriger Umstände die Ereignisse herbeiführen. Selbst wenn ein Schuldiger gefunden wird, kann man in der Regel seinem Schicksal doch eine gewisse Tragik nicht abgesprechen.

Ob ein Schuldiger bei der "Titanic"-Katastrophe da ist, darüber sind die Bücher noch nicht geschlossen. Man kann nur sagen: Wenn der Kapitän Nachrichten von den ungünstigen Eisbergverhältnissen bekommen hat, wenn er vor allen Dingen bei nicht klarem Wetter in der Gegend, wo er das Eis erwarten mußte, mit hoher Geschwindigkeit - es wurde sogar von 22 Seemeilen gesprochen - gefahren ist, oder wenn nicht genügend Ausguck gehalten ist, dann kann an seiner Schuld kein Zweifel sein. Auch das Geschick dieses Schuldigen würde aber dann eines tragischen Beigeschmacks nicht entbehren, denn baren Leichtsinns muß man bei einem erprobten Schiffsführer ausschalten. Der Wunsch, mit seinem neuen Schiff Glänzendes zu leisten, die Aussicht auf Anerkennung und Belohnung, Nutzen für seine Reeder, auf Nachteile bei nicht befriedigender Leistung sind Kräfte, die wohl jeden Schiffsführer auf den Linien, die alles an schnelle Überquerung des Atlantischen Ozeans setzen, in Konflikt gebracht haben zwischen der Notwendigkeit, seinen Reedern gerecht zu werden, und der, seinen Passagieren größte Sicherheit zu geben. Gerade hier besonders oft, weil die Wege durch gefährliche Straßen führen, zuerst durch den verkehrsreichen Kanal, nachher an den nebel- und eisreichen Bänken Neufundlands vorüber. Da dieser Druck durch den Reeder immer bestehen wird, auch wenn er dem Kapitän nicht besonders bemerkbar gemacht wird, und es menschlich ist und bleibt, ihm in gewisser Weise Rechnung zu tragen, so müßte diese neueste Katastrophe in diesem Punkt die Lehre zeitigen, daß dieser Druck von den Schiffsführern genommen werden muß. Das ist möglich durch eine Revision der Seestraßenordnung. Es gibt in dieser Verordnung jetzt schon die Bestimmung, daß bei Nebel nur mit mäßiger Fahrt gegangen werden darf. Was mäßige Fahrt ist, ist natürlich ein dehnbarer Begriff. Dem Ozeanrenner scheinen 18 Seemeilen mäßig, dem Frachtdampfer 5 oder 6. An späterer Stelle heißt es in der Verordnung: "Wenn Nebelsignale anderer Fahrzeuge gehört werden aus vorlicher Richtung, so muß, sofern die Umstände es gestatten, die Maschine gestoppt und vorsichtig manövriert werden, bis die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber ist." Diese Festsetzung ist neu in der Seestraßenordnung von 1906 und gegen Widerspruch von verschiedenen Seiten aufgenommen. Sie muß jetzt noch erweitert werden, indem sie für mäßige Fahrt ein ganz bestimmtes Maß, sei es in absoluter Größe oder in Prozenten der Höchstgeschwindigkeit, vorgeschrieben wird, das nicht überschritten werden darf für Nebel, dickes Wetter, Schneefall und heftige Regengüsse. Wenn die "Titanic" mit acht Seemeilen Fahrt gegangen wäre, kann man wohl annehmen, wäre sie gar nicht, oder jedenfalls nicht so schnell gesunken. Die Berichte sprechen, man kann nur sagen "verdächtigerweise", fast nur von hellem Sternenlicht, das besagt aber nichts, denn oft sind Sterne zu sehen, wenn auf dem Wasser Nebel liegt. Eine solche strikte Verordnung, deren Innehaltung durch Passagiere und Kontrolle der vorgeschriebenen Schiffsbücher möglich ist, würde den Schiffsführern die nötige Sicherheit geben ihre Reeder geben.

Es ist auch viel geschrieben über die Unzulänglichkeit der Rettungsvorrichtungen. Es hat den Anschein, nicht mit Unrecht. Das wird und muß natürlich Anlaß geben für alle Staaten, die große Schifffahrtsinteressen haben, ihre Vorschriften zu prüfen. Man geht wohl nicht fehl, wenn man annimmt, daß die Seeberufsgenossenschaft, die immer eine bedeutende Rolle

gespielt hat für die fortschreitende Internationalisierung der Sicherheits- und Betriebsvorschriften für die Seeschifffahrt, den Gegenstand aufgreifen und auch bei uns prüfen wird. Amerika hat schon die Initiative ergriffen und spricht davon, in seinen Häfen nur Schiffe anlaufen zu lassen, die seinen Bedingungen entsprechen. Das ist sein gutes Recht. Für die Untersuchung der Katastrophe des englischen Schiffs sind natürlich englische Behörden zuständig. Da alle Staaten das gleiche Interesse an der Sicherheit ihrer Staatsangehörigen haben, kann man hoffen, daß über alle Fragen Einvernehmen herbeigeführt werden kann. Man muß aber auch davor warnen, hierbei den Rettungsvorrichtungen eine zu große Bedeutung einzuräumen, ihre Verwendbarkeit ist bei jedem schweren Unfall immer mehr oder minder problematisch. Zur Verhütung der Unfälle können die Hebel des Gesetzes gar nicht kräftig genug angesetzt werden.

v. Kühlwetter, Kapitän zur See a. D.

Das Neueste.

Der Dampfer "Carpathia" ist mit 710 Überlebenden der "Titanic"-Katastrophe in New York eingetroffen.

Die Gesamtzahl der durch den Untergang der "Titanic" Umgekommenen wird jetzt mit 1601 angegeben.

Hugo Sholto Dr. Graf Douglas, das bekannte Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses, ist heute nacht an seinem 75. Geburtstag gestorben.

Die heutige Nacht ist in den Dardanellen ohne Zwischenfall verlaufen.

[...]

Hof und Gesellschaft.

Das Kaiserpaar trifft, wie uns ein Privattelegramm berichtet, am 14. Juni in Hannover ein. Der Kaiser wird dort sein Ulanenregiment besichtigen und am 15. Juni im Automobil über Celle und Uelzen durch die Lüneburger Heide nach Hamburg fahren. Die Kaiserin wird in Hannover verschiedene Wohltätigkeitsanstalten und Stiftungen besichtigen und voraussichtlich im Sonderzug dem Kaiser nach Hamburg folgen.

Prinz Joachim von Preußen verbringt, wie uns ein Privattelegramm meldet, in Cassel und Wilhelmshöhe gegenwärtig einen kurzen Erholungsurlaub. Er ist inkognito in Cassel eingetroffen und hat im Königlichen Residenzpalast am Friedrichsplatz Wohnung genommen, doch bringt er den größten Teil des Tages auf Wilhelmshöhe zu.

[...]

Letzte Nachrichten.

Der **Reichstag** setzte heute die zweite Beratung des Justizetats fort. Die Aussprache wurde wieder von einem Sozialdemokraten eröffnet, dem Abg. Heine, der dabei blieb, daß bei uns Klassenjustiz herrsche; sie beruhe nicht auf bösem Willen der Richter, sondern habe sich unwillkürlich aus den Verhältnissen entwickelt.

Das **Abgeordnetenhaus**, das heute die Besprechung über die wirtschaftliche Lage der Eisenbahner fortsetzte, wurde zunächst mit einer zweistündigen Rede des Abg. Ströbel (Sozd.) begleitet, der nach dem Rezept seiner Partei die Lohn- und Gehaltsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter und Unterbeamten und ihre Behandlung durch die Behörden grau in grau malte, verbunden mit den obligaten Angriffen gegen die preußischen Staat und die Mehrheit

des Hauses. Damit war die Polemik in die Erörterung getragen und Herr Strosser (kons.) sah sich genötigt, mit der äußersten Linken abzurechnen; er ging dabei von der Voraussetzung aus, daß die Eisenbahner königstreue Leute sind. Streng sachlich war die Antwort des Ministers von Breitenbach, der auf den größten Teil der gestern und heute vorgebrachten Wünsche und Beschwerden einging. Der Minister verfuhr sehr gründlich und wurde fast jeder Beamtenkategorie gerecht. Freilich bewegte sich seine Rede mehr in der Abwehr unberechtigter Angriffe und in der Richtigstellung von Irrtümern, als in politischen Zusagen. Etwas temperamentvoller wurde der Minister, als er die Ausführungen des Abgeordneten Ströbel widerlegte.

Madrid, 19. April, 3 Uhr 30 Min. nachm. (Telegr. unseres tor-Korrespondenten.) Die Madrider Presse teilt keineswegs den Pessimismus der Pariser über den Gang der Marokkoverhandlungen. Der Imparcial versichert, daß binnen wenigen Tagen das Abkommen unterzeichnet werde; alle wesentlichen Gegensätze seien ausgeglichen. Dagegen schreibt er, anspielend auf die Fezer Vorgänge, das Protektorat beginne unter ungünstigen Anzeichen und lasse auch für Spanien jenseits der Meerenge neue blutige Opfer erwarten.

Tanger, 19. April, 2 Uhr 45 Min. nachm. (Telegr. unseres r.-Korrespondenten.) Das französische Organ Dépêche Marocain bestätigt das Gerücht von dem Aufstand in Fez. Drei französische Beamte der drahtlosen Telegraphie und zwei französische Instruktionsoffiziere, vermutlich auch Angestellte der Credit Foncier, sind ermordet, die Bank geplündert worden. Die Europäer sind in Konsulate geflüchtet, die von französischen Truppen bewacht werden. Französische Verstärkungen sind von Mefines nach Fez unterwegs. (Vergl. den Artikel in der Beilage. Die Red.)

Köln, 19. April, 2 Uhr 30 Min. nachm. (Telegr. unseres m-Korrespondenten.) Vor dem Duisburger Schwurgericht hatte sich der Bergmann Reißner gegen die Anklage des Landesfriedensbruches zu verantworten. Ihm wurde zur Last gelegt, Schutzleute mit Steinen beworfen und mit einem Dolchmesser bedroht zu haben. Der Angeklagte erhielt fünfzehn Monate Gefängnis. Interessant war die Verhandlung deshalb, weil Reißner auf Grund von Aussagen von Schutzleuten verurteilt wurde, die sich teilweise widersprachen. Weiterhin verurteilte die Duisburger Strafkammer sieben Frauen wegen Beleidigung Arbeitswilliger zu Gefängnisstrafen bis vier Wochen.

London, 19. April, 3 Uhr 35 Min. nachm. (Telegr. unseres st.-Korrespondenten.) Aus New York wird gemeldet: Oberst Astor und Major Butt standen beim Untergang der "Titanic" auf der Brücke und starben zusammen. Major Butt hatte vorher das Rettungswerk auf einem Teil des Schiffes geleitet. Der Quartiermeister der "Titanic" erklärt, daß der Dampfer beim Zusammenstoß ungefähr 23 Knoten zurücklegte. Der erste Offizier Wild, der auf der Brücke stand, habe sich erschossen, als er gewahr wurde, daß die "Titanic" verloren war. (Vgl. den Artikel auf der 1. und 2. Seite. D. Red.)

Kontakt: www.titanicfiles.de/impressum_deutsch.htm

Für www.titanicfiles.de zur Verfügung gestellt von Susanne Störmer

Berliner_Lokal_Anzeiger 1912-04-19 Abendausgabe