

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte

**Band:** 8 (1932)

**Heft:** 15

**Artikel:** Der Untergang des Riesendampfers "Titanic"

**Autor:** Szatmari, Eugen

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-756271>

### 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:** 16.01.2026

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

# Der Untergang des Riesendampfers «Titanic»

NACH BERICHEN VON AUGENZEUGEN ERZÄHLT VON EUGEN SZATMARI

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

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

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

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

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

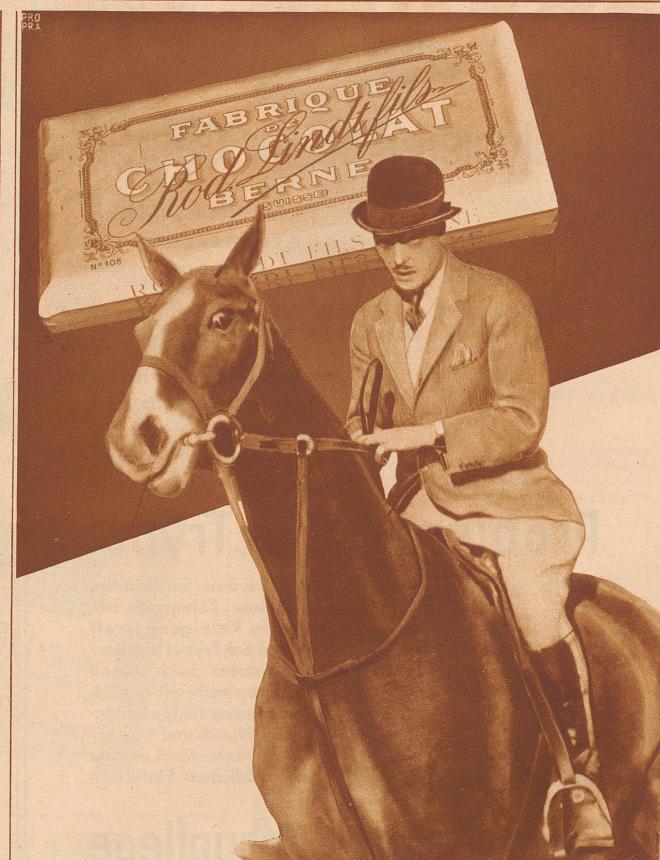
Sieben Tage lang verlief die Fahrt der «Titanic» ohne jeden Zwischenfall. Es wurde Sonntag, den 14. April. Mit Volldampf fuhr die «Titanic» durch die sternklare, eiskalte Nacht. Die Geschwindigkeitsmesser zeigten 21 Knoten, die Schiffsschrauben arbeiteten mit dem Maximum von 78 Umdrehungen in der Minute.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

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

la nouvelle crème idéale non grasse

crème malacéine nacrée

fl. 1.50 & 3.-



Lindt: Herrenschokolade, herb und fein

# FERIEN UND ERHOLUNG am Genfersee



## VEVEY-LA TOUR

### Hôtel des Alpes

Komfortables Familienhaus mit großem Park. Mäßige Preise. C. Oggier, Direktor.

## GLION OB MONTREUX

### 700 M. ü. M. Le Grand Hotel & Rigi Vaudois

Moderne, bestiegene Familiensuite. Preis je Suite v. Fr. 13.- bis Fr. 20.-. Großer Park. Tennis. Garage. E. Reiber & W. Erasimé.



## VEVEY

### HOTEL D'ANGLETERRE

in prächtiger Lage am See. Zimmer von Fr. 5.— an. Pension von Fr. 12.— an. Restaurant + Garage + Tel. 127.

## Hotel Victoria, Glion

### Montreux

Erstklassig, mod. Komfort + Bestebequeme Lüche. Preis je Suite v. Fr. 13.- bis Fr. 20.-. Großer Park. wunderbare Aussicht. Ruhige Lage. Ein idealer Aufenthaltsort für die Ferien. Garage mit Boxen. Pensionspreise von Fr. 13.— bis 22.—



## WEBER'S EXTRA-FEINE



ETUI ZU  
5 STÜCK  
FR. 1.20

## LICA HAVANA CORONA

FÜR RAUCHER EINER FEINEN LEICHTEN CIGARRE  
WEBER SÖHNE A. G., MENZIKEN

## Natürliche Haarlocken

ohne Friseur  
ohne Hitze  
ohne Eisen

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

Lieferbar für  
Scheitelfrisur  
und zurückgekämmtes Haar  
Preis Fr. 4.25



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

## HUHNERAUGEN

### HORNHAUT oder BALLEN

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



## Scholl's Zino-Pads

## Ein Geschenk für Ihre Lieben



ZEISS  
IKON

## Das moderne Kleinwelt!

## Herrliche Italienreisen

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

LINDAUERS



Combination zur außerordentlichen Abflachung der Magenpartie.

Union Corset Co. A.G., Zürich

## Unkenntnis

schützt nicht vor Schaden

Sie wußten es nicht, daß all Ihr Glück, Ihre Zufriedenheit, alle Erfolge Ihres Lebens auf einer stets guten Zustand des Körpers beruhen, daß ein geistiges und körperliches Gleichgewicht Ihres Gemütes ebenso wie die Harmonie aller Organe und ihrer Fertigkeiten abhängig sind wie Ihre Gesundheit. Alle Fehlschläge und Mißerfolge, alle trüben Stunden Ihres Lebens sind durch körperliche Mängel, durch unzureichende Widerstandsfähigkeit und mangelnde Motivation bedingt. Schlechte Gesundheit, Schwäche, schlechte Herstellung, Willensschwäche und Lebensdrosselheit sind die Schäden, die Ihnen aus der

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

## Strongfortismus

die berühmte individuelle Methode können Sie alle die Mängel, Schwächen und Be- schwerden, die Ihnen bisher hinderlich waren, wie auch die Folgen jahrzehntelanger Fehler und mißlicher Ernährung, durch Medizin und Apparate überwinden. Sie können widerstandsfähige Gesundheit, impanternde männliche Kraft, Gewandheit und Ausdauer erlangen. Strongforts interessantes, reich illustriertes

## kostenfreies Buch „LEBENS-ENERGIE durch Strongfortismus“

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

## STRONGFORT-INSTITUT BERLIN-WILMERSDORF, Dept. 542

### Gratis-Bezugschein

Strongfort-Institut, Berlin-Wilmersdorf, Dept. 542  
Bitte senden Sie mir kostenfrei und unverbindlich ein Exemplar Ihres Buches „LEBENS-ENERGIE“. Die mich speziell interessierenden Fragen habe ich mit X bezeichnet.

... Nervosität	... Korpuslenz	... Größere Kraft
... Kafarrh	... Rheumatismus	... Willenskraft
... Verstopfung	... Schlechte Gewohnheiten	... Seelische Hemmungen
... Magerkeit	... Sexuelle Schwäche	

Name: \_\_\_\_\_

Beruf: \_\_\_\_\_ Alter: \_\_\_\_\_

Ort und Straße: \_\_\_\_\_



A. Wetter & Co.  
Milchbuckstr. 15. Tel. 60.321

HOTEL  
**Habis-Royal**  
Bahnhofplatz  
ZÜRICH  
Restaurant



Ein Triumph der modernen Technik  
ist die neue

## SMITH PREMIER KLEIN-NOISELESS

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

## SMITH PREMIER SCHREIBMASCHINEN A.G.

Basel Elisabethenstr. 54 Bern Marktgasse 19 Zürich Uraniasstr. 35 (Handelshof)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Es war nicht mehr möglich.

Um halb ein Uhr erscholl das Kommando: «Alle Passagiere an Deck!»

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

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

## Weisse Zahne: Chlorodont

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



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



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

daher ist es höchste Zeit,  
mit dem Gebrauch von

**Ferromanganin**

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

GALENUS Chem. Industrie, Basel, Steinortstr. 23

Abonnieren Sie

die

Zürcher Illustrierte

**Edle Hunde aller Rassen**

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

**Rausch's shampooing**

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

Originalfl. Fr. 3.50.

Erhält in Parfümerien und Coiffeurgeschäften

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



**die beliebte  
Maryland-Cigarette**

VEREINIGTE TABAKFABRIKEN A.G.  
SOLOTHURN



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

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

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

**2 mal hamol!**  
einreiben und weg sind  
RAUHE HAUT RISSE FROST

Phot. Widder

Behrmann Bosshard

Yala Prinzessrock  
aus Charmeuse  
mit Einsätzen aus  
Crêpe Georgette  
in Büstenhalter-Form.



## RHEINFELDEN

DAS HEILSAME SOLBAD AM STROM



Wohnen Sie hier — wohnen Sie dort — man umsorgt Sie in lichter, luftiger Wohnlichkeit gleich gut.

SALINEN-HOTEL IM PARK



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

HOTEL KRONE AM RHEIN



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

**Das ideale Eigenheim**

mit einfacher und komfortabler Innenausstattung  
Jahrzehntelange Erfahrung im  
Chalébau

Übernahme ganzer Bauten schlüsselfertig durch die  
**PARQUET- U. CHALETFABRIK A-G**  
BERN      Telephon: Bw. 21.16

Sulgenbachstrasse 14

Von hervorragender Güte sind  
**Ruff's Frankfurterli**

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

**Qualitätsvergleiche überzeugen!**  
Lohnender, dankbarer Artikel  
für Restaurants und Wiederverkäufer

**Otto Ruff, Zürich**  
Wurst- u. Konservenfabrik, Metzgerei

**Schmal und schlank in der Taille, wie es die heutige Mode verlangt, sind die neuen Yalamodelle geschnitten. Faltenlos, knapp anliegend sitzt das Kleid über solch tadellos geschnittenem Wäschesstück.**

**Yala** das gute Schweizer Fabrikat

FABRIKANTEN: JAKOB LAIB & CO. AMRISWIL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1635 Personen waren mit dem Schiff untergegangen.

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

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

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

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