

# Berliner Volkzeitung

## Schiffsbrände.

### Feuer an Bord.

Unter allen Schrecknissen, die auch bei der heutigen hohen Entwicklung der Technik und der modernen Sicherheitsmaßnahmen den Seefahrer bedrohen, gibt es kaum etwas Entsetzlicheres als der Ausbruch eines Feuers an Bord! Umgeben von der unendlichen Wasserwelt des Ozeans, leben sich Passagiere und Mannschaften des von den Flammen ergriffenen Schiffes einem furchtbaren Schicksal gegenüber, sofern es nicht gelingt, das Feuer rechtzeitig Herr zu werden, oder wenigstens das Fahrzeug, wenn es nicht mehr zu retten ist, durch Einblasen der Boote zu verlassen. Aber auch dieser letzte Ausweg bietet, wie erst jetzt wieder die Katastrophe auf dem Dampfer „Vulturino“ gezeigt hat, keineswegs immer Rettung vor dem drohenden Lebensgefahr. Bei stürmischer See sind die Boote dem Spiel der Wellen preisgegeben; entweder sie zerfallen an den Wänden des verlassenen Schiffes oder sie werden, wenn dieses untergeht, durch den gewaltigen Strudel, der dabei entsteht, in die Tiefe gerissen.

Aber selbst diejenigen Rettungsboote, denen es gelingt, aus der gefährlichen Nähe des dem Untergang geweihten Dampfers oder Seglers zu entkommen, können der Gewalt der Elemente preisgegeben, leicht kentern. Und wenn retten Boote nicht in der Nähe sind, so ist selbst bei völlig ruhiger See die Gefahr für die Bootbesetzer noch groß genug. Sauer und kalte können leicht das Ende der Schiffstücken herbeiführen, und die Geiseln der Seeschiffahrt weiß von unähligen Tragödien jeder Art zu berichten. Heute, im Zeitalter der drahtlosen Telegraphie, sind wenigstens auf den vielbefahrenen Straßen des Ozeans diese Gefahren geringer geworden. Aber in weitenlegenen Gewässern vermag auch der drahtlose Sifferus kaum rechtzeitig Rettung zu bringen.

Feuer an Bord ist im allgemeinen häufiger, als der Vaie im Gewässer vermutet. Man kann als ziemlich sicher annehmen, daß von tausenden Schiffbränden die Hälfte gar nichts erst an Bord rechtzeitig entzündet, sondern erst nach dem Ausbruch der Feuerschiffahrt weniger streng als heute normen, sich nicht genügend als ihre Reederbetriebe, die es dem Kapitän gewiß sehr unangenehm hätten, wenn er sie durch seine Vernachlässigung in materielle Schäden gestürzt hätte. In unruhigen Tagen wird ein Kapitän ein solches Ereignis allerdings kaum noch riskieren, mag sich nur ein Feuer in den Kohlenbunkern oder im Kabinraum bemerkbar machen. Es sind das auch diejenigen Teile des Schiffes, in denen am leichtesten ein Feuer ausbrechen kann. Ein Brand oberhalb der Wasseroberfläche oder in den Zwischendeckräumen wird kaum je gelöscht werden können, da es ja nie an Wasser zum Löschen fehlt. Die Schiffsmaschinen liefern mit Leichtigkeit den nötigen Zündstoff für die Pumpen; außerdem besteht die Möglichkeit, den Brand dadurch zu löschen, daß man Dampf von den Rosteln in den brennenden Raum einströmen läßt und so die Flammen erstickt.

Die Art der Zauberei bei der Feuergefahr ebenfalls eine große Rolle. So kann z. B. bei vielen Schiffen die Zündung eintreten, z. B. bei Baumwolle, die in großen Ballen zusammengepreßt verladen wird. Selbstentzündung ist auch gewöhnlich die Ursache der Brände in den Kohlenbunkern. Das besonders gefährliche Verhalten, wie es bei der Feuergefahr bei den Schiffen erforderlich macht, besteht darin, eine veraltete Fracht nicht abzugeben, sondern sie nur ungenut an Bord genommen und im allgemeinen von Passagierdampfern überhaupt nicht befördert. Die furchtbare Gefahr einer solchen Fracht hat man gelegentlich bei beiden Katastrophen in der letztgenannten Materie, bei denen die Passagierdampfer explodierten und die Schiffe mit ihrer Beladung in die Luft geflogen sind, zur Genüge kennen gelernt.

Unter allen Schiffbränden unserer Zeit war bei weitem der furchtbare Brand des „General Locum“, eines New-Yorker Bergungsdampfers, der am 15. April 1904 angeht, das New-Yorker Schicksal im East River in Flammen geriet. Rund 1500 Menschen, Mitglieder der deutsch-lutherischen Sankt-Martinus-Gemeinde in New-York, die einen Ausflug machten, waren an Bord; 1000 von ihnen verbrannten oder fanden den Tod in den Fluten. Die meisten Umgekommenen waren Frauen und Kinder; Männer waren nur in verschwindender Minderzahl an Bord dieses alten Raddampfers gewesen. Der nächste große Schiffbrand auf hoher See ereignete sich am 24. November 1908 im Mittelmeer. Der von Liverpool nach Alexandria bestimmte Dampfer „Sardinia“ der Papayanampffahrtsgesellschaft in Liverpool geriet eine Eismeer von Valla entfernt in Brand. Die Passagiere, 200 an der Zahl, und die Besatzung insgesamt bei der ausgebrochenen Rauch an Bord. 123 Personen, unter ihnen 100 arabische Weltauswanderer, fanden den Tod. Das Feuer war durch die Unachtsamkeit eines Matrosen entzündet und in unmittelbarer Nähe einer Naphtabladung ausgebrochen. Es herrschte sehr harter Wind und das ganze Schiff wurde in kurzer Zeit bis zur Wasseroberfläche ein Raub der Flammen. Kaum ein Jahr später, Ende Juli oder Anfang August 1909, verbrannte der englische Dampfer „Maratka“, der von Durban nach London unterwegs war; 300 Personen, darunter 92 Passagiere, fanden den Tod; von dem verunglückten Schiff wurde nie wieder eine Spur gefunden.

Ein Brandkatastrophe auf See, die in allen ihren Einzelheiten an das neueste Unglück auf dem „Vulturino“ erinnert, ereignete sich am 7. April 1910 im Bermudaal. Der Dampfer

## Kurze Chronik.

Dem Flieger Garros ist in Anwesenheit seines Flügers über das Mittelmeer das Ritterkreuz der Ehrenlegion verliehen worden.

Der Kommandant der Dardanellen hat eine Beschränkung für den Verkehr von Frachtdampfern angeordnet. Einfache Schiffe dürfen nur während einer Vormittagsstunde verkehren, ausführende nur während einer Nachmittagsstunde.

Die holländischen Kammerer treten heute zu einer außerordentlichen Sitzung zusammen, um über das Budget für 1914 und die Finanzvorlagen abzustimmen.

Der japanische Gesandte in Berlin hat einen Vertrag über den Bau einer Eisenbahn von Tsamnanu nach Tschitschuan in der letzten Hand unterschrieben.

## „Gairnora“, der mit 900 Passagieren, Auswanderern aus Russland, Montenegro und Armenien, von London nach Portland in amerikanischen Staats Maine unterwegs war, fiel mitten im Kanal, auf der Höhe von Beady Head, einer Reflexexplosion zum Opfer. Die Kohlenvorräte fingen Feuer und die Flammen lösteten bald furchtbar ins Zündende. Mehrere Frauen und Kinder, die gerade auf einen Aulenverhüllungs liegen, fielen in die See und wurden meist schwer verletzt; ein kleines Kind wurde getötet. Auch sollen durch die Explosion neun Heizer umgekommen sein. Da mehrere Schiffe in der Nähe waren, so konnten alle übrigen Passagiere und Mannschaften gerettet werden. Auch das Schiff ging nicht verloren und konnte nach Dover geschleppt werden, wo die Flammen erstickt wurden.

Das sind einige der großen Brandkatastrophen, die sich im letzten Jahrzehnt auf See ereignet haben. So manches andere Schiff, das sich auf wenig befahrenen Straßen in fernen Meeren befand, mag ebenfalls durch Feuer vernichtet und mit Mann und Maus untergegangen sein. Geschreckend groß ist die Zahl der Tode, die in einem Monat, sobald die fliehenden Haken verfallen, um niemals ihr Ziel zu erreichen. Stürme und Wellen, Klippen und Untiefen mögen den meisten von ihnen zum Verderben gemeldet sein. Wie viel von diesen verschollenen Schiffen den Flammen zum Opfer gefallen sind — niemand weiß es.

## Frankreichs großartige Armee.

### Das Madrider Ergebnis.

(Telegraphische Berichte.)

Paris, 14. Oktober. Kriegsminister Etienne, der heute nacht von der Grenze zurückkehrte, erklärte einem Berichterstatter, daß er von seiner Besichtigungstour durchs Land berichtet sei. Wenn auch noch nicht alles vollendet sei, so sei man doch so weit, um den augenblicklichen Notwendigkeiten Genüge zu tun. Vor drei Monaten sei nichts da gewesen. Jetzt seien in den neuen Kasernenbauten, die die alten Kasernen an Weite und Komfort übertrafen, ganze Bataillone so gut untergebracht und verpflegt, wie in irgend einer Garnison. In drei Wochen oder in einem Monat, sobald die Röhre der Panzergeschütze eingetroffen sei, werde die Rekrutenausbildung beginnen können, und zu Anfang des nächsten Jahres würde Frankreich eine großartige Armee und die härteste Dedung haben, die es jemals besessen habe. Das Land könne Vertrauen haben.

Der „Welt Pariser“ erklärt in einem fälschlich offiziellen Artikel, das Ergebnis der Madrider Reise des Präsidenten Poincaré und der Besprechung Pichons mit Romanones und Lopez Anoz liege sich dahin fassen, daß zwar kein formelles Bündnis abgeschlossen, aber ein vorkommendes Einverständnis erzielt sei. In Marocco werde sich die spanische Regierung bemühen, die dortselbst von Frankreich besetzte Politik nachzugehen. Es werde die bevorstehende Eroberung auf ein Mindestmaß einschränken und durch den Einfluß des Sultans, sowie durch Verhandlungen mit den Stämmen der Araber in ihrer Zone herzustellen trachten. Was die allgemeine Politik anlangt, so hätten die Verhandlungen einen vollständigen Einfluß betreff der Auslegung des Abkommens von 1907 ergeben, durch das Frankreich, Spanien und England sich verpflichteten, den Status quo im Mittelmeer und in einem Teile des Atlantischen Ozeans zu verbürgen. Der Zweck dieses Abkommens sei hervorgerufen friedlich, es drohe niemandem und bilde vielmehr eine Versicherung für Dritte, da es jede Änderung ausschloß.

„Befreiung der Straße“ und „bedingte Strafauslösung“. Unter den bisher noch nicht veröffentlichten Bestimmungen des neuen Strafvertrages befinden sich, wie die „Zeit“ mitteilt, auch sehr wichtige Änderungen, die die „Befreiung der Straße“ und die „bedingte Strafauslösung“ betreffen. Über diese beiden viel umstrittenen Paragraphen sind folgende Bestimmungen getroffen worden: Die Bestimmungen über Befreiung der Straße, §§ 123—125, wurden folgendermaßen umgeändert. Ohne grundsätzliche Unterbrechung zwischen Augenblicken und Erwägungen kann dem Verurteilten nach zehnjähriger Verbüßung der Strafe die Befreiung aus dem Gefängnis bewilligt werden, falls die Befreiung der Straße in dem amtlichen Listen bestätigt werden mit der Wirkung, daß über geflohtene Strafen nur den Gerichten, Staatsanwaltschaften und höheren Verwaltungsbehörden Auskunft gegeben werden darf. Jedes Jahr nach erfolgter Befreiung kann eine Befreiung der Strafe bewilligt werden, wenn die Verurteilten die Befreiung unwidrig gelassen haben. Hat er sich dagegen nach Befreiung der Strafe eine Verurteilung oder ein Verbrechen begangen, so kann das Gericht anordnen, daß die Verurteilung

fortan als nicht geschehen zu behandeln ist. Alle amtlichen Aufzeichnungen über die Verurteilung sind dann zu vernichten und der Verurteilte darf bei Auskunft über die Zeit und die Strafe verweigern. Bei Jugendlichen verlängert sich, wenn die Freiheitsstrafe nicht mehr als ein Jahr betrug, die vorgeschriebene Frist um die Hälfte. — Die Bestimmung über bedingte Strafauslösung wurde insofern geändert, als bei neuer Verurteilung vor erfolgter Bewährung das neu erlassene Gericht, wenn abgesehen von dem Umstand der früheren Verurteilung, die Voraussetzungen für bedingte Strafauslösung vorliegen, die Vollstreckung der neuen Strafe ablehnen, in jeder Falle aber nicht nur wie bisher die Fortdauer der früheren Strafauslösung anordnen, sondern wobei es zugleich die Probezeit, jedoch nicht über die Dauer von fünf Jahren hinaus, verlängern kann.

## Eine Grubenkatastrophe in England.

(Telegraphische Berichte.)

London, 14. Oktober.

In dem Kohlenbergwerk „Llanyfyllan“ bei Cardiff ereignete sich heute vormittag, als sich 700 Arbeiter in dem Schacht befanden, eine Explosion. Näheres ist noch nicht bekannt.

Cardiff, 14. Oktober.

Die Explosion im Kohlenbergwerk Universal erfolgte heute früh zwischen 5 und 6 Uhr, als die Tagesarbeit bereits eingeleitet war. Bis mittags gelang es von den Verhafteten 700 Bergleuten 327 lebend aus der Grube zu bringen, 6 konnten nur als Leichen geborgen werden. Die Lage der noch im Bergwerk befindlichen Leute ist sehr ernst. Wie verlautet, ist in den Schächten, in denen sich die Bergleute befanden, Feuer ausgebrochen. Man schätzt die Zahl der Toten auf 150.

## Ein neuer Krupp-Prozess

### vor dem Kriegsgericht.

Zu den gerichtlichen Nachspielen, die die Kruppfabrik im Gefolge hat, gestellt sich ein neuer Prozeß hinzu, der heute vormittag vor dem Kriegsgericht des kaiserlichen Kommandanten begonnen hat. Am 31. Juli waren es sieben Zeugenoffiziere und Feldwebel, die sich unter der Anführung des Verrats militärischer Geheimnisse, der Verletzung des Angehorsams gegen den Befehl in Diensten usw. zu verantworten hatten, während es sich heute nur um einen Angeklagten handelt. Es ist dies der Zeugefeldwebel Rinde. Rinde war früher Feldwebel bei der Artillerieprüfungskommission. Er ist inzwischen aus dem Geeserband ausgeschieden und als Bureaubeamter tätig. Er ist einer von denjenigen Beamten der Artillerieprüfungskommission, die als Sachverständigen für die Firma Krupp in Betracht kommen. Vom Oktober 1908 bis Februar 1910 war der Angeklagte bei der Artillerieprüfungskommission, für diese Zeit kommt er als Referent für den Bureauchef Brandt in Frage. Der Vorgang des Angeklagten wird der frühere Zeugefeldwebel Döber, der heute bei der Firma Krupp angestellt ist. Er hatte sich bereits im ersten Prozeß vor dem Kriegsgericht wegen seiner Beziehungen mit Brandt verantworten. Er war der Nachfolger bei der Artillerieprüfungskommission für Brandt für die Zeit von 1906 bis 1907. Dann folgten die Jahre 1908 bis 1910, für die ein Angeklagter nicht ermittelt werden konnte. Erst nach 1910 folgte dem der Zeugefeldwebel Döber. Am Laufe der Untersuchung wurde festgestellt, daß Brandt während der Jahre 1908 bis 1910 Mittelungen von der Artillerieprüfungskommission erhalten hatte, und zwar handelte es sich um solche von erheblicher Wichtigkeit. Es kamen unter anderem auch

**Berichte über die Verurteilung der Heeresverwaltung** in Frage. Da die Angeklagten Döber und Döge während der fraglichen Zeit nicht bei der Artillerieprüfungskommission tätig waren, so konnte nur ein anderer der Urheber sein. Es wurde infolgedessen vorläufig ein Verlaß gegen „Unbekannt“ eingeleitet und sämtliche ehemaligen und noch hängenden Zeugefeldwebel und Zeugenmännchen, die in der fraglichen Zeit bei der Artillerieprüfungskommission standen, verurteilt. Alle betrafen, mit Brandt gemeinsame Sache gemacht zu haben.

Als der Angeklagte Rinde vernommen wurde, erklärte er, er verweigere auf die an ihn gerichtete Frage, ob dem Brandt Mittelungen gegeben und sich dadurch strafbar gemacht habe, die Antwort. Im Laufe der weiteren Untersuchung legte dem Rinde ein Geständnis ab. Er gab zu, dem Brandt Zusammenstellungen über die Verurteilung der Heeresverwaltung und Feldartillerie ausgehändigt zu haben. Für diese Fälle kommen allein fünfzehn Mittelungen in Betracht. Aber auch einige „Kornwäcker“ kamen von dem Angeklagten. Rinde bestritt jedoch, von Brandt irgendwelche Entschuldigungen erhalten zu haben. Zum Verzeihen sollte auch das Verhalten des Brandt werden. In diesen waren die von Rinde kommenden Mittelungen über die Verurteilung der Artillerieprüfungskommission enthalten. Eine Lücke in der Zeit war nicht vorhanden, folglich mußte auch dafür ein Schuldiger zu finden sein. Ebenso wie Rinde bestritt Brandt, daß er diesem irgendwelche Entschuldigungen gegeben hat.

In der heutigen Verhandlung, die kurz nach zehn Uhr beginnt, führt Major Wagner den Prozeß. Als Verhandlungsführer fungiert Kriegsgerichtsrat Dr. Coerverns. Die Anklage vertritt Kriegsgerichtsrat Dr. Welt, während die Verteidigung des Angeklagten Rechtsanwalt Dr. Barnau übernimmt hat. Als einziger Zeuge wird nach Eröffnung der Sitzung der Bureauchef Brandt angetreten. Mit Rücksicht auf das Geständnis des Angeklagten hat das Gericht davon Abstand genommen, weitere Zeugen zu laden. Ferner sind zwei Sachverständige von der Artillerieprüfungskommission zugegen, und zwar Zeugshauptmann v. Gilleris und Zeugshauptmann Geling.