

Aus dem Funkraum der "Titanic" [Schluss]

Autor(en): **Büchler, I.**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 7

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-560008>

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.

PIONIER

**Offizielles Organ des Eidgenössischen Militärfunkerverbandes (E.M.F.V.)
Organe officiel de l'Association fédérale de radiotélégraphie militaire**

Druck: Fachschriften-Verlag & Buchdruckerei A.-G., Zürich, Stauffacherquai 36-38
Redaktion des „Pionier“: Postfach Seidengasse, Zürich. — Postcheckkonto VIII, 15666
Abonnements und Adressänderungen: Administration des „Pionier“, Postfach Seidengasse, Zürich
Der „Pionier“ erscheint monatlich. — Abonnement: Mitglieder Fr. 2.50, Nichtmitglieder Fr. 3.—
Inseratenannahme: Fachschriften-Verlag & Buchdruckerei A.-G., Zürich, Stauffacherquai 36-38

Aus dem Funkraum der „Titanic“.

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

(Schluss.)

Sämtliche Kapitäne wissen aus Erfahrung, dass sie in der Nähe von Neufundland Eisberge antreffen. In den Jahren 1903, 1904 und 1905 musste man vor den Eismassen zurückweichen und etwa 60 Meilen südlich des Wendepunktes durchfahren.

Es ist hervorzuheben, dass in einem Vierteljahrhundert bei den Transozeandampfern, die diese Gewässer befuhren, kein nennenswerter Unfall passiert ist. Die Katastrophe der «Titanic» hat dieser Sicherheit ein jähes Ende bereitet, wenn auch der eingeschlagene Weg durchaus richtig war.

Die TSF. meldet das Vorhandensein des Eises.

An Bord dieses neuen Schiffes, das seine erste Reise antritt, lernen die Passagiere inmitten von Freuden und Spiel, umgeben von Luxus, den Ozean kennen, wo leider so viele ihr tragisches Ende finden werden.

Das Wetter ist für die Jahreszeit noch gut, und das Schiff legt leicht seine 22½ Knoten resp. 41,67 km pro Stunde zurück. Doch bald beginnt drahtlos der Meldedienst.

Die TSF. wird im allgemeinen von den Passagieren als etwas Geheimnisvolles angesehen; die «Titanic» war zwar nicht das erste Schiff, das damit ausgerüstet war. Von den englischen Schiffen war es wohl die «Lucania», welche schon im Jahre 1901 mit TSF. ausgerüstet war. Von diesem Jahre an begann

die Cunard Line ihre sämtlichen Schiffe damit auszurüsten. 1902 war es die Allan Line, die ihre Schiffe mit TSF. versah. Man kann annehmen, dass im Jahre 1904 wohl alle Transozeandampfer Radioapparate an Bord hatten.

Langsam begann man auch kleinere Schiffe damit auszurüsten, und so konnte die «Titanic» bei ihrer ersten Reise, also im April 1912, mit vielen Schiffen drahtlos verkehren.

Am 14. April erhielt sie vom Dampfer «Coronia» folgendes Radiogramm: «Kapitän ‚Titanic‘. Von Westen her kommende Dampfer melden Eisberge und Packeis in 42° nördl. Breite und 49—51° westl. Länge. Gruss. Barr.»

Dies ist nun die erste Nachricht, die das Vorhandensein des Eises meldet.

Kapitän Smith bestätigte den Empfang dieses Radiogramms. Das Schiff befand sich in diesem Moment in 43° 55' nördl. Breite und 43° 50' westl. Länge.

Am frühen Nachmittag erhielt die «Titanic» ein neues Radiogramm des Dampfers «Baltic», einem Schiff der gleichen Serie, nur etwas älter als sie: «Kapitän Smith, ‚Titanic‘. Hatten seit Abfahrt wechselnde Winde und schönes Wetter. Griechischer Dampfer ‚Athena‘ meldet grosse Eisfelder, die sich heute 41° 51" nördl. Breite und 49° 52" westl. Länge befinden. Haben letzte Nacht mit deutschem Petrol dampfer ‚Deutschland‘ verkehrt, der von Stettin nach Philadelphia fährt; letzterer hat Kohlenmangel und wünscht den Schiffen und New York gemeldet zu werden; befindet sich 40° 42' nördl. Breite und 55° 11' westl. Länge. — Wünsche Ihnen wie auch der ‚Titanic‘ allen Erfolg. Kommandant des ‚Baltic‘.»

Leider sollten diese Wünsche nicht erfüllt werden.

Der Kommandant der «Titanic» bestätigte noch den Empfang dieses Radiogrammes; er teilte dies auch einem auf dem Schiffe sich befindenden Verwaltungsratsmitglied mit, wie auch einigen Passagieren. Das Vorhandensein des Eises war also bekannt. Die «Titanic» befand sich in diesem Moment 42° 35' nördl. Breite und 45° 55' westl. Länge.

Der Funkerposten der «Titanic» wurde nachher als Relaisposten zwischen dem deutschen Dampfer «Amerika» und dem Cap Race benützt, für die Uebermittlung einer Botschaft an das Hydrographische Institut in Washington. «Amerika» sichtete zwei grosse Eisberge in 41° 27' nördl. Breite und 50° 08' westl.

Länge. Die «Titanic» fing ca. 19.30 Uhr folgende Depesche des «Californian and Antillian» auf: «6.30 Uhr, Schiffszeit, 42° 03' nördl. Breite und 49° 09' westl. Länge drei grosse Eisberge, fünf Meilen südlich von uns. Grösse Lord».

Endlich, 21.40 Uhr, neue und letzte Depesche: «Vom Dampfer «Mesaba» an «Titanic» und alle westlich fahrenden Schiffe: «Eis gesichtet, 42—41° 51' nördl. Breite und 49—50° 30' westl. Länge. Sahen bedeutende Massen Packeis und grosse Anzahl Eisberge, wie auch Eisfelder. Schönes und helles Wetter».

Doch ist der Operateur so beschäftigt, die sich immer mehr anhäufenden Privattelegramme nach Cap Race zu senden, dass es möglich ist, dass das Telegramm des «Mesaba» nicht auf die Kommandobrücke kam; es kann sich wenigstens niemand daran erinnern.

Das Unglück.

Trotz allem weiss Kapitän Smith und seine Offiziere, dass Eisberge in der Nähe sind.

Der Kapitän ist auf der Kommandobrücke und unterhält sich mit dem wachhabenden Offizier. Er verlässt ihn erst, als er ihm eingeschärft hat, auf das Eis besonders acht zu geben. Die helle Nacht und das glatte Meer gestatteten einen ziemlich weiten Ausblick. Der Kapitän sagte noch beim Verlassen der Brücke: «Wenn die Lage auch nur im geringsten zweifelhaft wird, benachrichtigen Sie mich sofort; Sie werden mich auf dem Heck finden».

Der Offizier befiehlt den Ausguckleuten äusserste Wachsamkeit bis zum Morgen wegen Eisgefahr, insbesondere auf Eisfelder und Packeis.

Die «Titanic» ändert um 17.50 Uhr ihren Kurs gegen New York. Um 22 Uhr wird der wachhabende Offizier abgelöst und dem neuen Offizier die Befehle betr. Eisgefahr bekanntgegeben. Mr. Lightholler übergibt nun den Dienst Mr. Murdoch. Der erstere orientiert seinen Nachfolger und teilt ihm die befohlenen Massregeln des Kapitäns mit.

Die «Titanic» fuhr in der gleichen Richtung weiter, bis etwa 23.40 Uhr einer der Ausguckleute mit drei Gongschlägen meldete, dass sich etwas *vor* dem Schiffe befinde. Gleichzeitig telephonierte er auch auf die Kommandobrücke: «Ein Eisberg gerade vor uns». In demselben Augenblick gab auch der Wachoffizier den Befehl: «Steuer ganz nach links», und telegraphierte in den

Maschinenraum: «Stopp! Volldampf rückwärts!». Das Schiff drehte sich nach links und rannte trotz allem gegen den Eisberg. Mr. Murdoch betätigte sofort die Hebel zur Schliessung der wasserdichten Türen, welche den Maschinen- und Kesselraum abschlossen.

Der Kapitän stürzte auf die Kommandobrücke und fragte was angefahren wurde. Mr. Murdoch antwortete ihm: «Ein Eisberg, mein Herr; ich habe das Steuer ganz nach links abdrehen und Gegendampf geben lassen. Ich wollte nun nach rechts abdrehen, um dem Eisberg auszuweichen, aber wir waren schon zu nahe. Ich habe nichts mehr machen können. Ich habe die Abdichtungstüren geschlossen».

Der Eisberg wurde erst 500 m vor dem Schiffe gesehen.

Die TSF greift wieder ein.

Wenn der Stoss auch sehr wuchtig war, so ist der Kapitän doch genötigt, die Passagiere durch die Stewarts wecken zu lassen, um ihnen Schwimmwesten zu verteilen. An Bord herrscht Ruhe; denn die Passagiere sind sich der Gefahr nicht bewusst. Das Schiff schwamm noch gerade, und nur ein Augenschein an Ort und Stelle kann den Kapitän über das wirkliche Schicksal seines Schiffes überzeugen.

Alles wird versucht, um dem eindringenden Wasser zu wehren; aber auch diese Versuche sind vergebens.

Im Funkposten hat der Chefoperator Philipps Wache. Im Moment des Stosses erwacht Bride, der zweite Operator; da er Philipps versprochen hat, ihn einige Minuten vor Mitternacht abzulösen, geht er zu ihm.

Eine Unterhaltung beginnt zwischen den beiden: Sie sprechen über die Uebermittlung der Radiogramme nach Cap Race. — Philipps, der den Zustand des Schiffes nicht kennt, glaubt dass infolge dieses starken Stosses das Schiff wohl lange in Reparatur bleiben müsse. In diesem Moment erscheint Kapitän Smith und befiehlt den Funkern sich gegenseitig zu helfen und das Notsignal zu senden. Eine Viertelstunde nach dem Zusammenstoss beginnt Philipps das Notsignal CQD ein halbes dutzendmal zu funken, ebenfalls auch das Indikatif der «Titanic»: MGY.

Von diesem Moment an werden die beiden Helden auf ihrem Posten bleiben und von da aus dieses Drama, immer um Hilfe rufend, miterleben.

Nun einige der wichtigsten Radiogramme:

0.15 Uhr: «La Provence» hört die Notsignale der «Titanic».

0.15 Uhr: «Mount Temple» hört «Titanic» CQD senden, verlangt Hilfe. Kann aber nicht gehört werden.

0.15 Uhr: Cap Race hört «Titanic» seine Lage angeben: $41^{\circ} 44'$ nördl. Breite und $50^{\circ} 24'$ westl. Länge, und Notsignal CQD.

0.18 Uhr: «Ypirange» hört «Titanic» CQD. «Titanic» sendet: «CQD, hier $41^{\circ} 44''$ nördl. Breite und $50^{\circ} 24''$ westl. Länge, verlange Hilfe». Etwa zehn Rufe nacheinander.

0.25 Uhr: CQD der «Titanic» von «Carpathia» gehört. «Titanic» sendet: «Kommen sie sofort, haben Eisberg angefahren, CQDOM, Lage: $41^{\circ} 46'$ nördl. Breite und $50^{\circ} 14'$ westl. Länge.

0.25 Uhr: Cap Race hört MGY («Titanic») korrigierte Lage angeben: $41^{\circ} 46'$ nördl. Breite und $50^{\circ} 14'$ westl. Länge.

0.26 Uhr: MGY sendet: CQD, verlange sofortige Hilfe, Zusammenstoss mit Eisberg; können nichts hören, wegen Dampfgeräusch». 10—15mal wiederholt.

0.27 Uhr: «Titanic» sendet weiter: «Verlange sofortige Hilfe, Zusammenstoss mit Eisberg».

0.30 Uhr: «Titanic» funkt seine Lage an «Frankfurt» und ergänzt: «Sagen Sie Ihrem Kapitän, uns zu Hilfe zu kommen; haben Eisberg angefahren».

0.30 Uhr: «Caronia» sendet an MBC («Baltic»): «MGY hat Eisberg angefahren; verlangt sofortige Hilfe».

0.30 Uhr: «Mount Temple» hört immer noch «Titanic» senden. Der Kapitän wendet das Schiff, welches ca. 50 Meilen von der «Titanic» entfernt ist.

0.26 Uhr: DKF («Prinz Friedrich Wilhelm») ruft MGY an und gibt seine Lage an. MGY fragt: «Kommen Sie uns zu Hilfe?» DFT («Frankfurt») sagt: «Was ist los?» MGY antwortet: «Haben Zusammenstoss mit Eisberg; sagen Sie Ihrem Kapitän, sofort zu kommen». DFT sagt: «OK, werde es sagen».

0.38 Uhr: Mount Temple hört, wie «Frankfurt» an MGY seine Lage angibt.

0.45 Uhr: «Titanic» sendet an «Olympic» SOS.

0.50 Uhr: «Titanic» sendet CQD und sagt: «Verlange sofortige Hilfe; jetzige Lage: $41^{\circ} 46'$ nördl. Breite u. $50^{\circ} 14'$ westl. Länge». Durch «Celtic» empfangen.

0.53 Uhr: «Caronia» an MBC («Baltic»): «SOS, MGY, CQD, $41^{\circ} 46' N$, $50^{\circ} 14' W$. Verlangt sofortige Hilfe.»

1 Uhr: MGY sendet Hilferuf. DDC antwortet.

1.00 Uhr: «Titanic» antwortet an «Olympic», gibt Lage an und sagt: «Haben Eisberg angefahren».

1.02 Uhr: «Titanic» ruft «Asian» an und sagt: «Verlangen sofortige Hilfe». «Asian» antwortet und «Titanic» gibt ihm seine Lage an. Der Kapitän des «Asian» gibt dem Operateur Befehl, sich die Lage der «Titanic» wiederholen zu lassen.

1.01 Uhr: «Virginian» ruft «Titanic» an, erhält aber keine Antwort. Cap Race ruft «Virginian» an und sagt dass «Titanic» einen Eisberg angefahren hat, und sofortige Hilfe zu leisten sei.

1.10 Uhr: «Titanic» an MKC («Olympic»): «Kapitän sagt: Bitte Rettungsboote bereit halten. Wo sind Sie?»

1.16 Uhr: «Baltic» an «Caronia»: «Sagen Sie, bitte, der «Titanic», dass wir zu Hilfe kommen».

1.20 Uhr: «Virginian» hört MCE (Cape Race) der «Titanic» melden, dass wir zu Hilfe kommen; unsere Lage ist 170 Meilen nördlich der «Titanic».

1.25 Uhr: «Caronia» sagt an «Titanic»: «Baltic» kommt Ihnen zu Hilfe».

1.25 Uhr: «Olympic» gibt der «Titanic» seine Lage an und fragt: «Drehen Sie nach links ab, um uns zu treffen?» «Titanic» antwortet: «Die Frauen werden auf die Rettungsboote verladen».

1.25 Uhr: «Titanic» und «Olympic» verkehren miteinander.

1.27 Uhr: MGY sagt: «Die Frauen werden in die Rettungsboote verladen».

1.30 Uhr: «Titanic» an «Olympic»: «Die Passagiere werden in die kleinen Boote verladen».

1.35 Uhr: «Olympic» fragt «Titanic»: «Was für Wetter haben Sie?» «Titanic» antwortet: «Hell und ruhig».

1.35 Uhr: «Baltic» hört «Titanic» sagen: «Das Wasser dringt in die Maschinenräume ein».

1.35 Uhr: «Mount Temple» hört DFT fragen: «Haben Sie schon Schiffe in Ihrer Nähe?» Keine Antwort.

1.35 Uhr: «Baltic» an «Titanic»: «Kommen mit Volldampf zu Hilfe».

1.40 Uhr: «Olympic» an «Titanic»: «Beschleunige die Maschinen; komme so geschwind wie möglich».

1.40 Uhr: Cap Race an «Virginian»: «Sagen Sie folgendes Ihrem Kapitän: «Olympic» fährt mit Volldampf zu «Titanic», ist aber in 40° 32' nördl. Breite und 61° 18' westl. Länge. Sie

sind viel näher bei der «Titanic». Die «Titanic» lässt bereits die Frauen in die Rettungsboote überschiffen und sagt, dass das Wetter hell und ruhig sei. Wir hörten nur «Olympic» sagen: 'Wir kommen Ihnen zu Hilfe'. Die anderen Schiffe müssen von der «Titanic» weit entfernt sein».

1.45 Uhr: Letzte Nachricht der «Titanic» von der «Carpathia» empfangen: «Maschinenraum voll Wasser».

1.45 Uhr: Mount Temple hört DFT («Frankfurt») MGY anrufen, aber keine Antwort.

1.47 Uhr: «Caronia» hört noch MGY, aber unverständlich.

1.48 Uhr: «Asian» hört «Titanic» SOS senden. «Asian» antwortet, erhält aber keine Rückantwort.

1.50 Uhr: «Caronia» hört «Frankfurt» mit «Titanic» verkehren.

1.55 Uhr: Cap Race an «Virginian»: «Hören nicht mehr «Titanic» seit einer halben Stunde; wird keine Kraft mehr haben».

2.00 Uhr: «Virginian» hört «Titanic» sehr schwach, da seine Kraft vermindert ist.

2.17 Uhr: «Virginian» hört «Titanic» CQ rufen, aber sehr schwach. Die Zeichen brechen auf einmal ab. Sein Funken war ganz unregelmässig. MGY angerufen und ihm vorgeschlagen, die Notbatterie zu benützen, aber keine Antwort mehr erhalten.

2.20 Uhr: «Olympic» fragt, was betr. «Titanic» mitgeteilt wurde. Antwort: «Warte, habe aber nichts mehr von MGY vernommen. «Titanic» antwortet nicht mehr.

Das Ende der «Titanic» und seine Operateure.

Wir haben durch diese Telegramme gesehen, wie die «Titanic» ihre Notsignale sandte, wie die Frauen in die Rettungsboote eingeladen wurden, wie das Wasser in den Kessel- und Maschinenraum eindrang. Das Schiff sinkt nun.

Die beiden Operateure sind auf ihrem Posten geblieben.

Der Kapitän erscheint erneut und befiehlt ihnen, den Posten zu verlassen. Noch einmal versuchen Philipps und Bride, einen Notruf zu senden, aber zu spät. Sie haben gerade noch Zeit, über Bord zu springen. Bride wird im Wasser durch ein gekentertes Rettungsboot verletzt. Als er sich umdreht, sieht er die «Titanic», senkrecht stehend, im Wasser verschwinden. Man fischt ihn auf, wie auch Philipps, welcher aber leider infolge der grossen Kälte darauf starb.

Die Notrufe sind nicht unnütz gewesen. Kapitän Rostrom kommt mit der «Carpathia» und nimmt 711 Schiffbrüchige auf, auch Bride, der im Schiffsspital aufgenommen wird. Das Leben dieser 711 Menschen konnte dank der Geistesgegenwart dieser beiden Funker gerettet werden, welche mit bewunderungswürdiger Todesverachtung auf ihrem Posten geblieben sind und es mehr als verdient haben, in das Goldene Buch der drahtlosen Telegraphie als Helden der Pflicht eingeschrieben zu werden.
