

Kieler Neueste Nachrichten, 18. April 1912

Titelseite

Das Wichtigste

Mittwoch mittag fand eine ringförmige Sonnenfinsternis statt.

In der bayerischen Kammer der Reichsräte wurde der Kurs des Ministeriums v. Hertling kritisiert

Der Marineflieger Oberleutnant z. S. Langfeld ist bei Danzig abgestürzt

Der elsäß-lothringische Staatssekretär Zorn von Bulach erklärte, es sei nichts dagegen einzuwenden, daß Beamte sozialdemokratisch wählen.

In Köln haben am Dienstag acht Selbstmordversuche stattgefunden

Der König von Griechenland und der griechische Kronprinz trafen am Mittwoch in Korfu ein.

Die Friedensaktion der Großmächte in Konstantinopel ist erfolgt.

Der Pariser Besuch der Königin von Holland findet vom 1. bis 3. Juni statt.

Das ungarische Ministerium Rouen-Hederbary hat demissioniert.

Bei dem Untergang des Riesendampfers "Titanic" sind, wie bestätigt wird, ungefähr 1600 Personen ertrunken. U. a. sollen auch der englische Friedensapostel William T. Stead und Colonel J. J. Astor umgekommen sein.

Voraussichtliche Witterung am Donnerstag: Schwache südliche Winde, meist heiter, trocken, nachmittags wärmer

[...]

Die Katastrophe der "Titanic".

Der Untergang des englischen White-Star-Dampfers "Titanic", des größten Passagierdampfers der Welt, ist die gewaltigste Katastrophe, die sich im Seeverkehr jemals ereignet hat. Nach den neuesten Meldungen ist kaum noch daran zu zweifeln, daß ungefähr

1600 Menschen ertrunken

sind. Wie das ungeheure Unglück entstanden, und wem die Schuld daran zuzuschreiben ist, läßt sich noch nicht übersehen. Der Kapitän der "Titanic", von dem man noch nicht weiß, ob er unter den Geretteten sich befindet, hat eine lange und ehrenvolle Laufbahn hinter sich. Niemand kann gegenwärtig entscheiden, ob das Schiff unvermutet und im Nebel in die Nähe der Eismassen geraten ist, ob der Kapitän aus den ihm zweifellos von verschiedenen Seiten zugegangenen drahtlosen Meldungen den Schluß ziehen konnte, daß es ihm gelingen würde, einer Begegnung mit den um diese Jahreszeit so häufig im Atlantischen Ozean umherschwimmenden gefährlichen Eismassen auszuweichen, ob er um jeden Fall des Schnelligkeitsrekords willen die Fahrt mit ungeminderter Geschwindigkeit im Vertrauen auf sein Glück und das starke Schiff gewagt hat, oder ob die Maschinen des ungeheuren Dampfers im entscheidenden Augenblick etwa irgendwelche Mängel bewiesen haben. Sollten Offiziere und Mannschaften bei der Katastrophe ihr Leben eingebüßt haben, so wird leider über diese wichtigen Fragen volle Gewißheit auch kaum je zu erzielen sein. Über den

Verlauf der Katastrophe

liegen folgende ausführliche Meldungen vor: Kapitän Hadock [sic] der "Olympic" sandte eine drahtlose Meldung, daß die "Titanic" um 2 Uhr 20 Minuten morgens am Montag unterging. "Carpathia" berichtet, daß sie den Schauplatz des Schiffbruchs der "Titanic" um Tagesanbruch erreichte. Sie fand nur noch Boote und Trümmer vor. Alle Meldungen stimmen darin überein, daß keiner der Dampfer, welche die drahtlosen Hilferufe der "Titanic" vernahmen, rechtzeitig eingetroffen ist. Die "Carpathia" traf zuerst an der Unglücksstelle ein und fand nur Rettungsboote mit Überlebenden vor, welche auf dem 21 Meilen weiten Eisfeld zerstreut waren. Angesichts des starken Eisganges konnte die "Carpathia" die Überlebenden erst nach Stunden aufnehmen. Die Mehrzahl der Überlebenden war nur notdürftig bekleidet. Die Boote trieben in der größten Kälte und im Sturm stundenlang umher, bis sie von der "Carpathia" gesichtet wurden. Ein Montag abend in Boston von der "Olympic" eingetroffenes drahtloses Telegramm besagt, daß die "Carpathia" mit 868 Passagieren der "Titanic", und zwar meist Frauen und Kindern auf dem Wege nach Neuyork sei. Die Meldung schließt damit, daß ernste Besorgnis über das Schicksal der übrigen Passagiere und der Besatzung gehegt wird. Eine weitere Nachricht besagt, daß 687 Passagiere und 200 Mann der Besatzung gerettet seien.

Nach einigen sehr mangelhaften drahtlosen Depeschen in Neuyorker Zeitungen muß es auf dem untergegangenen Dampfer zu einer

furchtbaren Panik

unter den Passagieren gekommen sein. Kapitän Smith hatte bekanntlich früher das Unglück gehabt, das Schwesterschiff der "Titanic", die "Olympic", zu führen, als sie im Hafen von Southampton mit dem Kreuzer "Hawke" zusammenstieß. Diese Scharte sollte wieder gutgemacht werden. Die White-Star-Line gab dem Kapitän die Gelegenheit dazu. Er sollte mit der Jungfernfahrt der "Titanic" alle bisherigen

Rekorde brechen.

Deshalb also wurde selbst die Strecke der Eisberggefahr mit rasender Eile durchquert. Die Südpolarforscher Shackleton und andere sogen. Sachverständige werden von den Blättern als Zeugen dafür angeführt, daß von Eisbergen kaum ein Achtel oberhalb der Meeresoberfläche zu sehen ist, womit beabsichtigt ist, ein etwaiges Verschulden des Kapitäns der "Titanic" an dem Unglück zu bemänteln. Einige dieser Sachverständigen behaupten sogar, daß der sichtbare Teil eines Eisbergs sehr schnell schmelze, ohne zu bedenken, daß, was oberhalb der Meeresoberfläche an Gewicht wegschmilzt, von unterhalb ersetzt wird. Ferner wird behauptet, daß die "Titanic" auf die Eisbergflottille in einer Breite traf, wo sich solche um diese Jahreszeit selten zu zeigen pflegen. Indessen haben, wie bereits gemeldet, andere Schiffe ganz kurze Zeit vorher den Kurs des schwimmendes Eisfeldes in drahtlosen Depeschen, die sicher auch von der "Titanic" aufgefangen wurden, nach Europa und Amerika gemeldet. Daily News erklären, daß, wenn die "Titanic" die Fahrt mit derselben Geschwindigkeit wie bis zum Augenblick des Zusammenstoßes bis nach Neuyork beibehalten hätte, sie die beste Leistung der "Olympic" geschlagen haben würde. Daß er nichts von der Nähe des schwimmendes Eisfeldes gewußt habe, könne den Kapitän nicht entschuldigen, denn schon die Temperatur könne darüber keinen Zweifel gelassen haben. - Die letztere Meldung sei nicht ohne Vorbehalt wiedergegeben; denn ob auf der Route der Eisberggefahr so schnell und leichtsinnig gefahren wurde, kann erst eine Untersuchung ergeben. Bis jetzt hat sich sicher noch kein Augenzeuge darüber äußern können.

Drahtlose Hilferufe

Der Telegraphist von Cape Race hat über die Reihenfolge der "Titanic", die von mehr als 50 Dampfern aufgenommen wurden, folgende Aufzeichnungen gemacht: 10.25. Ich höre von der "Titanic" Notsignale, diese sind von einer Anzahl Schiffe beantwortet worden, darunter "Carpathia", "Baltic", "Caroma" [sic] und "Olympic". - 10.25. "Titanic" berichtet: Der Bug (Vorderteil) des Schiffes neigt sich bereits. - 10.25. Ich habe Verbindung mit der "Virginian" hergestellt und ihr gemeldet, daß die "Titanic" dringend Hilfe braucht, indem ich über die Lage des Schiffes und die sonstigen Verhältnisse genaue Angaben gemacht habe. "Virginian" meldet, daß sie sofort nach der Unglücksstelle abdampfen werde. - 10.36. "Titanic" hat die "Olympic" unterrichtet, daß die weiblichen Passagiere in den Rettungsbooten untergebracht sind und hat die "Olympic" ersucht, auch ihre Rettungsboote bereitzuhalten. - Die "Titanic" gab ununterbrochen weiter Notsignale und Angaben über ihre Lage. Der Telegraphist an Bord der "Titanic" zeigte eine außerordentliche Kaltblütigkeit. Trotzdem er sich der verzweifeltsten Lage bewußt war, in der sich das Schiff befand, verließ er es bis zum letzten Augenblick nicht.

Die Passagierliste

des Berliner White-Star-Bureaus zählt die Namen einer ganzen Anzahl Deutscher und

Seite 2

auch bemerkenswerter Neuyorker Persönlichkeiten auf, von denen einige nach einem Londoner Telegramm als gerettet gemeldet sind. Unter den Passagieren erster Kajüte befinden sich: Colonel J. J. Astor und Frau, Mstr. J. Baumann, Mstr. D. Beattie, Mstr. K. H. Behr, Mstr. Henry Blanck, Mstr. Brandeis, Major Archibald Butt, Mstr. Theod. Cavendish und Frau, Mstr. Edward Crosby mit Frau und Kindern, Mstr. Robert Daniel, Miß Carolina

ENdres, Frau M. Ziegenheim, Mstr. F. S. Frauenthal, Dr. Henry Frauenthal und Frau, Mstr. George Goldschmidt, Mstr. Benjamin Guggenheim, Mstr. George Harder und Frau, Mstr. Charles Hays mit Frau und Tochter, Mstr. Ismay, Präs. der Wh.-St.-Linie, Mstr. Jacob Birnbaum, Mstr. Herm. Klaber, Herr Lewy, Herr M. Loring, Miß Gretchen Longley, Mstr. Ed. Meyer und Frau, Mstr. Morgan und Frau, Mstr. George Reims, Mstr. Washington Roebling, Miß Rosenbaum, Mstr. Bor, Gräfin v. Rothés, Herr Rothschild mit Frau, Mstr. Ad. Saalfeld, Mstr. A. J. Salomon, Mstr. Schabert, Oberst Alfons Simonius, Dr. Max Stahelin, Mstr. W. T. Stead, Mstr. Stehli und Frau, Mstr. Stengel mit Frau, Mstr. Isid. Straus und Frau, Mstr. Frederic Curton, Mstr. Emil Taussig mit Frau und Tochter, Mstr. George Wick mit Frau, Mstr. George Widener. In der 2. Kajüte Baron v. Drachstödt, FrI. Anni Funk, Herr Hoffmann mit 2 Kindern, FrI. Bertha Lehmann, Dr. Emil Moraweck, Herr August Meyer, Herr Leopold Weiß und Frau.

Verlorene Millionen

Der Schiffskörper der "Titanic" ist bei Lloyds mit 20 Millionen Mark versichert. Die gesamten Baukosten des Schiffes betragen jedoch etwa 32 Millionen Mark. Die Ladung ist mit 28 Millionen Mark versichert. Für die gesamte Versicherung wurde 1 Prozent bezahlt. Außerdem hatte eine große Anzahl der Passagiere Leben und Güter versichert, so daß die Verluste der Versicherungsgesellschaften ungeheuer groß sein werden.

Neuyorker Blätter, die auch die Menschen gern in Zahlen einschätzen, geben die Höhe der auf der "Titanic" vertretenen Vermögen in folgenden Ziffern an: Oberst John Jacob Astor 600 Millionen Mark, Isidor Straus 200 Millionen, Georg de Widener 200 Millionen, Benjamin Guggenheim 380 Millionen, Washington Roebling 100 Millionen, B. Thayer 40 Millionen. Der Times zufolge war die Ladung, die die "Titanic" an Bord hatte, von ungeheurem Wert. Das Riesenschiff hatte ungeföhrt 50000 Sack Kaffee und beinahe ebenso viele Kisten Tee an Bord. Außerdem befanden sich Diamanten und Edelsteine im Gesamtwerte von über hundert Millionen Mark an Bord. Die persönlichen Effekten der Reisenden repräsentierten ebenfalls einen Wert von mehreren hundert Millionen Mark. Eine einzige amerikanische Passagierin hatte beim Betreten des Schiffes ihre Schmuckkassette zur Aufbewahrung übergeben, in der sich Geschmeide im Werte von mehr als drei Millionen Mark befunden haben sollen.

Der Eindruck der Katastrophe

Die Meldung vom Untergang der "Titanic" hat in Neuyork ungeheure Bestürzung und Aufregung verursacht. In großen Mengen schaft sich das Publikum vor den Redaktionen der Zeitungen, um die letzten Nachrichten über die Katastrophe zu erfahren. Aus fast allen Teilen des Landes finden sich Verwandte und Angehörige der Reisenden ein, um Näheres über das Schicksal ihrer Anverwandten zu vernehmen. Die Bestürzung im Publikum ist um so größer, als man aus den zuerst veröffentlichten Meldungen entnehmen mußte, daß alle Passagiere gerettet wären. Der Umschlag nach der anfänglichen Beruhigung und den optimistischen Hoffnungen ist jetzt um so erschütternder. Schon in den ersten Nachmittagsstunden waren am Montag Gerüchte im Umlauf, daß die "Titanic" gesunken sei, doch wurden diese von der White-Star-Gesellschaft ausdrücklich dementiert. Die Gesellschaft versicherte, daß die "Titanic" unter eigenem Dampfe nach Halifax fahre. Nur gegen 6 Uhr mußte man vermuten, daß nicht alles in Ordnung war, als das drahtlose Telegraphenbureau berichtete, daß alle Verbindungen mit der "Olympic" und den begleitenden Dampfern aufgehört hätten. - In London waren während der ganzen Nacht zum Dienstag die Bureaus der White-Star-Line von verzweifelten Verwandten und Freunden der Verunglückten belagert, denen die Beamten nur

mitteilen konnten, daß der Dampfer "Californian" in der Hoffnung, noch Überlebende zu finden, am Orte des Unheils zurückgeblieben sei. - Im englischen Unterhause verlas Premierminister Asquith unter tiefem Stillschweigen die Meldung der White-Star-Line über den Untergang der "Titanic" und sagte u. a.: "Wir können nur unsere Bewunderung Ausdruck geben, daß die besten Seemannstraditionen beobachtet zu sein scheinen, und daß willig Opfer dargebracht wurden, um denen, die am wenigsten imstande waren, sich selbst zu helfen, die größte Aussicht auf Rettung zu verschaffen." - Im Deutschen Reichstage gab, wie wir an anderer Stelle ausführlich melden, Präsident Kämpf dem Mitgefühl für die Opfer der Katastrophe durch eine kurze Ansprache Ausdruck. Der Kaiser und Prinz Heinrich haben der White-Star-Line Beileidstelegramme übersandt.

Präsident Ballin über die Katastrophe

Infolge mehrfacher an ihn gerichteter Anfragen um Mitteilung seiner Ansicht über die Ursache des Untergangs des Dampfers "Titanic" äußerte sich Generaldirektor Ballin einem Vertreter des Wolffschen Telegraphen-Bureaus gegenüber wie folgt: Im gegenwärtigen Augenblick ist es natürlich noch unmöglich, eine bestimmte Ansicht über die Ursache des Untergangs der "Titanic" zu äußern, man kann nur sagen, daß die Schifffahrtsgesellschaften auch aus diesem Unglück lernen werden, und daß sie an Hand dieser traurigen Erfahrungen trachten müssen, die weitgehendsten modernen Sicherheitseinrichtungen noch zu verbessern, die nach unserer Ansicht und nach der Ansicht der Klassifikationsgesellschaften das bisher mögliche und erreichbare Maß von Sicherheit schon geschaffen hatten. Daß die Katastrophe mit der Größe, der Geschwindigkeit und der Art des Schiffes an sich nichts zu tun hatte, liegt für jeden einsichtigen Menschen auf der Hand. Ebenso ist es meine feste Überzeugung, daß auf der "Titanic" alle modernen Sicherheitsvorrichtungen vorhanden gewesen sind. Warum sie nicht ausgereicht haben, das Schiff vor dem Untergang zu bewahren, ist eine Frage, die man im Augenblick noch nicht beantworten kann, sondern erst, wenn die genaueren Berichte über die Katastrophe vorliegen und von berufener Stelle geprüft sind. Dann wird man das Ergebnis auf das genaueste studieren, um, soweit das in Menschenkraft steht, Schlußfolgerungen für die weitere Verbesserung der Sicherheitseinrichtungen daraus zu ziehen.

Die letzten Meldungen

Wie uns ein Privattelegramm meldet, war die "Titanic" unterwegs vor den Eisbergen gewarnt worden. Die "Touraine", die am Montag in Havre einlief, berichtet, daß sie in den Breiten von Neufundland zahlreiche Eisberge bemerkte und radiotelegraphische Warnungen entsandte. Diese Warnungen wurden am Freitag von der "Titanic" aufgenommen, mit der die "Touraine" den ganzen Nachmittag dieses Tages in Verbindung blieb. Der Kapitän der "Touraine" gab dem Kapitän der "Titanic" die Positionen der Eisberge an und dieser dankte herzlich für den wertvollen Hinweis. Wie die Mannschaft der "Touraine" mitteilte, waren die Eisberge auffallend niedrig und infolgedessen doppelt gefährlich. Mit der wiederholt angeregten Einführung schwimmender Leuchttürme, die mit Funkenspruchapparaten ausgerüstet werden sollen, dürfte es jetzt ernst werden, und zwar wird man zunächst in der Umgebung von Neuseeland mit der Errichtung solcher schwimmender Türme beginnen. Aus Neuyork erfahren die Evening News, daß unter den auf der "Carpathia" befindlichen Geretteten 204 Passagiere 1. Klasse und 115 2. Klasse sich befinden, während die Namen von 400 Personen noch unbekannt sind. Unter den Geretteten der 1. Klasse befinden sich 162 Frauen, 63

Männer und 6 Kinder, unter denen der 2. Klasse 88 Frauen, 16 Männer und 10 Kinder. Nach den Schätzungen von Sachverständigen liegt die "Titanic" in etwa

3000 Meter Tiefe

zwischen Sable Island und Cap Race. Es wird kaum möglich sein, von der "Titanic" jemals etwas zu bergen. Es steht jetzt bestimmt fest, daß die meisten Notabilitäten an Bord umgekommen sind. Ihre gesellschaftliche Stellung wurde bei dem Rettungswerk nicht berücksichtigt. - Auf Befehl des Präsidenten Taft verläßt der Spähkreuzer "Salem" schnellstens die Stadt Hamptonroad, um sofort die "Carpathia" aufzusuchen und die Namen aller Überlebenden drahtlos zu übermitteln. Die White-Star-Line erklärt offiziell, sie habe sichere Nachrichten von der "Olympic" erhalten, daß die Zahl der von der "Titanic" Geretteten 865 beträgt, mit denen die "Carpathia" am Donnerstag nachmittag in Neuyork eintreffen werde.

Über

Einzelheiten des Unglücks

liegen folgende neue Meldungen vor: Die "Virginian" meldet, sie sei zu spät gekommen und habe keine Geretteten an Bord. Auch die "Parisian" hat keine Geretteten aufgenommen. Die Zahl der an Bord der "Carpathia" befindlichen Geretteten beträgt nach neuester Meldung achthundert. Von 350 Passagieren erster Kajüte sind 318 gerettet. Während der Nacht waren die Beamten der drahtlosen Stationen an der amerikanischen Küste unablässig bemüht, Nachrichten von den Schiffen zu erhalten, die dem Dampfer "Titanic" zu Hilfe geeilt waren, nachdem sie das Gefahrensignal erhalten hatten. Die Nachrichten, die die Beamten bekamen, zeigten, daß das erste Hilfsschiff, das den Ort der Katastrophe erreichte, nur noch feststellen konnte, daß der Dampfer um 2 Uhr 20 Minuten morgens, vier Stunden nach dem Zusammenstoß, gesunken ist. Nur Trümmer und einige Boote mit Passagieren waren zu sehen. Die Passagiere wurden auf die westwärts fahrende "Carpathia" übergeführt, die jetzt nach Neuyork unterwegs ist. Die Liste der Geretteten zeigt, daß an Bord der "Titanic" Mannszucht geherrscht haben muß. Die Mehrzahl der Geretteten sind Frauen; die Mehrzahl der geretteten Männer war verheiratet. - Der Dampfer "Parisian" passierte auf seiner Fahrt viel Eis, konnte aber auf den treibenden Schiffstrümmern, die eine große Fläche bedeckten, keine Überlebenden mehr auffinden. Selbst wenn sich noch Personen auf den Schiffstrümmern befunden haben, dürften sie erfroren sein, ehe ihnen Hilfe gebracht werden konnte. - Die Wetterstation am St.-Lorenz-Golf berichtet, daß dichte Nebelmassen vor Neuschottland lagern. Montag abend brach ein heftiges Gewitter aus, das ostwärts weitergezogen ist. Unter solchen Umständen dürfte wenig Hoffnung vorhanden sein, noch irgendwelche von den Überlebenden der "Titanic" zu retten, die vielleicht noch auf Trümmern oder Booten umhertreiben. - Eine wohlberechtigte Entrüstung herrscht überall darüber, daß die Leitung der White-Star-Line zunächst Vertuschungsversuche gemacht hat. Die Meldungen, daß die "Titanic" unter eigenem Dampf nach Halifax steuere, und daß die Passagiere gerettet seien, war ein schlecht gewähltes Beruhigungsmittel, denn um so schwerer mußte die Hiobspost die Angehörigen der Verunglückten treffen, nachdem kurz vorher der Keim neuer Hoffnung geweckt worden war. Als geradezu unverantwortlich muß es bezeichnet werden, daß der Vizepräsident Franklin von der White-Star-Line diese unwahren Nachrichten der Presse gegenüber in feierlichster Form als zutreffend erklärt hatte. Die Unverfrorenheit muß aufs

Schärfste verurteilt und zurückgewiesen werden. Aller Voraussicht nach werden die Passagiere erster Klasse in Zukunft die Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie bevorzugen, und es wäre das nach allem was man hört, auch sehr wohl verständlich.

Die Geretteten.

Die bisher erschienene unvollständige Liste der Geretteten enthält u. a. die Namen: Bruce Ismay, Präsident der White-Star-Line, ferner Präsident der Grand Trunk Eisenbahn Charles Haye mit Frau und Tochter, die Damen Astor, Widener und Gräfin Rothes. Unter den Geretteten mit nichtenglischen Namen sind: Tennisspieler K. H. Behr, Caroline Bystrom, Dr. Henry Frauenthal und Frau, T. G. Frauenthal und Frau, Fräulein A. Flegenheim, Fräulein Margarethe Fröhlicher, Frau Samuel Goldenburg, Ella Goldenburg, Frau Hogeboom, Frau Ida Hippach, Fräulein Hippach, Emil Menchen, Gustav Lefueur, Frau Siegfried Lindström, Fräulein Nanette Paubart, Frau M. Rothschild, Frau Edith Rosenbaum, Oberst Simonius, Emma Segesser, Frau Pauline Schabert, Speddin und Frau, Max Stahelin, Abraham und Salomon. Stenzel und Frau. Adolf Saalfeld, Emil Taussig mit Frau und Tochter, Frau Devilliers, Anna Halalainer und Sohn, Frau Jakobsohn, Fr. Bertha Lehmann, Frau Elisabeth Messinger mit Kind, Fr. Käthe Buß. Die Liste der geretteten Passagiere enthält noch folgende, möglicherweise deutsche Namen: Frau Mathilde Weiß, Fr. Susanne Webber; ferner Passagiere 2. Klasse: Baron Drachstedt, Hanna Abelson, Ada Dolling, Elle Dolling, Emilie Rugg. - Die Rettungsarbeiten wurden wesentlich erschwert, weil mehrere Rettungsboote von der sinkenden "Titanic" mitgerissen wurden. Oberst Astors Leiche wurde aufgefischt. Kapitän Smith und viele andere "Titanic"-Offiziere sind mit der "Titanic" gesunken. Unter den Ertrunkenen befindet sich auch der bekannte englische Friedensapostel Stead.

Das Interesse der Geschäftswelt

wird von dem Untergang des Schiffes lebhaft berührt. Abgesehen davon, daß der Assekuranzmarkt der ganzen Welt durch das System der Rückversicherungen von der Katastrophe betroffen wird, ist auch die Fondsbörse insofern in Mitleidenschaft gezogen, als zum Zwecke der Flüssigmachung der Versicherungssummen im größeren Umfang Konsois verkauft wurden. Auch die einzelnen Warenmärkte werden, da das Schiff einen beträchtlichen Posten Ladungsgut, u. a. auch Kaffee, übernommen hatte, von dem Unglück berührt. Die wertvollsten Ladeobjekte waren aber die Brillanten und Kontanten. "Titanic" hatte für mindestens acht Millionen Mark Diamanten von Antwerpener Firmen an Bord, ebenso mehrere amerikanische Diamanten-Großhändler, über deren Schicksal jede Nachricht fehlt. Nach einer Meldung der Frankfurter Zeitung aus Leipzig sollen sich für 3 Millionen Mark Rauchwaren an Bord befunden haben, die von der Londoner Auktion stammen und nach Neuyork gebracht werden sollten.

Die nordatlantischen Schifffahrtsgesellschaften beschlossen im Hinblick auf das in diesem Jahre ganz ungewöhnlich früh konstatierte und starke Auftreten von Treibeis im Gebiete der für die nordamerikanische Fahrt international vereinbarten Dampferwege den südlicheren Sommerkurs bereits jetzt zu wählen.

Noch ein Zusammenstoß mit einem Eisberg.

Der französische Dampfer "Niagara" der in Neuyork eingetroffen ist, berichtet, er habe sich Mittwoch abend ganz nahe der Stelle befunden, wo die "Titanic" gesunken ist. Er stieß dort so

stark gegen einen Eisberg, daß der Kommandant drahtlos Notsignale absandte. Es herrschte dichter Nebel. Das Schiff, das mit verminderter Schnelligkeit lief, stieß zuerst mehrmals gegen kleinere Eisschollen, als plötzlich ein heftiger Stoß verspürt wurde. Die Passagiere, die gerade dinierten, stürzten zu Boden. Schüsseln und Gläser wurden durch die Wucht des Anpralls im Speisesaal durcheinander geschleudert und zerbrachen. Angsterfüllt eilten die Passagiere an Deck. Der Kommandant stellte sofort eine Untersuchung an und sandte drahtlos die Meldung ab, daß das Schiff mit eigener Kraft Neuyork erreichen könne.

Schwimmende Eisberge

Über treibende Eisberge veröffentlicht ein Berliner Blatt eine Unterredung mit dem Professor Baschin vom Geographischen Institut der Universität Berlin. Er gab folgende Auskunft: Die ständige Gefahr, die die im Meere schwimmenden Eisberge für den Schiffsverkehr bilden [sic] wird dadurch etwas gemildert, daß die meisten Schifffahrtswege durch solche Teile des Ozeans verlaufen, in denen Eisberge verhältnismäßig seltene Gäste sind. Nur in der Nähe der nordamerikanischen Küste, südlich und östlich von Neufundland, haben wir ein eisbergreiches Gebiet, das von einer der wichtigsten Weltverkehrsrouten, der von Europa nach den nördlichen Häfen der Vereinigten Staaten, gekreuzt wird. Die Eisberge entstammen dem Binnenlande Grönlands, wo der Schnee nicht fortschmilzt, sondern an Ort und Stelle liegen bleibt und durch den Druck der später fallenden Schneemassen in Gletschereis umgeformt wird, das langsam dem Rande des Landes zuströmt und in der Fjorden der West- und Ostküste in Eismauern von vielen Kilometern Breite und Höhen bis zu 100 Meter im Meere endet. Diese Eismauern, die also den Rand eines einzigen zusammenhängenden Gletschergebietes darstellen, das an Flächeninhalt Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich und Italien zusammengenommen an Größe gleichkommt, sind die Geburtsstätten der Eisberge, die sich unter donnerähnlichem Krachen von der festen Eismasse loslösen und nun, den Strömungen des Windes und des Meeres folgend, bis in weite Fernen, meist nach Süden hin, getrieben werden. Die Dimensionen solcher Eisberge sind mitunter ganz gewaltige, und man hat bei einem diese Kolosse, dessen Größe man messen konnte, festgestellt, daß er, wenn man ihn in die Nordsee versetzen könnte, von Helgoland bis Sylt reichen würde. Die Eisberge, die die Neufundlandsbucht unsicher machen, sind durch die Abschmelzung auf ihrem monatelangen und mehrere tausend Kilometer betragenden Wege schon erheblich kleiner geworden, übertreffen aber den Schiffskörper mitunter noch um das Mehrtausendfache an Größe. Da das Gletschereis nämlich nur wenig leichter ist als das Meerwasser, so ragt nur ein relativ kleiner Teil der Eismasse über die Meeresoberfläche empor. Etwa sechs Siebentel liegen unter dem Meeresspiegel und erreichen daher häufig den Grund des hier ziemlich seichten Meeres, so daß der Eisberg auf dem Meeresboden "strandet" und so lange feststeht, bis er durch weitere Abschmelzung leichter geworden ist. Besonders gefährlich für die Schifffahrt sind solche Eisberge, deren Wände sich nicht senkrecht nach unten hin fortsetzen, sondern die einen weit nach den Seiten hin ausladenden untermeerischen "Fuß" haben, auf den ein Schiff wie auf ein Felsenriff auffahren kann. Denn die Masse der Eisberge ist so groß, daß sie sich in dieser Beziehung wie festes Gestein verhalten, und es ist eines der grandiosesten Schauspiele in der an sich großartigen Polarwelt, wenn man bei schwerem Sturm einem Eisberg begegnet, der in majestätischer Ruhe wie eine feste Insel in dem tobenden Element liegt, während die Wellen, die das Schiff wie einen Spielball hin- und herschleudern, hoch an seinen in blauweißem Glanze schimmernden Flanken emporbranden und ihn mitunter völlig in Gischt einhüllen.

Frühere Schifffskatastrophen

Kieler Neueste Nachrichten 1912-04-18

Die Katastrophe, die der vom Sonntag am nächsten kommt, ist der vor nunmehr einem Jahrhundert, im Jahre 1811, bei Jütland erfolgte Doppelschiffbruch der "St. George" und der "Defence", wobei 1400 Menschen ums Leben kamen. An Furchtbarkeit aber noch größer ist die des "General Slocum" gewesen, eines amerikanischen Vergnügungsdampfers, der am 15. Juni 1904 im Neuyorker Hafen mit über 1000 Menschen verbrannte und unterging. Kaum einen Monat darauf sank das norwegische Auswandererschiff "Norge" mit ca. 600 Menschen. Aber auch unser Vaterland ist von folgenschweren Schiffskatastrophen nicht verschont geblieben. Am 30. Januar 1895 ist der deutsche Dampfer "Elbe" mit einem englischen Dampfer zusammengestoßen, und 352 Menschen gingen auf der Höhe von Lowestoft mit ihm zugrunde. Die deutsche Kriegsmarine wurde durch den Untergang des Linienschiffes "Großer Kurfürst" 1878 heimgesucht, wobei 5 Offiziere und 264 Mann gemeinsam den Heldentod starben, und kaum drei Jahre vorher war der Hamburger Dampfer "Schiffer" mit 331 Todesopfern gesunken. Im selben Jahre wie der "Große Kurfürst" war die englische "Princeß Alice" mit 650 Personen in der Themse untergegangen und mit dem Engländer "Victoria" wurden 3 Jahre später bei Kanada mehr als 700 in die todbringenden Fluten versenkt. Wieder eine "Victoria", ein englisches Kriegsschiff, kollidierte 1893 bei Tripolis und ging mit der ganzen Besatzung von 422 Mann unter, und der spanische Kreuzer "Reina Regente" blieb 1895 mit fast gleich hoher Besatzung verschollen. Bei einer Kollision des deutschen Postdampfers "Cimbria" in der Nordsee 1883 kamen 400 Menschen um, mit dem französischen Dampfer "Bourgogne" 1898 gegen 600, das englisch-indische Schiff "Carmoria" sank 1903 mit über 700 Personen, und am 10. September 1905 das Flaggschiff des Admiral Togo mit seiner Besatzung von rund 600 Mann. Bei der Kollision des "Primus" auf der Elbe im Jahre 1902 ertranken 101 Menschen, bei der Strandung der "Berlin" bei Hoek van Holland Anfang 1907 kamen 126 Passagiere ums Leben. Das letzte große Schiffsunglück war die Explosion des französischen Panzerschiffes "Liberte" im Hafen von Toulon, die im vorigen Jahr 500 Menschen das Leben kostete.

Es liegen noch folgende telegraphische Meldungen vor:

Berlin, 17. April (Privattelegramm der Kieler Neuesten Nachrichten), Der Tag meldet aus Neuyork: Der auf Befehl des Präsidenten Taft ausgeschiedte Aufklärungskreuzer "Chester" ist bis auf 500 Meilen an die "Carpathia" herangekommen und seit 9 Uhr abends in drahtloser Verbindung mit dem Festlande. Nähere Nachrichten werden stündlich erwartet. Der Dampfer "Parisian" meldet, daß er keine Schiffbrüchigen an Bord habe. Die "Olympic" meldet, die Annahme, daß sich noch Gerettete an Bord anderer Schiffe befinden, sei völlig grundlos. Die einzigen geretteten Schiffsoffiziere der "Titanic" sind an Bord der "Carpathia", nämlich der 2., 3., 4. und 5. Offizier. Der Kapitän eines Schiffes von der Phönix-Linie meldet heute früh, er habe am Tage des Unglücks mehrere Fischerboote unweit der Unglücksstelle gesehen, woraus man die Möglichkeit herleitet, daß einige Schiffbrüchige doch vielleicht von solchen aufgenommen worden seien.

Berlin, 17. April. Der Tag meldet weiter, daß die White-Star-Line heute morgen eine Mitteilung ausgegeben hat, wonach insgesamt 1325 Menschen vermißt werden. Der Präsident der White-Star-Line erklärt ferner, daß von den 325 Passagieren der 1. Klasse 202 und von den 285 Passagieren der 2. Klasse 114 zu den Geretteten zählen.

Berlin, 17. April. Das Hirschsche Telegraphen-Bureau erhielt folgendes Kabeltelegramm von der White-Star-Line: Die Kollision der "Titanic" ist auf einen natürlich Zufall zurückzuführen, wobei der Rumpf des Schiffes ganz hindurch gespalten wurde.

Neuyork, 17. April. Nach einer Meldung aus Cape Race hat der Kapitän der "Olympic" ein drahtloses Telegramm gesandt, in dem er bestätigt, daß nur an Bord der "Carpathia" Überlebende der "Titanic" sich befinden. Der zweite, dritte, vierte und fünfte Offizier sowie

der zweite Marconi-Telegraphist sind die einzigen geretteten Offiziere.

Neuyork, 17. April. Die "Carpathia" ist jetzt in drahtloser Verbindung mit Sable Island. Es werden bald Einzelheiten über die Katastrophe zu erwarten sein.

Neuyork, 17. April. Der Postmeister von Neuyork teilt mit, daß 7 Millionen Briefe mit der "Titanic" in den Fluten versunken seien. Nach hiesigen Schätzungen betrug die Bemannung der Rettungsboote der "Titanic" 270 Mann. Danach würden nur 598 Passagiere gerettet worden sein.

London, 17. April (Privattelegramm der Kieler Neuesten Nachrichten.) Die Versicherungsprämie für die Ladung der "Titanic", welche 15 Prozent betrug, ist nach Bekanntwerden der ersten Unfallmeldung auf 50 Prozent gestiegen.

Neuyork, 17. April. (Privattelegramm der Kieler Neuesten Nachrichten.) Die Dampfer "Kuras", "Lord Cromer" und "Armenias", welche in den letzten Tagen in Neuyork eintrafen, berichten ebenfalls über die äußerst gefährliche Durchfahrt durch die Eisfelder. Sie sahen ein Schiff, dessen Nationalität noch nicht bekannt ist, im Eise festsitzen. An Bord der "Titanic" befanden sich außer wertvollen Diamanten auch Aktien und Schuldverschreibungen, die auf eine Million Dollar geschätzt werden und die für Neuyorker Bankiere bestimmt waren. In Halifax ist Befehl erteilt worden, sofort eine größere Anzahl Spezialzüge bereitzustellen, um die Schiffbrüchigen sofort nach ihrer Landung nach Neuyork zu transportieren. Der Dampfer "Carmania" berichtet, daß er während dreier Stunden 25 Meilen lange Eisfelder gesichtet habe. Der Kapitän fügte noch hinzu, er habe einige Male zurückfahren müssen, um nicht vom Eise eingeschlossen zu werden. und dann einen südlicheren Kurs eingeschlagen.

Montreal, 17. April. (Privattelegramm der Kieler Neuesten Nachrichten.) Die White-Star-Line veröffentlicht unter Vorbehalt die wahrscheinliche Totenliste.

Washington, 17. April. Die Regierung richtete an die White Star Line die Anfrage, wie viel Rettungsboote sich an Bord der "Titanic" befunden hätten. Sie hat eine strenge Untersuchung eingeleitet, um festzustellen, ob ein Fehler des Kapitäns oder der Schifffahrtsgesellschaft vorliegt. Wie es heute heißt, hat die White Star Line für die Überbietung des bisherigen Rekords in der

Seite 3

Schnelligkeit der Überfahrt eine besonders hohe Geldprämie ausgesetzt.

Neuyork, 17. April. (Privattelegramm der Kieler Neuesten Nachrichten.) Die Zeitung Globe veröffentlicht einen Artikel des Direktors der Vereinigten Dampfschiffsgesellschaft der Vereinigten Staaten, daß die Riesendampfer gar keinen Versuch machten, genügend Boote mitzuführen, um im Notfalle ihre Reisenden retten zu können. Der Direktor gibt zu, daß die meisten amerikanischen Überseedampfer an dem gleichen Übelstande leiden. Als Entschuldigung gibt er an, daß es sich in der Praxis als unmöglich erwiesen hätte, auf einem großen Riesendampfer genügend Rettungsboote mitzunehmen.

[...]

Freies Beamtenwahlrecht in Elsaß-Lothringen

In der ersten Kammer des elsass-lothringischen Landtages kam es, wie uns ein Privattelegramm meldet, zu einer bemerkenswerten Kundgebung des Staatssekretärs Zorn von Bulach über das freie Beamtenwahlrecht in Elsaß-Lothringen. Graf von Andlau bedauerte, daß Beamte bei den Wahlen für die Sozialdemokratie eingetreten seien. Freiherr Zorn von Bulach erwiderte, die Regierung habe sich nicht damit zu beschäftigen, wie ihre Beamten

stimmen, das sei ein Eingreifen in die persönliche Freiheit. Ein jeder Beamte habe seiner Überzeugung nach zu wählen, sei diese nun liberal, klerikal oder sozialdemokratisch. Außerdem hätte jede andere Partei schon mit der Sozialdemokratie Bündnisse abgeschlossen, in Elsaß-Lothringen die Liberalen, in Bayern das Zentrum.

[...]

Die deutsche Schutztruppe in China

Die sozialdemokratische Reichstagsfraktion hat, wie uns ein Privattelegramm meldet, in ihrer Sitzung vom Dienstag beschlossen, die von der Regierung geforderten und von der Budgetkommission bereits bewilligten 650 000 Mark zur vorübergehenden Stärkung der deutschen Schutztruppe in China abzulehnen, weil diese Forderung eine notwendige Folge unserer ganzen kolonialen und imperialistischen Politik sei.

[...]

Ein bedauerliches Fliegerunglück

London, 17. April. (Privattelegramm der Kieler Neuesten Nachrichten.) Der Flieger Cody wollte in Aldershot als Passagier in einem neuen fünfsitzigen Aeroplan, der von dem Schüler, Leutnant Fledcher, gesteuert wurde, einen Ausflug machen. Beim Anfahren zum Aufstieg auf der Landstraße bog plötzlich ein Automobil in schneller Fahrt um die Ecke. Um einen Zusammenstoß zu vermeiden, war der Offizier gezwungen, in eine Baumgruppe hineinzufahren. Der Anprall war so heftig, daß das Flugzeug in kleine Teile zersplitterte. Cody wurde dreißig Meter weit über einen Kanal hinweggeschleudert. Er trug schwere innere Verletzungen sowie Rippenbrüche und Beinbrüche davon. Codys Sohn, der sich auf einem Fahrrad in der Nähe von der Unfallstelle befand, fuhr schleunigst nach Hause, um den Unfall zu berichten. Unterwegs stürzte er an einer Straßenwendung mit dem Fahrrad und zog sich so schwere Verletzungen zu, daß er das Bewußtsein verlor.

Kontakt: www.titanicfiles.de/impressum_deutsch.htm

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