Zeitschrift: Zivilschutz = Protection civile = Protezione civile
Herausgeber: Schweizerischer Zivilschutzverband
Band: 16 (1969)
Heft: 7-8

Vereinsnachrichten: Namensänderung einer Sektion

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Nacht gerammt worden war, mehr als 1000 Menschen mit in die Tiefe reissend. Zwanzig Minuten später fanden rasch herbeigeeilte Rettungsschiffe nur noch einige Boote und Hunderte von Menschen, die mit Rettungsgürteln auf Balken oder Holztrümmern auf dem Wasser trieben.
Der in weniger als 10 Minuten gesunkene Dampfer war mit allen modernen Errungenschaften der Sicherheitstechnik ausgerüstet gewesen; alles wäre bereit gewesen, um die Menschen zu retten, das ruhige Meer, die nahe Küste, Rettungsboote, die viel mehr Menschen zu fassen vermocht hätten, als auf dem Schiff waren. Aber es fehlte an Zeit, die Passagiere zu alarmieren, die Rettungsgürtel zu verteilen, die Rettungsboote herunterzulassen, die aus dem Schlaf geweckten Passagiere ertranken samt und sonders. Mit unvorstellbarer Schnelligkeit spielte sich die beispiellose Tragödie ab. Von den insgesamt 1367 Personen an Bord wurden 337 gerettet, 1030 ertranken. Von den Passagieren der ersten Klasse konnten nur zwei gerettet werden.
In Rimonski wurden die Lebenden in Obhut genommen und die Toten gesammelt, aber für die ersteren fehlte es an Medikamenten, weil ein von Quebec abgesandter Hilfszug vor der Stadt Rimonski entgleiste.
Der Kapitän des Kohlenschiffs war weitergefahren, nichts ahnend von der Katastrophe, die er oder, gerechterweise gesagt, der Nebel ausgelöst hatte.
Diese Tragödie vollzog sich genau einen Monat vor jenem Junisonntag, an dem der österreichische Thronfolger, Erzherzog Franz Ferdinand, mit seiner Gattin in Serajewo den Revolverkugeln des Attentäters zum Opfer fiel, also genau einen Monat vor dem 28. Juni 1914, da der Erste Weltkrieg seinen Anfang nahm.
Unvergesslich ist jedenfalls allen, die jene Tragödie aus der Ferne miterlebten, der Untergang des englischen Ozeanriesen *«Titanic»* am 14. April 1912.
«Musik klingt über das Meer, sie kommt aus dem Speisesaal der ersten Klasse, wo der Direktor der grössten Schiffahrtsgesellschaft der Welt seinen Gästen ein Festmahl gibt. Die blendendsten Abendkleider aus London, New York und Paris sind hier vereint, die schönsten Frauen, die reichsten Namen, eine Auslese von Wissen und Macht, Schönheit und Geld. ‚Werden wir das «Blaue Band» bekommen?' fragt die Gattin des Multimillionärs Astor den Direktor der Linie, Ismay Bruce, welcher im Angesicht der Küste von Neufundland dieses Fest arrangiert hatte.
Ismay Bruce küsst Frau Astor die Hand und lächelt nur. Er muss an die Worte denken, die er vor ein paar Stunden dem Ersten Schiffsoffizier eingehämmert hatte, als dieser Angsthase gemeint hatte ‚I smell ice', was wohl heissen sollte, dass man wegen der Eisberge die Geschwindigkeit verringern sollte. Dieses Schiff hatte weder Eisberge zu fürchten noch sonstige Schrecknisse der See. Es gab nur eine Gefahr: dass der Streik der Kohlenarbeiter in Southampton den Rekord verhinderte.
Da durchzittert um Mitternacht plötzlich ein Stoss den 40 000-Tonnen-Dampfer. Man spürt ein Schrammen, als ob man eine Quaimauer gestreift hätte. Aus den Kajüten und Kabinen, aus den Rauchsalons und den Zwischendecks stürzen die Fahrgäste ins Freie. Das Schiff hat die Maschinen gestoppt. Was ist los? Die Offiziere lächeln nur: ‚Es ist wirklich nichts!' Die Funker aber senden das erste Notsignal in den Aether: ‚CQUD', ‚Come Quickly, Danger!' Ein paar Minuten später taucht Kapitän Smith, weiss wie Kreide, in der Funkkabine auf: ‚Rasch, rasch, wir sinken!' Das Schiff legt sich auf die Seite; der Kampf um die Rettungsboote hat begonnen. Furchtbare Panik. Man kämpft mit Ellenbogen und Zähnen, Messern und Revolvern. Dann ist das letzte Boot vom fünf Stockwerke hohen Deck heruntergelassen. Auf dem Heck, das schief in die Luft ragt, sind 1600 betende und fluchende, händeringende und nach Hilfe schreiende Menschen um den Kapitän versammelt. Zwischen ihnen liegen die Goldbarren, die man im letzten Augenblick aus den Kassenräumen geholt hat. In offenen Säcken liegen Juwelen und Geld. Zur Beruhigung wenigstens der Gläubigen spielt die Schiffskapelle das englische Lied ‚Näher mein Gott, zu Dir'. Das letzte Rettungsboot ist bereits 300 m vom Schiff entfernt, dann versinkt der silberne Koloss in den Fluten. So ging die ‚Titanic' unter an jenem 14. April 1912, dem schwärzesten Tag in der Geschichte der Schiffahrt. 1635 Menschen haben vor Cape Race ihr Grab im eisigen Wasser des Ozeans gefunden.»
(Albert Herrmann: «Katastrophen, Naturgewalten und Menschenschicksal, 1936)
Zu spät traten die Leiter der Schiffahrtsgesellschaften zusammen, um durch internationale Vereinbarungen und die Errichtung ständiger Beobachtungsstationen neue Eisberg-Katastrophen zu verhüten. Diese «Titanic-Konferenz» in London im Jahre 1913 hat wenigstens den Erfolg gehabt, dass von nun an ähnliche verhängnisvolle Zusammenstösse mit Eisbergen auf dieser Linie nicht mehr erfolgt sind.
Im Oktober 1927 ereignete sich auf dem italienischen Dampfer *«Principessa Mafalda»* auf seiner Fahrt nach Rio de Janeiro eine Kesselexplosion, welche das Schiff zum Sinken brachte und 314 Menschen das Leben kostete.
In neuerer Zeit machten noch zahlreiche bedeutende Schiffskatastrophen von sich reden, so die Explosion von Ammoniumnitrat-Ladungen zweier französischer Dampfer im Hafen von Texas City (USA) im Jahre 1947, welche 500 Todesopfer forderte und bei welcher etwa ein Drittel der Stadt völlig zerstört wurde.
Im Jahre 1956 meldete die Unglückschronik den Zusammenstoss zweier luxuriöser Meerschiffe, der schwedischen *«Stockholm»* und der italienischen *«Andrea Doria»*, im Nebel vor der nordamerikanischen Küste. Infolge des dichten Schiffsverkehrs im Unglücksgebiet erwiesen sich die modernsten Radareinrichtungen als ungenügend.
Sogar Segelschiffe erregen zeitweise in der ganzen Welt Interesse und warmes Mitgefühl, so das mit Getreide beladene deutsche Schulschiff *«Pamir»*, das im Jahre 1957 mit 80 jungen Seeleuten im Atlantischen Ozean unterging.

Schluss folgt in Nr. 9/69

Namensänderung einer Sektion

Die Zivilschutzvereinigung der Stadt Biel hat ihren Einzugsbereich durch die Amtsbezirke Aarberg, Büren, Erlach, La Neuville und Nidau erweitert. Die Sektion nennt sich heute **«Regionale Zivilschutzvereinigung Biel-Seeland».** Wir gratulieren zu dieser Initiative und wünschen auch im erweiterten Wirkungskreis Erfolg.