

NESREČA NA MORJU
Katastrofi "Titanica" in "Volturna".



S 14 SLIKAMI

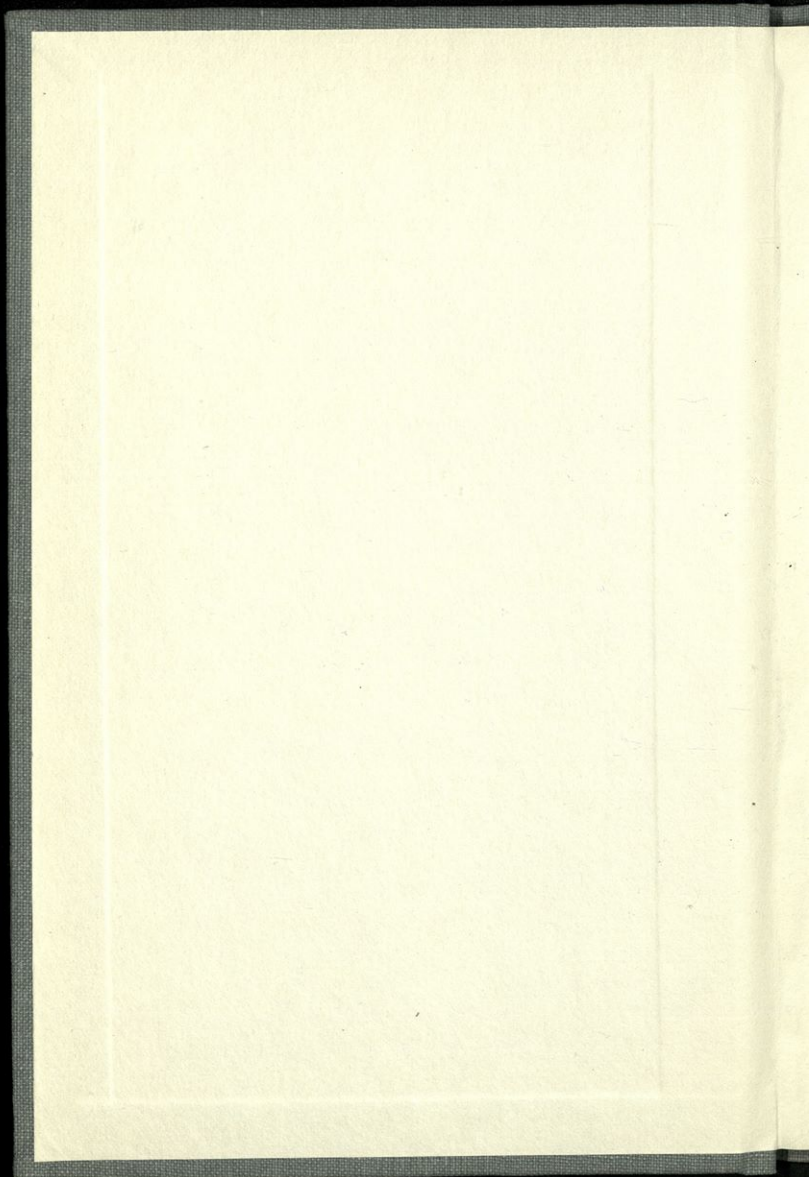
V
ZALOŽIL:

CENA 40 C

OTTO PEZDIR

412 East - 78 Street

New York, N. Y.



3000

PS

101

KATASTROFA

TITANICA

najvecje ladje sveta.

Spisal po raznih virih B. P. L.

S 13 PODOBAMI.



NEW YORK, N. Y. 1913.

DRUGI NATIS

573465

11. 06. 2006



H 200600579

Predgovor

Dne 15. aprila leta 1912 se je hitro kot blisk raznesla po vsem širnem svetu strašna novica, da se je potopila na svoji prvi vožnji iz Evrope v Severno Ameriko največja ladja sveta, "Titanic", last družbe White Star Line. Potopilo pa se je z njo tudi nad poldrugitisoč potnikov, te neizmerni zakladi v demantih gotovem denarju, vrednostih itd.

Se danes se zdi človeku kar nepojmljivo, da se je mogla zgoditi ta nesreča, kakršne v takem obsegu in pod takimi okolnostmi še ni bilo nikdar prej. Zgrajena je bila ladja, največja na svetu, pravi čudež tehnike, ki je združila v tej zgradbi vse izume in izkušnje na polju ladjedelstva, ali v temni noči je zadela ledena gora v to ogromno ladjo ter jo uničila, potopila. Ladja opremljena z vsemi varnostnimi pripravami, se je v kratkih širih urah potopila, in z njo 1635 oseb. Nič ni ostalo od največjega prekooceanskega orjaka, kot nekaj rešilnih čolnov.

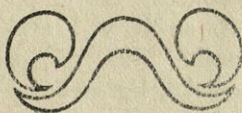
Umežno je, da vlada za to največjo katastrofo v zgodovini brodarstva največje zanimanje. Časniki so res poročali z mogoče še preveliko gorečnostjo vse strašne podrobnosti, ali takrat, za časa katastrofe, so si razna poročila večkrat nasprotovala, tako, da si pravzaprav še danes ni mogoče napraviti jasne slike o tej strašni nesreči.

Kdor je prišel iz stare domovine čez "veliko lužo" je moral prebiti več dni na Oceanu, na katerem je še tako velik parnik orehova lupina v primeri z velikansko

množico vode, in ob času nemirnega morja lahka igrača valov. Zato je umljivo, da vlada posebno med izseljenci iz Evrope veliko zanimanje za to katastrofo, katji marsikdo pomisli: kaj, če bi hotela usoda, da bi se zgodilo tudi z mojim parnikom tako.

Številna vprašanja rojakov, ali izide o katastrofi "Titanica" kaka posebna knjižica, so me napotila do tega, da sem priredil ta spis. Poslužil sem se pri tem vseh virov, ki so mi bili na razpolago. In da ne bi govoril ta spis le o katastrofi sami, sem pridejal nekaj manjših razprav, nanašajočih se na katastrofo "Titanic". Tako je spis tudi zanimivejši, ker ne razpravlja samo o suhih podrobnostih najstrašnejše nesreče na morju, o kateri je upati, da ostane osamljena.

V New Yorku, meseca junija, 1912.



Najvecja ladja sveta

Angleška parobrodna družba "White Star Line" je začetkom leta 1912. z upravičenim ponosom naznanjala svetu, da odjadra na morje največja ladja, kar jih je še videl svet.

Veda, umetnost, tehnika in mornariška izkušnost je sodelovala da se zgradi velikanski morski velikan, ki si ga podobnejšega ne bi mogla predstavljati najbujnejša človeška domišljija. Milijone in milijone so izdali samo zato, da so ladjo razkošno in udobno opremili. Morski velikan "Titanic" je imel štiri velikanske dimnike, ladja je bila razdeljena v devet nadstropij, velikanski krov je bil podoben posebnemu mestu s cestami in trgi, po katerih so se izprehajali in zabavali potniki: možje, žene, otroci, bogatini, reveži, ki so se vozili iz stare Evrope v mlado Ameriko. Mislili so, da zgrade ladjo, ki bo lahko kljubovala morskim silam in morskim viharjem, ladjo, ki ne bo poznala nikake nevarnosti in ki bo glede brzine prekašala vse druge.

Velikopotezno so zgradili ladjo v tehničnem oziru, a tudi notranji parnikovi prostori so bili tako razkošno opremljeni, da je najti podobno razkošje le v palačah naših Amerikanskih milijarderov. S salonskega krova so vodile skozi več nadstropij široke stopnice v staroangleškem slogu v prostore prvega razreda, nahajoče se v srednjem delu ladje. Velika jedilnica je bila opremljena v slogu angleškega kralja Jakoba (XVII. stoletje). Težke preproge so pokrivale tla, okoli miz, izdelanih iz mahagoni lesa, so stali široki baržunasti naslonjači. Najdragocenejši porcelan, fini brušeni kozarci, srebrne plošče, posode, vilice in drugo so pokrivali mize. Strop je bil okrašen po vzorcih slavnih plemiških gradov se-

demnajstega stoletja, električne žarnice so razsvetljevale jedilnico. Stranske stene so bile okrašene z dragocenimi rezbarijami, umetno izdelana okna s slikanimi šipami so omejevala svetlobo električnih žarnic, tako da so svetile z milo svetlobo.

Izborna kuhinja, ki je razpolagala z izborno izučnim osobjem, je lahko postregla s takimi jedili, ki se dobe le v hotelih prve vrste.

Sprejemnica je bila tudi urejena v staroangleškem slogu s perzijskimi preprogami in z gobelini z zgodovinskimi podobami. Počivališče z pravo v slogu francoskega kralja Ludovika je bilo posneto po velikem salonu v Versaillesu. Potniki prvega razreda so razpolagali tudi s salonom, v katerem so pisali, in s čitalnico. Kadilnica je bila zela obsežna. Na krovu je bila zgrajena obširna steklena veranda z visokimi, širokimi okni z lepim razgledom. Okrašena je bila veranda s palmami in z drugimi južnimi rastlinami.

Kabine so bile tako razkošno opravljene, da so lahko tekmovala z najrazkošnejšim stanovanjem. Kurili so samosebi umevno vse prostore s parom, kakor se je tudi skrbelo za mrzlo in toplo vodo in za posebne kopalne kabine.

Potniki drugega in tretjega razreda so imeli tudi veliko zbiralnih prostorov na razpolago. Ti prostori sicer niso bili tako razkošno opremljeni, kakor prostori prvega razreda, a odgovarjali so le vsem zahtevam, ki se morajo glede na stanovanje in preskrbo ob velikih morskih vožnjah ob dolгих morskih potovanjih upoštevati.

Potniki so imeli na razpolago veliko knjižnico, godbeno sobo, restavracije, kavarne in telovadnice.

Ladja je imela lastno pošto, telefonsko centralo, požarno brambo, lekarno, več brivnic in fotografski atelje. Tudi veliko zdravnikov in bolniških strežnic se je z ladjo vozilo.

V najspodnejših prostorih so bili stroji, izdelani po najnovejših izkušnjah. Velik parni stroj s 30.000 konjski-

mi silami je gonil dva stranska propelerja, tretji propeler, ki se je nahajal v sredini, je pa gonila posebna parna turbina s 16.000 konjskimi silami. Tehnično je zanimivo, da se je par, ki je gonil velikanski stroj, uporabljal tudi za parno turbino. ,

Zanimive so statistične posameznosti o potopljenem oceanskem velikanu. Na usodni vožnji je imel "Titanic" seboj 2358 oseb, od katerih je bilo 350 potnikov I. razreda, 305 potnikov II. razreda in 800 potnikov III. razreda, medtem ko so 903 možje opravljali ladijsko službo na parniku. Temu ogromnemu številu ljudi, ki je enako številu prebivalcev kakega malega mesta, je odgovarjala primerno tudi množina provianta na parniku. Poleg tisočev živih živali je bilo potrebno na tisoče zabojev in so dov, da so zadovoljili potrebam potnikov in posadske.

Na krovu "Titanica" je bil sledeči proviant:

1. 12 škatelj prekajenih slanikov. 2. 45 škatelj svežih rib
3. 12 sodov nasoljenih slanikov. 4. 2 škatlji makrel. 5. tri želve. 6. 36 zabojev prekajenega mesa. 7. 84 zabojev polenovke. 8. 20 sodčkov ostrig. 9. 10 škatelj svežih slanikov. 10. 250 sodov moke. 11. 400 sodov krompirja. 12. 750 kg. sira. 13. 10.000 funtov sladkorja. 14. 500 kg. čaja. 15. 42 sodov fižola. 16. 917 kg. tobaka. 17. Zaboji jajc. 18. 1200 kg. mila. 19. 3000 funtov kave. 20. 40 volov. 21. 10 telet. 22. 130 prašičev. 23. 80 ovac. 24. 60 jagnjet. 25. 90 gosi. 26. 350 rac. 27. 400 golobov. 28. 200 fazanov. 29. 250 jerebic. 30. 250 rac. 31. 800 prepelic. 32. 2000 kokoši.

To se ogromne množine, ki nam pa le slabo predstavljalo potrebe takšnega orjaka.

Zanimivo je vedeti, kako grade takšne moderne ladje, in kako so preskrbljene v večjo varnost potovanja po morju.

Ogromni parnik "Titanic" ki je bil določen za promet med Southamptonom—Cherbourgom—Queenstonwom in New Yorkom, je imel kakor vse nove ladje posebno konstrukcijo, ki omogoči parniku, da se vzdrži nad vodo, ako tudi se prične potapljati prve pol ure po katas-

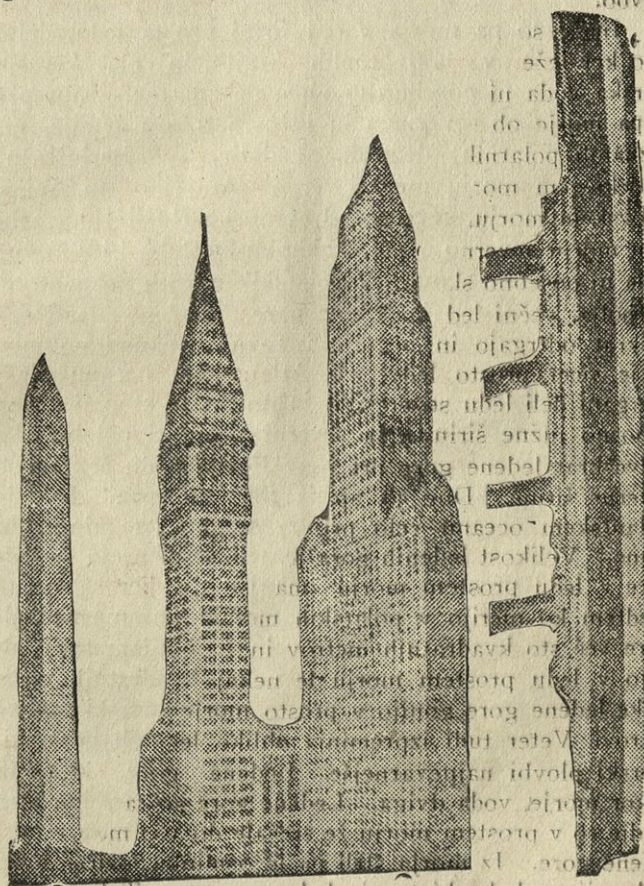
trofi. Ta konstrukcija obstoji namreč v tem, da je ladja predeljena na širino in na dolžino z neprodirnimi stenami, ki dele ladjo v posamezne neprodirne oddelke. Ako torej pri kaki katastrofi voda udere v en tak oddelek, ki se je pri nezgodi poškodoval, se more ladja kljub temu še držati nad vodno površino, ker ne more voda udreti v ostale nepoškodovane oddelke, ki so od poškodovanega ločeni z neprodirnimi stenami. Ta naprava je bila do zadnjega časa še nepopolna, dokler niso iznašli sredstva, da zapro v trenutku nevarnosti takoj in v vso gotovostjo neprodirno vrata, ki vežejo posamezne ločene oddelke v interesu ladijske službe med seboj. Tozadevno nalogo so pa v zadnjem času rešili s posebno iznajdbo, ki omogočuje avtomatično zapiranje in odpiranje vrat med posameznimi oddelki na tako popoln način, da se po človeškem mnenju ne more potopiti ladja s tozadevno konstrukcijo.

Omeniti je še, da je bil dolg "Titanic" skoraj 265 metrov, in širok kakih 28 metrov, torej daljši, kakor so današnji dreadnoughti. Zgrajen je bil obenem s sestrinsko ladjo "Olimpic", in sicer ga je zgradila leta 1911 tvrdka Harland in Wolff v Belfastu. Ladja je imela hitrost 21 morskih milj v uri. Konštrukterji so jemali glavni ozir na komfort, ne pa toliko na hitrost parnika. Teže je imela 60.000 ton, ter je vozila s hitrostjo 11 metrov v sekundi. Gradnja je stala okoli \$10.000.000.

In sedaj počiva ta velikanska in krasna ladja okoli 3000 metrov globoko pod vodo. Velikanska ledena gora je povzročila uničenje te čudovite zgradbe, s katero se je tudi potopilo toliko oseb. Vse to v približno štirih urah!

Dejstvo, da se je velikanska ladja "Titanic" razbila ob ledeni morski gori, je tako zanimivo, da hoče vsakdo poznati ledene tvorbe na morju. Leta 1912 so po nenavadno mili zimi opazovali zečetkom meseca aprila v severnih smereh Atlaskega morja nenavadno mnogo plavajočih ledenih gora, ki so se odtrgale od Groenlandske, Spitzbergov in Franc Jožefove dežele, ter plule z ledenimi

polji vred proti jugu, kjer so dosegli širino, v kateri se drugače v Atlantskem Oceanu ne naleti na led. Nenavad-



Sorazmerna velikost "Titanica" s tremi najvišjimi zgradbami sveta.

ni viharji, ki so divjali v arktičnih pokrajinah, so povzročili ob mejah večnega ledu velike izpremembe, in ponovno so takrat prihajale s oceanskimi parnikov pritožbe o

številnih velikanskih ledenih gorah, ki so otežkočale plovbo.

Inače so pa morja v oni širini prosta ledu, deloma zato ker leže v bolj toplih krajih, in pa, ker slana morska voda ni posebno ugodna, da zmrzne. Zmrznjeno je pa morje ob severnem in južnem tečaju zemlje, v takozvanih polarnih deželah, nadalje, v Berinškem in Ohockičgem morju med Severno Ameriko in Azijo, v Azovskem morju, severno od evropske Rusije in v izhodnem morju severno od Stockholm-Oestela, kjer morska voda ni posebno slana. V polarskih morjih poznano ledena polja, večni led in ledene gore. Ledene plasti se pa večkrat odtrgajo in plavajo v razni velikosti po morju, ki je sicer prosto ledu. V Atlantskem oceanu plavajo odtrgani deli ledu severno in južno do 40 stopinj severne, odnosno južne širine. Na severni zemljski polobli plavajo večkrat ledene gore pri New Foundlandu čez 40 stop. severne širine. Dne 30. aprila 1894 so opazili ledovje v Atlantskem oceanu celo pri 26 stopinj 31 minut južne širine. Velikost ledenih gora je zelo različna in se ledene gore v ledu prostem morju zmanjšujejo, ker se led topi. Medtem ko merijo v polarskih morjih posamezne ledene gore več sto kvadratnih metrov in tudi kilometrov, obsegajo v ledu prostem morju le nekaj kvadratnih metrov. Take ledene gore gonijo v prosto morje morski tokovi in vetrovi. Veter tudi izpreminja obliko ledenih gora, ki so morski plovbi najnevarnejše. Ledene gore, ki so lažje kakor morje, voda dviga. Ledene gore so različno visoke. Ladje so v prostem morju že srečale do 100 metrov visoke ledene gore. Iz morja štrli pa le osminka, oziroma devetinka vsega ledu, ki tvori ledeno goro. Take gore so mnogokrat podobne velikim otokom in navadno v južnih morjih, kjer je več ledenih gora, kakor v severnih, kjer so ledene gore navadno le 30 do 50 m. visoke. Ledene gore vedno izpreminjajo svojo obliko, ker vpliva na nje sneg, solnce, dež, veter in morski toki, ki navadno del, ki se vidi iz morja, znižajo. Take znižane ledene morske

gore, ki pravzaprav niso več gore, tvorijo največjo nevarnost za ladje.

“Titanic” se je potopil na skoraj najglobokejšem mestu Atlantskega morja. Parniki, ki vozijo iz Angleš-

Slika predstavlja velikansko ledeno goro, ki ki se ga s spodnjim delom več sto metrov globoko v vodo. Take ledene gore so največja nevarnost za ladje, posebno pa še, če je megleno vreme. Ledene gore naznanjajo svojo bližino s hitrim padanjem temperature.



kega v Ameriko, ne pridejo tako k malu do krajev, ki bi imeli izdatno globočino. Ko imajo za seboj prvi dan potovanja, pridejo do mest, ki so šestokrat globoka nad 4000 metrov. Drugi dan vozijo čez manj globoko vodo, in ko prevozijo pol pota med Evropo in Ameriko, doseže globočino 2000 metrv. To so mesta, ki so še plitva na vožnji v Ameriko. Četrty dan potovanja se morsko dno zopet močno zniža, ladje plovejo čez nezmerne globine.

Kolikor bližje prihajajo parniki Ameriki, tembolj se vzdigujejo morska tla, globine niso več tako silne. Ko bi prišel "Titanic" na svoji vožnji že tako deleč, in se tukaj ponesrečil, bi morda še rešili zaklade, ki so se vred s parnikom potopili. A "Titanic" se je pogreznil na kraju ki je globok okoli 2 milji, ali približno 3000 metrov. Zato je tudi nemogoče, da bi dvignili zaklade, ki so se potopili v globočino.

Predno preidem h katastrofi sami, naj mi bode dovoljeno še omeniti nek izvanreden slučaj. Znano je, da so mnogi pisatelji napisali v svoji domišljiji stvari, ko so se čez dolgo vrsto let skoraj popolnoma uresničile. Naravnost izvanreden je pa slučaj, da je že pred 14 leti amerikanski pisatelj Morgan Robertson v romanu "Futility" opisal z naravnost presenetljivimi podrobnostmi potop velikanske ladje, ki jo bodo zgradili. Parnik, ki ga opisuje v omenjenem romanu pisatelj, je največji, kar so jih kdaj zgradili, se sploh ne more potopiti in se imenuje "Titan". Svojo prvo vožnjo nastopi z 2000 potniki meseca aprila, a zadene v ledeno goro ter se prične v teku petih sekund potapljati. Velikan 45.000 ton se potopi v megli z vsemi potniki.

Resne misli vzbuja v človeku velika katastrofa. "Titanic" je bila ena najpopolnejših tvorb človeške roke. Parnik je res bil titan, sličen onim v grški bajki, ki so hoteli tudi nebesom pokazati, da jim ni enakih, a jih je Jupiter strmoglavil v prepad, kjer so se razbili. amptona na Angleškem, ter nastopil svojo prvo vožnjo v New York. Kapitan Smith, član angleške mornariške rezerve, je bil svoj čas kapitan ladje "Olimpic". Mnogo let je bil v službi tvrdke Gibson and Co. v Liverpoolu. Od leta 1887 je bil v službi "White Star Line" in je vodil kot kapitan ladje "Republic", "Britanian", "Majestic", "Baltic" in "Afriatic". Za časa burske vojne je opetovano prevažal na ladji "Majestic" vojaštvo v južno Afriko, in je dobil od angleške vlade za svojo izredno točnost več odlikovanj. Vodstvo White Star družbe mu je

poverilo vodstvo parnika "Titanic" na prvi vožnji, nãkar je nameraval stopiti v pokoj.

Parnik je vzel na svoji prvi in zadnji vožnji na krov 325 potnikov I. razreda, 285 potnikov drugega in v III. razredu oziroma medkrovju 710 potnikov. Med potniki I. razreda je bilo nenavadno veliko število odličnih Amerikancev, denarnih knezov, ki so nalašč čakali te prilike, da se odpeljejo z največjo in najudobnejše opremljeno ladjo na njeni prvi vožnji nazaj v domovino. — Utonili so, kot siromašni izseljenici v medkrovju. — —

Vožnja je bila lepa, mirna, in vse bi bilo dobro, če ne bi nastavila usoda na pot orjaške ledene gore, ki so razun megle največja nevarnost plovbe. Res je, da je dobil parnik brezžičnim potom obvestilo o nevarnosti, kapitanu Smithu ni bilo neznano, da mora voziti skozi ledeno poslje 75 milj, kjer je bila ravno tedanje čase (spomladi) vožnja skrajno nevarna. Zlasti dejstvo, da je take čase ponesrečilo že več parnikov, govori za to, da bi moral voziti "Titanic" bolj previdno. Toda "White Star Line" je naročila kapitanu da mora voziti s kar največjo hitrostjo, ni pa pomislila težkoč, ki jih najde ladja lahko med potjo. Morda se poškoduje ladja med potjo, morda pa se izogne vsem nevarnostim. Neopravičljivo je bilo to igranje z človeškimi življenji, zlasti zato, ker je ladja napravila svojo prvo pot. Kakor je znano vsem, ki so se vozili kdaj spomladi po Oceanu, gledajo ledene gore iz morja samo za eno petino svoje visokosti iz vode, vsled česar je posebno kapitanu skoro nemogoče, ob pravem času izogniti se. Glavna krivda tedaj zadene na vsak način generalno ravnateljstvo "White Star Line", in kapitana Smitha, ki se je ravnal po striktnem povelju svojih predstojnikov, da napravi rekord v hitrosti ter se ni zmednil pri tem za varnost zaupanih mu oseb.

Dosežen je bil rekord, a ne pričakovan, pač pa rekord glede tolikšne izgube človeških življenj — res strašen rekord. — — —

Na večer v usodni noči se je vršil v koncertni dvorani I. razreda velik banket, v zvezi s plesom. Udeležil

se ga je tudi kapitan Smith, ne oziraje se na naznanjeno nevarnost ledenih gora. Kdo teh bogatih veseljakov, ki so se zabavali pri izborni večerji, šampanjcu in s plesom je slutil, da se potopi v nekaj urah ta krasni "nepotopljivi" parnik, največji na svetu, in oni z njim — — — ?

Usodna noč "Titanica" je bila temna, ladja, vsa razsvetljena, je drvila z navadno brzino naprej. (Nekateri tudi pravijo, da je bila brzina zmanjšana, a te vesti se tako nasprotujejo, da človek ne ve, komu bi verjel. Opis).

Potniki prvega razreda so deloma že odšli spat, deloma so se odpravljali k počitku, medtem, ko so potniki drugega in tretjega razreda večinoma že bili v svojih kabinah. Nenadoma se je stresla ladja, škripajoč šum se je pojavil za nekaj minut, a takoj nato je vse utihnilo. Nihče ni slutil, da se bo zdaj in zdaj zgodilo nekaj groznega. Nekaj radovednežev je pač prišlo pogledat na krov, kaj se je zgodilo, a preteče nevarnosti si ni bil nikdo svest.

Preteklo je nekaj minut, ko je bilo opaziti, da so častniki vznemirjeni. Neka temna slutnja je napotila potnike, da jih je vedno več prihajalo na krov. Naenkrat so slišali povelja: "Pripravite rešilne čolne!! Vzemite rešilne pasove!"

Sedaj je naenkrat stopila vsem pred oči nevarnost, v kateri se nahajajo. Da bi se velikanski parnik potopil, sicer še in nikdo verjel. Le malo je bilo onih, ki so vedeli, da se je ves prednji del ladje udal kot jajčja lupina, in zato prve čase ni bilo opaziti na krovu prevelikega razburjenja.

Možstvo se je takoj lotilo dela, pri čemu so jih podpirali mnogi potniki. Začel je delovati brezžični brzojav pripravili so rešilne čolne. Nastali hrušč je kmalu privabil večino na krov; mnogo teh je bilo v skrajno pomanjkljivih oblekah, nekatere dame v tankih, svilenih plesnih oblekah. A tudi sedaj še ni bil nikdo preveč razburjen. Godba je igrala, zrak je bil miren, ni bilo ne vetra ne megle. Stroji so delovali v redu, dasi je drla voda v prednji del parnika. Zavest, da je ladja razdeljena v več ločenih neprodirnih oddelkov, je tolažila tudi bojazljivej-

še. Saj so bili celo častniki prepričani, da more pripluti parnik kljub poškodbi vsaj do Halifaxa, dasi so vedeli, da je ledena gora pri trčenju zdrobila ves prednji del! In tako so bile izgubljene dragocene minute!



Kakor so pripovedovali rešeni potniki, je segal vrh ledene gore nad gorenji krov "Titanica". Slika kaže parnik v trenutku ko je zadel v ledenik.

A strašna gotovost je prišla le prekmalu. Strahotni klic, da udara voda v velikanskih množinah v ladjo, ki

se je začela sumljivo gibati, vedno naraščujoče vznemirjenje častnikov, vse to je povzročilo, da je vsem hipoma postalo jasno: kdor ostane na krovu, se izpostavi nevarnosti, da je pogubljen.

Sedaj šele je začelo vse dreti k rešilnim čolnom, možje, žene in otroci. Mornarska nepisana postava pred-



Brzjavni uradnik za brezžičnim brzjavom, s katerim je opremljena sedaj že vsaka novejša ladja. Iznajdba brezžičnega brzjavljenja je ena najvažnejših iznajdb za ladjeplovbo.

pisuje, da je treba v slučaju potrebe skrbeti najprej za varnost žen in otrok. Tako se je zgodilo tudi tu.

Ko je zadonelo povelje: "Ženske in otroci naprej!" so časniki zavrnil vsakega moškega, ki bi se hotel utihotapiti v kak rešilni čoln. S napetimi samokresi v rokah so pazili na vkrcavanje, in ko je hotelo nekaj Lahov z vso silo v nek čoln, so morali poplačati svojo strahopet-

nost s smrtjo. Častniki so jih ustrelili in jim tako prihranili, da bi nekaj pozneje utonili. . . .

Značilno je, kako so bili prepričani ljudje na "Titanicu" o tem, da se orjaški parnik nikakor ne more potopiti. Žene, ki so odšle v rešilne čolne, so se — seveda ne brez strahu — poslavljal "za nekaj ur do svidenja!" Temu prepričanju je tudi pripisovati, da so poročali časopisi o velikem junaštvu nekaternikov. Gotovo je, da je bilo veliko junakov ki so vedeli, da jih čaka smrt, a največ je bilo najbrže onih junakov, ki so se zanašali na varnost "nepotopljive ladje." — — —

A odigrali so se pri poslavljanju zares pretresljivi prizori. Vsekakor so bile v resnici junaške one žene, ki kljub priganjanju niso hotele v rešilne čolne, ampak so ostale pri svojih možeh, češ, brez tebe ne grem, ali se rešiva skupaj, ali umreva skupaj. Tako je med mnogimi drugimi dejala gospa Strauss, soproga večkratnega milijonara in v dveh delih sveta znanega človekoljuba. Utonila sta ta dva in toliko drugih, utonilo je tudi okoli 40 novoporočenih parov — — —

Medtem je neumorno deloval aparat berzžičnega brzjava in pošiljal na vse strani klice na pomoč. Več ladij se je tudi odzvalo klicu, a predaleč so bile oddaljene od mesta nesreče, da bi mogle takoj prihiteti na pomoč.

Vedno več rešilnih čolnov je odhajalo od potapljajočega se orjaka, voda je že prišla v dolenje prostore in medkrovje, razburjenje je raslo.

Kmalu se je poslatil paničen strah vseh potnikov. Nekateri so mirili, a razburjenih duhov niso mogli potolažiti. Na krovu so se odigrali vedno groznejši prizori. Adjutant predsednika Združenih držav, W. H. Tafta, major Archbald S. Butte, je delal pot ženam do čolnov, kakor so pripovedovali rešeni očevidci, je ustrelil dvanajst laških potnikov, ki so hoteli izriniti od čolna žene in se sami rešiti. Nato ga je baje nek Lah ustrelil. Tudi o znanem milijarderju Astorju, ki je ostavil premoženje v vrednosti nad \$150.000.000, in ki je bil na povratku s ženitvanjskega potovanja, pripovedujejo, da se je junaško obnašal. Njegova jedva 21 let stara soproga se je rešila, on pa je storil nesrečno smrt s tolikimi drugimi.

Kaj se je zgodilo potem, ko odrinili zadnji rešilni čolni od potapljajočega se parnika, ne bo menda nikdar nobeden izvedel. Nekateri so pripovedovali, ko so jih oteli iz vode v čolne, da je igrala godba na krovu žalostinko "Nearer, my God, to Thee", drugi temu zopet oporekajo. Gotovo je, da sta ostala na krovu dva duhovnika. Tolažila sta obupajoče potnike in pripravila na smrt stotine z veselo obljubo. Eden teh duhovnikov je bil konvertit Thomas Byles iz Issexra; peljal se je obiskat svojega brata, drugi je bil J. Montrilla, ki je pastiroval v Londonu in se je peljal v Ameriko na misijone; bil je komaj 32 let star.

Od trenutka, ko je zavozil "Titanic" v ledeno goro, in do onega trenutka, ko se je potopil, je preteklo štiri ure in pol. Strojne prostore je že zalila voda, toda električni akumulatorji so dajali dovolj moči, da je bil parnik popolnoma razsvetljen. Naenkrat je nastala strahovita razstrelba, parnik se je postavil skoraj navpik, in hipoma je napravilo velikanski vrtimec, ki je potegnil seboj vse one, ki so bili v njegovem obližju.

Strašno kričanje je nastalo, obupno so klicali na pomoč s smrtjo se boreči v ledenomrzli vodi, a od nikoder ni bilo pomoči. Kakor vidimo pozneje, so plavali in klicali na pomoč nekateri nesrečniki še nekaj ur potem, ko je izginil parnik v valovih.

Da se je potopila velikanska ladja tako hitro, je pripisovati temu, da se je pri snuku skoraj razklala; od nosa ladje pa blizu srede je bila popolnoma pretrgana. Pri tem so bili najbrže neprodirni oddelki tako poškodovani, da niso mogli vzdržati ladje na površju.

Nič manj strašni, kakor prizori na krovu, niso bili oni, ko so spuščali žene in otroke v čolne, in potem oni v čolnih.

Neka gospa Steinert je pripovedovala, da je večina rešencev nezavestna ležala na tleh rešilnih čolnov. Mnogim rešenim so bile zlomljne roke in noge, mnogo rešenih je v rešelnih čolnih zmrznilo. Ko je "Carpathia" priplula na pomoč, je našla štiri mornarje na veslih popolnoma primrznjene. Možje, žene in otroci so bili samo v nočnih srajcah, nekateri celo brez teh, ali samo z žaklji ogrnjeni,

Kapitan Smith je ostal kot junak na krovu. Hotel je umreti, in se potopiti s svojimi parnikom, držeč se istotako nepisane mornarske postave, da mora poginuti vodja ladje z njo. A val ga je odnesel prej v morje. Ko je plaval nazaj, mu je zmanjkalo moči izginul je v valovih nekaj metrov oddaljen od svoje ponosne ladje, največje na svetu.

Lahko si predstavljamo obup žen in otrok, ki so ostavile na parniku svoje drage in jih videle potopiti z ladjo vred. Slišali so obupne klice v temni noči, klice svojih dragih, ne da bi jim mogli pomagati. Blodnja v temni noči, v strašnem mrazu, kajti bližina ledenih gora povzroči jako ohlajanje zraka, vse to je trpljenje in obup še povečalo. In vrh tega niso vedeli, je-li pride k malu pomoč.

A pomoč je bila blizu. Parnik "Carpathia", last Cuna'd erte, ter na poti v Trst, je vjel brezžični klic na pomoč. Oddaljen je pa bil tako daleč, da prišedši blizu mesta katastrofe, ni našel drugega, kakor čolne z rešenimi osebami.

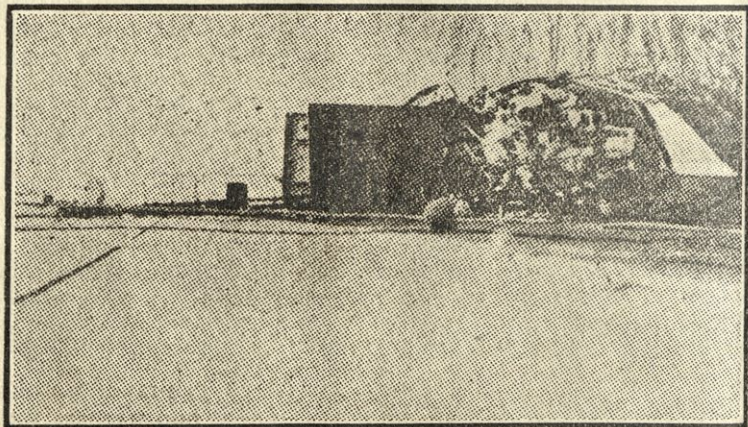
Na "Carpathiji" so bili mnenja, da dobijo ljudi v rešilnih čolnih napol mrtve, in so se pripravili po tem. K sreči pa ni bilo tako hudo, pač pa je bilo poznati vsem rešenim na obrazu prestane muke. Nekateri niti govoriti niso mogli, drugi so glasno ihteli in tožili.

Na "Carpathiji" so jim postregli, da bolj ne bi mogli. Rešene so zavili v odeje, jim dali okrepčujočih pijač, ter se na vse načini trudili, da jim olajšajo prestano gorie. Nato se je začela žalostna vožnja v New York. Brezžičnim potom je bil naznanjen čas prihoda nesrečnikov, in ko je došel parnik v pozni noči dne 18. aprila na pristanišni pomol, je tam že čakala tisočglava množica. Pomnožena policija je pazila na red in gledala, da ni mogel nikdo brez legitimacije na pomol. Ko je "Carpathija" pristala, je vso množico pretreslo ihtenje. Na krov so takoj šli zdravniki, bolniške strežajke in strežaji. Nesli so rešence na suho in jih z avtomobili prepeljali v bolnišnice.

Pri tem je treba opomniti, da je mestna oblast preskrbela za to, da niso rešenih nadlegovali žurnalisti in drugi. Tudi fotograфирati jih je bilo prepovedano, a to se je zgodilo kljub prepovedi. Naselniška oblast, ki je in

tako stroga, je vspricho te strašne katastrofe zatisnila obe očesi in ni najmanje nadlegovala prišlecev s zasliševanjem ali običajnem izpraševanjem.

Žalosten je bil pogled na skupino rešenih. V New Yorku se je takoj sestal odbor, ki si je nadel nalogo, da skrbi za rešene, posebno siromašnejše. V malo časa je na-



Ta slika predoča ukrcevanje rešenih potnikov s "Titanica" na parnik "Carpathia", ki je našel brodolomce na na visokem morju.

bral toliko prostovoljnih denarnih doneskov in drugih, da je mogel izdatno pomagati tem nesrečnikom. Kdor je hotel, je mogel oditi k sorodnikom, prijateljem in znancem. Amerikanci so večinom odšli domov, ostale so prepeljali v razne bolnišnice. Tam so dobili rešeni dovolj obleke, denar, in oni, ki so bili namenjeni v druge kraje, tudi vožnji list.

Vse zastave na newyorških javnih poslopih so bile obešene pri prihodu nesrečnikov na poludrogu, in tudi še nekaj dni zatem.

Strašna katastrofa je zahtevala vsega skupaj 1635 žrtev. Rešenih je bilo izmed potnikov I. razreda 202, II. razreda 115 in III. oziroma medkrovja 178 oseb. Mornarjev se je rešilo 206, ter 4 častniki. Vsega skupaj je bilo

tedaj rešenih 705 oseb. Newyorški avstro-ogorski glavni konzulat je ugotovil, da je bilo na potopljenem parniku 63 avstrijskih podanikov. Ker so se peljali skoraj vsi v medkrovju, odkoder je bilo rešenih le malo potnikov, se jih je rešilo samo osem. Od teh potnikov je bilo 27 Hrvatov in trije Slovenci.

Strašna katastrofa je namreč zahtevala tudi med Slovenci svoje žrtve, in sicer so utonili Janez Mrkun, doma iz Srednje Bele na Gorenjskem, Jakob Pašič, doma iz Strekljevca pri Semiču in Janko Vouk iz Jesenic na Gorenjskem. Prvi je ostavil v stari domovini ženo in pet otrok, od katerih je bil najstarejši star šele sedem let, druga dva sta bila samca. Potnikov Hrvatov je bilo trideset, od katerih so se rešili samo Nikola Lukič, Ivan Jalševac in neka druga Hrvatica, 27 ostalih je utonilo.

Rešil se je rojak Franc Karun, 39 let star, in njegova 5 let stara hči Ana. Rešeni Karun je pripovedoval pri prihodu v New Yorku sledeče:

“V Galesburg, Ill. imam ženo ter pet otrok. Po posredovanju tvrdke Frank Sakser v New Yorku sem odpotoval na obisk v staro domovino s “Provence” dne 14 marca. Ko sem doma vse opravil, sem se vrnil s hčerko Ano in svojim svakom, J. Merkunom v Ameriko. Ukrcali smo se na “Titanic” dne 10. aprila v Cherbourg. Kar mi je omeniti o parniku samem, moram povedati, da z drugimi parniki v II. razredu ni mogoče bolj ugodno ter udobno potovati, kakor smo mi v III. Za vse je bilo kar najboljše preskrbljeno.

“V usodni noči sem ob času kolizije spal. Sunek me ni vzbudil, pač pa nastala zmešnjava na krovu. Zdelo se mi je da se je moralo nekaj pripetiti, in zato sem se oblekel in došel gori. Tam so mi povedali na tozavedno vprašanje, da je ladja nekam zadela, in da moramo vsi utoniti. Tega nisem verjel, kakor tudi nikdo drugi ne. Vsi smo bili trdno prepričani, da se orjaškemu parniku ne more nič zgoditi. Ko sem se pa spodaj na lastne oči prepričal, da je led predril stranice, in da prihaja voda notri, sem odšel v svojo kabino po hčer in svaka. Ko pridemo na gorenji krov I razreda mi nek mornar iztrga otroka in nese v rešilni čoln. Tudi jaz stopim za njim, a so



Rešeni Slovenec Fran Karun s hčerko Anico.

me hoteli zadržati. Na to pa primem hčer in pravim, da se ne pustim ločiti od nje. Mogoče bi me vendar iztirali iz čolna, da me ni rešil nek mornar, ki je imel večkrat opravka v moji kabini, in kateremu sem časih postregel s pristnim domačim brinjevcem. Rekel je namreč drugim, naj me pustijo, in tako se je zgodilo. Svaka so pa zrinili proč, in takrat sem ga zadnjič videl.

“V rešilnem čolnu sem bil jaz razun mornarjev edini možki. Hitro so nas odveslali od potapljajočega parnika. Kmalu zatem, ko se ozrem nazaj, je nastala na parniku strahovita razstrelba. Ladja je stala skoraj navpik s prvim koncem, nato je parkrat počilo, in vse se je izgnilo v vodi. Nikdar ne pozabim strašnega kričanja, ki je nastalo. Rešeni v čolnih so bili nekaj časa vsi prevzeti groze. Nato pa so nastali prizori, katerih ni mogoče ne dopovedati ne napisati. Neizbriso mi ostanejo v spominu!

“Morje je bilo popolnoma mirno in gladko. V najhujšem mrazu smo vozili štiri in pol ure, dokler nismo proti jutru opazili parnika “Carpathia”. Rešilci so bili mnenja, da smo napol mrtvi. Zavili so nas v odeje, nara dali okrepčajočih pijač in vsëga, kar smo hteli.

“V New Yorku so nas naložili na avtomobile, in odpeljali v razne bolnišnice. Kar nas je bilo katoličanov, smo prišli v St. Vincent bolnico. Tam so nam istotako dobro stregli, da bolj sploh ne bi mogli. Dobil sem takoj obleko, 25 dolarjev v gotovini in vožnji listek v Galesburg, ter v soboto še eno obleko.”

Rešeni rojak kar ni mogel prehvaliti gostoljubnosti, katero je zavžil, ko je došel v New York. Nad štiriurna blodnja po morju v rešilnem čolni mu ni škodovala, kakor tudi ne njegovi hčeri Ani. Karun je imel v obleki, v kateri se je rešil, 700 dolarjev v gotovini. Ta denar je tedaj rešen, njegova prtlaga pa se je seveda potopila s parnikom vred. Na vprašanje, če je videl, ako so streljali častniki na može, ki so s silo hoteli priti v rešilne čolne, je odgovoril da ne. Pač je slišal strele iz samokresa, a je menil, da so kakšna znamenja. Povedal je nadalje, da so zapazili s parnika ledene gore že v soboto a se zanje ni nikdo menil. Kolizija se je pripetila po ladijskem času nekako ob enajstih. Njegova ura je kazala po evropejskem času polštirih zjutraj,

Po koliziji je bilo nekaj časa na krovu parnika vse mirno. Šele potem, ko so spoznali potniki resno nevarnost, je nastala velikanska zmešnjava. Ljudje so kričali. Slišal pa je še dve uri potem, ko se je ladja že potopila, kričanje potnikov, ki so si nadeli rešilne pasove in plavali po ledenomrzli vodi. Toda pomagati jim ni bilo mogoče! — Ko se je parnik potopil, je bil čoln odaljen od njega kaka dva lučaja. Kakor že omenjeno, je bil razun inornarjev v rešilnem čolnu on edini moški; vsega skupaj je bilo notri okoli petdeset oseb; za silo bi bilo mogoče še spraviti par ljudi vanj.

Iz poročila tega rešenega rojaka je tedaj razvidno, da na krovu ni zavladata prevelika panika, pač pa je bilo vse tako zmešano, da niti toliko ljudi niso rešili, kolikor bi jih mogli. Čolnov je bilo že tak premalo, pa še ti niso bili napolnjeni. Tako je bilo preskrbljeno na največji in najvarnejši ladji sveta za varnost potnikov — — —



Preiskava katastrofe in nje vzroki.

Ko je izvedel svet o strašni katastrofi, je povsod zavladalo največje razburjenje, posebno pa v onih mestih, kjer ima White Star družba svoje glavne urade. Pred uradi, v Londonu, Parizu, in New Yorku je prišlo do velikih demonstracij. Agenture družbe je več dni oblegalo na stotine ljudi, ki so burno zahtevali vesti o usodi parnika "Titanic". Zahtevi množice niso mogli, oziroma niso hoteli ugoditi v zadostni meri, ker so imeli razmeroma le zelo pomanjkljiva poročila, in ker zastopniki družbe tudi niso takoj hoteli priti z vsemi strašnimi podrobnostmi na dan. Razburjenje se je nekoliko pleglo, ko je bila prvi dan objavljena neka brzojavka, da so bržkone vsi potniki rešeni. A ta brzojavka, se je le prekmalu izkazala kot nesresnična. In kdo jo je postal, še do danes ni bilo mogoče popolnoma natanko dognati.

Pretresljivi prizori so se odigrali pred zastopništvom družbe, ko se je izvedelo, da utonilo toliko stotin oseb. Bogati in siromašni, možje in žene so prihajali v urade ter izpraševali v strahu in z iskrico upanj ali je rešen ta ali oni, kdo je med rešenimi, ali je vendar še kaj upanja za rešitev itd., itd., itd.,

Ali obenem so se čula tudi vprašanja, kdo je kriv te strašne nesreče, katere žrtev je postalo nad poldrugi tisoč ljudi! Takoj po prvih poročilih o katastrofi "Titani", največje ladje sveta, ki se je potopila na svoji prvi vožnji, je bilo vsakomur jasno, da nesreče ni pripisovati samo slučaju, ampak da je pri tem igrala veliko vlogo brezvestnost družbe, ki je zahtevala, da doseže največji in najkrasnejši parnik nov rekord.

Temu je seveda bilo treba na sled. V New Yorku se je takoj pri prihodu parnika "Carpathia" sestala preiskovalna komisija senatnega odseka pod predstvom senatorja Združenih držav, William A. Smitha.

Prej je treba še pripomniti, da ta preiskovalna komisija ni bila imenovana, da bi bili mogoči krivci kazno-

vani, ampak da se dožene vzrok strašne katastrofe in se iz preiskave pridobljeni nauki porabijo za nove predpise glede varnosti plovbe na morju. Tudi če bi bilo dokazana krivda kake osebe, je ne bi bilo mogoče klicati v Združenih državah na odgovor, ker je plul „Titanic“ pod angleško zastavo. Toliko v pojasnilo, zakaj ni uvedla vlada Združenih držav kazenskega postopanja proti onim, ki so bili posredno ali neposredno krivi strašne katastrofe.

Senatni preiskovalni odsek je takoj v New Yorku zaslišal nekaj oseb, ki so rešile s „Carpathijo“. Že prvi dni se je izkazal kot neposredni krivec glavni ravnatelj White Star družbe, J. Bruce Ismay, ki je glasom izpovedb rešenih navarnost tiranizoval kapitana in častnike in jih motil v prostem izvrševanju njihovih dolžnosti.

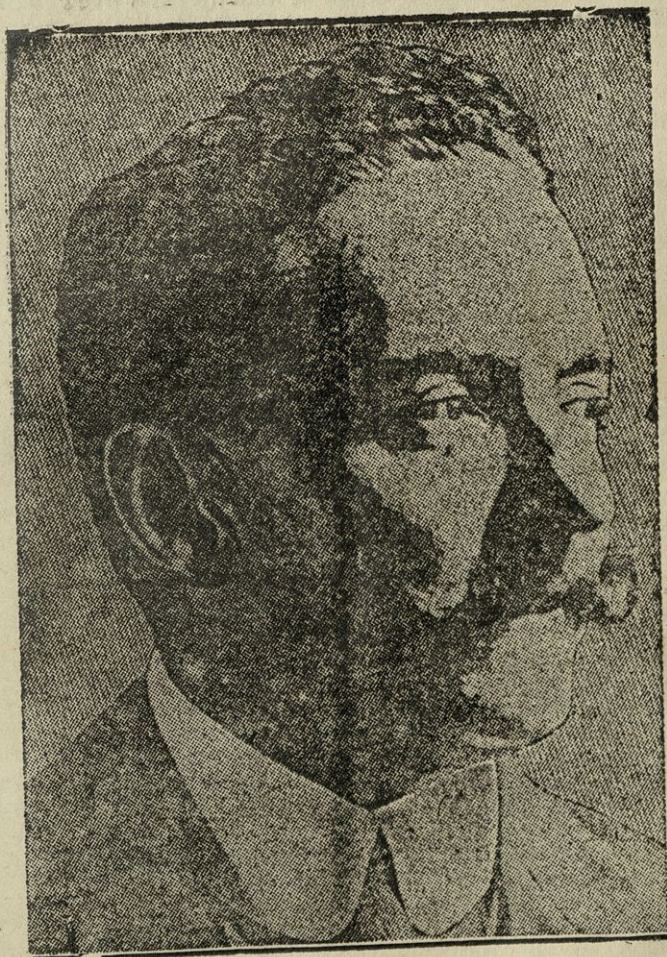
Ismay se je rešil, in kakor sam trdi, šele potem, ko so bile ženske in otroci na varnem v rešelnih čolnih. To pa ni res, kar so mu dokazali.

Ismay se je hotel po prvem zaslišanju odpeljeu na Angleško, toda preiskovalni odsek senata mu je sporočil, da mora ostati do konca zaslišanja v Ameriki. Tako se je tudi zgodilo.

Različne, izpovedbe, pred senatnim preiskovalnim odsekom se v glavnih izpovedbah popolnoma krijejo. Vsi zaslišani so bili edini v tem, da je nesrečo povzročila družba, s tem, da je hotela doseči z novim parnikom tudi nov rekord na prvi vožnji. Pri tem je dala kapitanu Smithu navodila, ki so bila navarnost predrzna glede vožnje, obenem pa je družba zanemarila na parniku rešilne priprave, ki so bile silno pomanjkljive v očigled takemu številu potnikov, oziraje se na prvo vožnjo parnika in skozi tako nevarno zledenelo morje.

Ismay je zagovarjal pred senatno komisijo družbo, da je bilo za rešitev potnikov povsem zadostno preskrbljeno, in da se je povsem zadostilo pomorskemu pravu. Prvo je laž, drugo pa resnica, kajti takrat, ko je bila sklenjena na Angleškem postava o rešilnih pripravah, še niso gradili tako velikanskih parnikov, in zanje ni po-

V New Yorku je bil zaslišan tudi newyorški glavni zastopnik White Star družbe, P. A. S. Franklin, od katerega bi radi izvedeli, zakaj je družba tako dolgo čakala z objavo brzoglavke, ki je naznanila katastrofo. Toda moža je sponim zapustil, in ni se hotel na nič domisliti.



Glavni ravnatelj White Star družbe, J. Bruce Ismay,
neposredni povzročitelj katastrofe "Titanica"

Preiskovalni senatni odsek je nadaljeval v New Yorku započeto delo v Washingtonu, D. C. Zaslišal je razun že omenjenega Ismaya in Franklina rešene častnike, nekaj mornarjev in več rešenih potnikov.

Vso krivdo, da se je zgodila grozna nesreča, je hotela White Star družba zvaliti na mrtvega kapitana. Mrliči se ne morejo zagovarjati. — Ali ta žalostni poiskus pranja družbe se je ponesrečil, preiskava je dognala, da je družba kriva nesreče, da je kapitan kriv le zato, ker se je pokoril ukazu White Star črte.

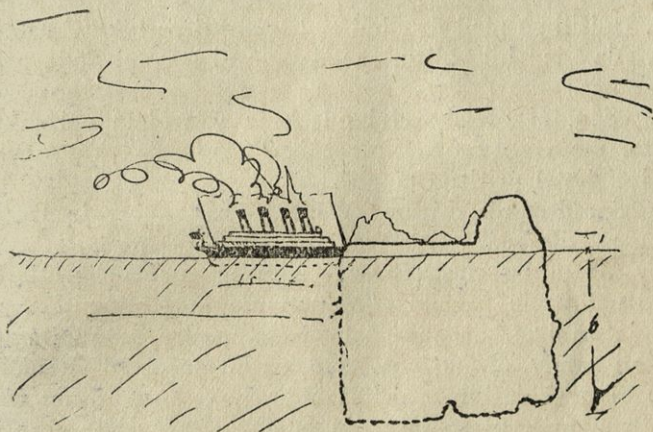
V sledečem podajam najzanimivejše in najznačilnejše izpovedbe pred senatnim preiskovalnim odsekom zaslišalnih prič.

Kljub temu, da so mornarjem dali tako stroga povelja, da morajo zamolčati, kolikor morejo, so vendar nekateri popolnoma odločno izpovedali, da so bile ledene gore opetovano naznanjene. V nedeljo dne 14 aprila popoldne jih je naznanila "Carpathia". 25 minut pred katastrofo je bilo trikrat brzojavno obveščeno, da se nahajajo v bližini tri ledene gore, in 15 minut pred katastrofo je naznanil ledeno goro stražnik v opazovalnici v jamboru. To je potrdil tudi neki mornar, ki je bil takrat v službi. O svoji rešitvi je pripovedal ta mornar, da so ga vrgli raz jambor v morje, plaval je k prvemu čolnu, kjer so ga odbili z vesli. Tako se mu zgodilo pri teh rešilnih čolnih in šele pri četrtem sta ga potegnili k sebi v čoln dve deklici, domačinki iz Irske.

Dokazano je bilo, da je bil parnik s signali opozorjen na plavajoči ledenik. Vedeli so, da drve v gotovo pogubo, ako ne izpremene smeri vožnje — drveli so dalje. Zadnji trenutek je zapovedal kapitan obrniti parnik, drugače bi se zadel sprednji del ladje ob ledenik in v trenutku bi se pogreznilo vse v neizmerno globočino.

Dokazano je, da se je izbrala nevarna pot le zato, da doseže novi parnik rekord v najhitrejši vožnji. Zastopnik White Star-Line, Ismay, ki se je vozil tudi na potopljem parniku, je priganjal kapitana Smitha k najhitrejši vožnji. 20 minut zamude pri dnevni vožnji se je štelo kapitanu za največji pregrešek. Kapitan Smith ni imel fak-

tično nobenih pravic na ladji, storiti je moral, kar je ukazal ravnatelj Ismay.



Sorazmerna velikost "Titanica" z ledeno goro

Velikansko pozornost so vzbudile izpovedbe nekaterih, da je bil ob času katastrofe oddaljen nek drug parnik le nekaj milj od "Titanica", in da bi mogel vse rešiti, če bi se zmenil za znamenja na pomoč.

Četrti častnik potopljenega parnika Boxhall je izpovedal o tem pred senatno komisijo, da je do zadnjega trenutka dajal znamenja z raketami, da bi priklical neko ladjo, ki je vozila nedaleč pred "Titanicom" in katere luči so s "Titanica" natanko opazovali. Boxhall je trdil da je le temu pripisovati, da ni nastala na "Titaniku" panika. Vsi so videli tuji parnik komaj 5 milj pred sabo, opazili so njegove luči, dajali so mu znamenja in kapitan Smith je celo zahteval, da parnik pred njimi odgovarja na njihova znamenja in manjša hitrost. Razločno so videli luč na jamboru in obe rdeči stranski luči.

Toda parnik, o katerem nihče kaj več ne ve, je peljal mirno naprej, kot bi ne videl znamenj, ki so mu jih dajali s "Titanica". Boxhall je čul še povelje: "Polna hitrost",

ki je bilo izdano na "Titanicu", ko je bila ledena gora komaj 30 čevljev oddaljena od parnikovega krova.

Koliko je na tem resnice, mogoče ne bo nikdar doznati. Dolžili so med drugimi tudi nemški parnik "Frankfurt", da je bil blizu, a da se ni hotel odzvati klicem na pomoč. Kapitan je to obdolžitev odločno zavrnil. Senatni preiskovalni odsek je v svojem poročilu dne 29. maja 1912 označil parnik "California" kot onega, ki ni hotel priti na pomoč.

Podpredsednik družbe White Star Line je trdil tekom nadaljnjega zaslišavanja, da je vozil "Titanic" v trenutku nesreče za 4 milje počasneje, kot vozijo najhitreje parniki "Mauretania in Lusitania". — Tudi je zanikal, da bi izdalo vodstvo družbe kapitanu ukaz ali namig, da naj vozi tako, da bo dosegel "Titanic" na svoji prvi poti rekord. Ta trditev pa nasprotuje izpovedbam prič, ki so jasno in odločno izpovedale, da je vozil "Titanic" z veliko hitrostjo. Tudi to je ugotovil senatni preiskovalni odsek v Ameriki.

Telegrafist na "Carpathiji" je izjavil pred senatno komisijo, da on brzojavke, ki se je glasila, da je "Carpathia" rešila vse potnike ponesrečenega parnika "Titanica" in vzela parnik s sabo, ni odal. Uganka je, odkod je došla ta brzojavka v New York in kdo jo je odposlal. — Telegrafist iz "Titanica" pa je izrekel s svojo izpovedjo naravnost obsodbo Ismayevo. V nedeljo popoldne je ujel brzojavko parnika "Carpathia", ki je brzojavil parniku "Baltic", da je morje ravno v onih vodah, kjer bi imel pluti "Titanic", silno zledenelo, in da se nahajajo v bližini "Titanica" tri velikanske ledene gore. To brzojavko je telegrafist izročil osebno kapitanu Smithu. Smith jo je pokazal Ismayu in hotel odrediti varnostne odredbe, toda vsled vpliva Ismaya se ni vršilo kljub preteči nevarnosti nič in je plul "Titanic" v svoji najkrajši smeri z neizpremenjeno hitrostjo naprej. Na ta način je moralo priti do katastrofe, in so bile povsem neupravičena očitanja od raznih strani, da je ta

neizmeren grob tolikih žrtev izkopal v ledenem morju nenasitni kapitalizem.

Častniki so bili obveščeni 15 minut pred katastrofo, da se parnik bliža veliki ledeni gori. Obvestil jih je službujoči mornar na opazovalnici na jamboru. Tudi to je zvedel pravočasno kapitan Smith in Ismay, vendar se ni nič ukrenilo.

Gospa Reyerson iz Philadelphije je izpovedala, da je govorila v nedeljo popoldne z predsednikom Ismayem. Ze takrat se je vedelo, da je morje silno zledeno in da se je bati ledenih gor. Ko je videla s kakšno hitrostjo pelje parnik skozi ledene plošče in s kakšno silo lomi led, je opozorila predsednika, če bi ne bilo umestno voziti počasneje. Toda Ismay ji je samozavestno odgovoril: "Nasprotno vozili bomo še hitreje!" In tako se je tudi zgodilo.

Zanimiva je bila izpoved najmlajšega častnika ponesrečenega parnika, poročnika Loweja.

Lowe je izpovedal o vzrokih katastrofe analogno s prejšnjimi izpovedbam. On je opazil pretečo nesrečo že pol ure pred katastrofo, vendar se je moral pokoriti poveljem predstojnikov. Tik pred potopom parnika je skočil in si je s silo priboril sprejem v bližnji rešilni čoln, v katerem je bilo komaj 20 ponesrečencev. Ker je uvidel da so odpluli iz gneče plavajočih nekoliko v stran, ker bi bil drugače čoln gotovo izgubljen. V oddalji par tisoč korakov je čakal s čolnom skoro eno uro. Čul je vpitje in klice ponesrečencev, toda ni si upal s čolnom med nje, ker bi ga bila v obupnem boju za življenje in smrt v silni gneči gotovo zadela katastrofa in bi bil rešeni v čolnu gotovo delili usodo utopljenцев. Čez eno uro se je približal mestu nesreče in je rešil v svoj čoln več kot 30 utopljenцев, ki so bili še živi in so plavali med trupli ponesrečenih tovarišev. Njegov rešilni čoln je bil edini, ki je bil popolnoma izrabljen in gotovo se je samo njegovi hladnokrvnosti in previdnosti zahvaliti, da se je rešilo več kot 50 ponesrečencev.

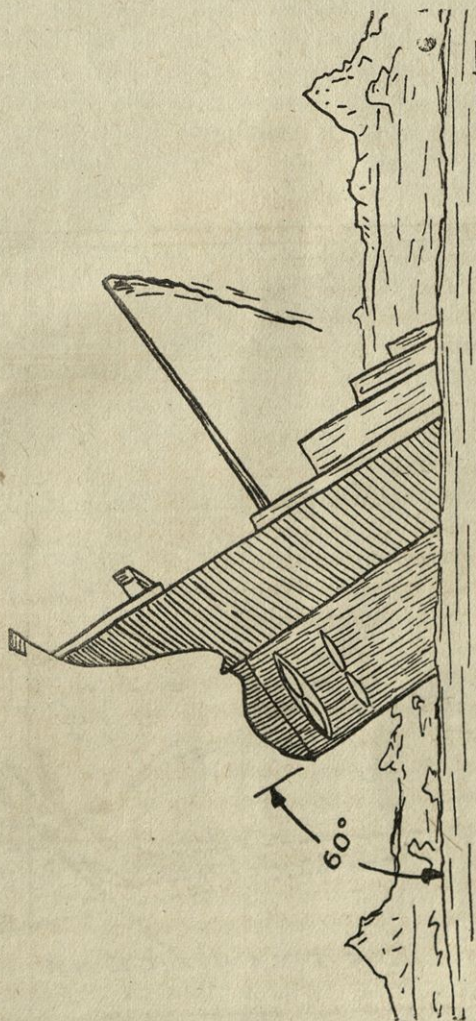
Tretji časnik "Titanica", Pittman je pred preisko-

valno komisijo senata izpovedal, da pred nesrečo ni opazil ledu, da je pa vedel za bezžično svarilo pred ledom. Toda teh, svaril na ladji niso vzeli resno. "Titanic" je na celi poti vozil z največjo hitrostjo.

Pittmann je priznal, da je "Titanic" zapustil v čolnu, v katerem je bilo 40 ljudi, dasi je bilo v njem prostora za 60 ljudi. Ko se je "Titanic", potapljal je čul močne eksplozije. Takoj po potopu je slišal v srce segajoče klice na pomoč in pa stokanje in vpitje potapljajočih, kar je trajalo nad eno uro. Pittmann je hotel s svojim, ne polno zasednim čolnom vesljati nazaj, toda v čolnu se nahajajoči rešeni so temu nasprotovali, češ da bi bilo blazno spravljati življenje 40 rešencev v čolnu zopet v nevarnost. Nobena v čolnu se nahajajočih žena ga ni prosila da bi veslal nazaj.

Parobrodna družba "White Star Line". lastnica potopljenega parnika "Titanica", je skušala seveda na vse mogoče načine zvaliti krivdo od sebe. Najbolj jasno kaže ki je hotel dokazati, da ni nikdo kriv pri nesreči. Franklin je trdil, da se je potrudil, dobiti kolikor mogoče natančna poročila o katastrofi in da ni nič prikrival. Priznal pa je, da je upala družba, da doseže "Titanic" rekord. Na parniku je bilo glede varnostnih naprav še bolj preskrbljeno, kot zahtevajo postavna določila, in je bilo vse tako urejeno, da sploh ni bilo mogoče misliti, da bi se parniku pripetila taka nezgoda.

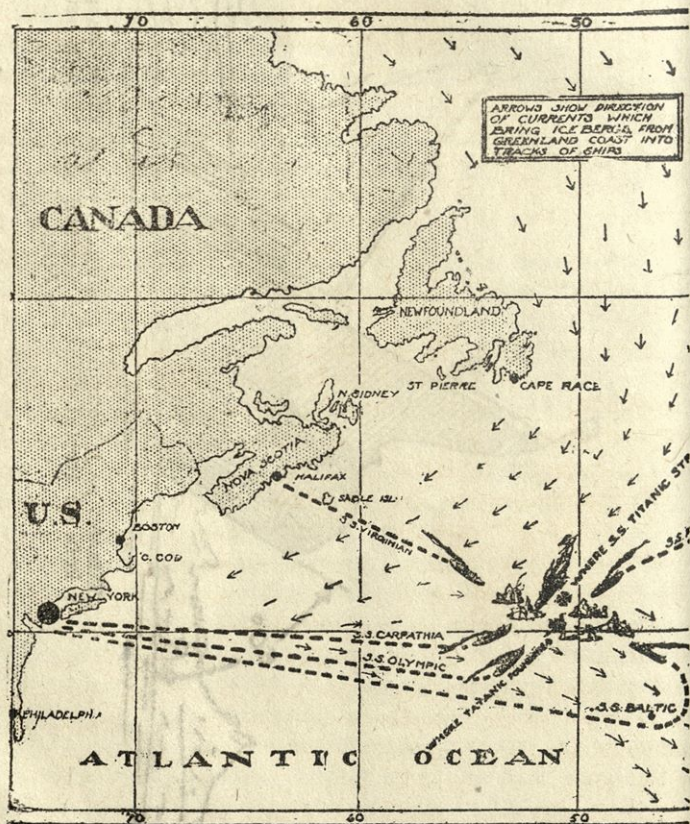
Čuvaj, ki je bil na jamboru, mornar Teleet je izpovedal, da je dobil v nedeljo popoldne strogi ukaz, posebno paziti na ledene gore. Ob pol 12. je zagledal od daleč ledeno goro in je dal znamenje z zvoncem. Kapitan Smith ga je vprašal telefonično, kaj da je? Teleet je odgovoril: Vidim ledeno goro naravnost pred nami v smeri parnika. Pričakoval je, da bo parnik zmanjšal hitrost, ali premenil kurz, toda se ni zgodilo, čemur se je on zelo čudil. Koliko časa je preteklo od njegova naznanila in katastrofo, Teleet ni mogel povedati, ker je bil silno razburjen, vendar si ni upal zapustiti svojega mesta.



„Titanic“ se je potopil s prednjim koncem skoraj navpik
v kotu 60 stopinj. Skico je napravil eden :ešenih potni-
kov iz čolna.

Pritožil pa se je čuvaj pred senatno komisijo, da se njegovi prošnji, da naj mu dajo daljnogled, ni ugodilo. On trdi, če bi bil imel daljnogled, bi bil usodno ledeno goro opazil lahko že tako od daleč, da bi se je bil parnik z lahko izgonil in bi se katastrofa ne bila pripetila.

Pretresljiv popis je podal rešeni učitelj Mr. Beesley. Da je ladja trčila ob ledeno goro, so pasажirji komaj opazili in dolgo niso spoznali resnosti položaja, čez nekaj



Križ označuje mesto, kjer je zadel "Titanic" v ledeno goro in se potopil.

časa se je čele množica zavedla velike nevarnosti, v kateri se je nahajala. Beesley sam je skočil v rešilni čoln, v katerem pa je doživel drugo strašno sceno. Čolna niso mogli spraviti iz okrožja potapljajočega se orjaka ker nihče ni vedel in znal odrešiti čolnove vrvi. Gibati se tudi niso mogli, ker je bilo 60 do 70 ljudi in ga je neprestano metalo proti ladji nazaj. Naenkrat pa opazi Beesley, kako so nad njim spuščali drug čoln navdol. Beesley je kričal in tudi ostali v čolnu so vpili na vse grlo; toda nihče jih ni slišal in zmerom bližje in hitrejšje se je spuščal rešilni čoln navdol in nevarnost, da bodo strti in zmečkani nad dvema čolnoma, se je zdela neizogibna. "Neki kurjač in jaz", je pripovedoval Beesley, "sva že lahko dosegla do drugega čolna, ko potegne kurjač naglo nož in z nadčloveško močjo preseka debelo vrv, takoj so nas pograbili valovi ter nas odnesli od parnika. Bil je že skrajni čas, kajti komaj smo bili na varnem, je bil drugi čoln tudi na tistem mestu, kjer smo bili ravnokar še mi.

Jako zanimiva in značilna je bila izpoved mornarja Kleina, ki je povedal avstrijskemu podkonzulu Verga v Clevelandu, O., da so bili ob času katastrofe skoro vsi mornarji pijani.

Na parniku je bil slavnosten dinc. Pri tem je bilo seveda šampanjca in druge pijače dovolj na razpolago. Dineja so se udeležili seveda tudi Ismay, kapitan Smith in častniki. Natakari so nosili čampanjca in druga vina tudi mornarjem, ki so se skoro vsi vpijanili. Tudi godba je bila pijana. Klein je imel službo na krovu. Malo pred katastrofo je pristopili k njemu neki potnik in ga opozoril na bližajočo se ledeno goro, ki je bila že zelo blizu. On je takoj uvidel pretečo nevarnost in je dal sam prvo znamenje, da preti nesreča. Tudi čuvaj na jamboru je bil po njegovom zatrdilu pijan in je bržkotne spal, ter se je prebudil šele, ko je dal Klein znamenje in je šele takrat poklical z jambora kapitana Smitha.

Klein je zpovedal to pod prisego ko bi pa moral to

izpoved ponoviti pred senatno preiskivalno komisijo, je — izginil . . .

Pred senatnim preiskovalnim odsekom je bil zaslišan tudi Daniel Buckley iz Irske, edini potnik medkrovja, ki bil zaslišan pred senatnim preiskovalnim odsekom.

Izpovedal je, da se mu je posrečila rešitev le na ta način, ker mu je dala neka gospa svoje ogrinjalo. Videla ga je namreč, da ga je zeblo, in s tem ogrinjalom je potem premotil mornarje, da so ga pustili v čoln. Komaj je odrinil rešelni čoln od ladje, ko se je že pripetila usodna razstrelba, in krasni parnik je izginil v morskih globinah.

Buckley je nadalje izpovedal, da sobila vrata v medkrovje trdno zaprta, in da se je le s težavo posrečilo, jih udreti. Nek potnik medkrovja, ki je hotel splezati na gorenji krov, je moral nazaj. Mornarji in častniki so zavračali potnike medkrovja.

Po zaslišanju vseh poklicanih prič, je izdelal senatni preiskovalni odsek svoje tozadevno poročilo, ki je bilo objavljeno dne 28. maja 1912 in predloženo zveznemu senatu v Washington, D. C. Poročilo je povzročilo precejšnje presenečenje, ker dolži kapitana Smitha krivde, da se potopil parnik "Titanic", da pa je bilo toliko človeških žrtev, nosi odgovornost kapitan parnika "Californian". Le-ta se je nahajal ob času katastrofe blizu "Titanica", a se ni zmenil za znamenja na pomoč; kriva je pa tudi angleška "Board of Trade", ker je bila v nadzorovanju tako površna.

Poročilo senatnega odseka je res presenetljivo, v kolikor se nanaša na mrtvega kapitana Smitha, toda pomisliti moramo, da je na morju, na z vodstvom mu poverjenem parniku neomejen gospodar in zapovednik kapitan. Da se je dal uplivati po predsedniku družbe, Ismayu, bi mu bilo sicer iz umljivih vzrokov odpustiti, krivda pa radi tega ni nič manjša. Ali pustimo to, in spominjajmo se svetopisemskega reka, kadar hočemo soditi: Ne sodite, da ne boste sojeni!

Senatni preiskovalni odsek seveda ni skušal dognati samo krivde tega ali onega. V prvi vrsti je bila namenje-

na preiskava v svrhu ugotovitve vzrokov, in da služijo iz preiskave dobljeni nauki za določitev novih predpisov, ki naj pridejo v prid potujočemu občinstvu. In to se je storilo v dovoljni meri. Vloženih je na pristojnih mestih že mnogo zakonskih predlog v to svrhu, in vse te temeljije večji del na iz preiskave dobljenih naukih, oziroma poročila senatnega odseka, ki tudi sam priporoča marsikaj koristnega za varnost plovitve po morju.

Izid preiskave ameriškega senatnega odseka tedaj jasno kaže, da je imel omenjen odsek resno voljo, priti stvari in vzrokom katastrofe na sled, in da bode vlada Združenih držav iz dobljenih naukov veliko ukrenila za varnost potnikov na morju, je gotovo. Toda kako je bilo s preiskavo katastrofe v Angliji!

Ismaya, ravnatelja družbe in neposrednega krivca strašne katastrofe so sprejeli pri prihodu na Angleško kakor kakšnega junaka! Za preiskavo so se zmenili večinoma le "višji sloji", in k zasliševanju prič so hodili kakor v kako gledališče. Preiskava na Angleškem, skrajno površna (iz umljivih vzrokov), ni podala nič novega. Zaslišane osebe niso izpovedale nič drugega, kakor pred senatnim odsekom v Ameriki, in sploh je bila videti preiskava vse bolj kot pesek v oči. Kaj bode storila angleška vlada, je treba še počakati. Veliko menda ne. — — —

Izvleček važnejših izpovedb pred ameriškim senatnim preiskovalnim odsekom kaže, da je v glavnem neposredno povzročila strašno katastrofo White Star družba, ko je htela s svojim najnovejšim in največjim parnikom na svetu sploh doseči nov rekord. Krivda pade pa seveda na kapitana, kajti le kapitan je odgovoren za zaupane mu potnike.

Za rekorde na morju, ki služijo v veliko reklamo dotični parobrodni družbi, so se že od nekdaj potegovali.

Redna plovba s parniki v Evropi datira iz leta 1812, ko je prvič na Angleškem v bližni Glasgowa mal parnik pričel izvrševati redno prometno službo med posameznimi kraji. V Ameriki je Fulton že pet let prej s parni-

kom "Clermont" pričel ploviti po ameriških rekah in jezerih. Leta 1818. se je upal amerikanski parnik na kolesa "Savannah" nastopili vožnjo preko oceana, ki jo je srečno dovršil v 26 dneh iz Savannahja do Liverpoola, deloma s pomočjo jader, deloma s pomočjo para.

V dvajseth in tridesetih letih se je pričela poroplovba vedno hitrejše razvijati. Iz dobe pokusov so vedno hitrejše stopali v dobo gospodarske uporabe para. Avstrijec Ressel je leta 1829. izumil ladijski vijak. Po mnogih poizkusih se je posrečilo leta 1838. velikemu angleškemu parniku "Archimedes" doseči z ladijskim vijakom sijajne uspehe, in ladijski vijak so ob koncu tridesetih let uvedli stalno. Leta 1844. je angleški parnik "Great Britain" nastopil vožnjo preko Atlantskega oceana kot prvi parnik z vijaki in se je ta vožnja popolnoma posrečila. V enakem razmerju s tehnično izpopolnitvijo je rastla seveda tudi brzina plovbe parnikov. Tako je na primer mogel parnik "Great Britain" leta 1860. svojo prvo vožnjo iz Southamptona v New York dovršiti v enajstih dneh. Ta rekord so prekosili še le leta 1870.

Neprestano izboljševanje grajenja ladij in konstrukcije strojev je istočasno tudi zbudilo konkurenco med parobrodskimi družbami. Leta 1850. so vozili transatlantski parniki iz Angleške v New York 13 dni, leta 1860. 11 dni, leta 1870. devet dni. Epohalnega pomena je tudi izredni uspeh, ki ga je leta 1878. dosegel angleški parnik "Arizona", ki je v osmih dneh preplul Atlantski ocean.

Angleške parobrodne družbe, ki so imele doselj najhitrejše zveze med kontinenti, so leta 1887. prekosili brzoparniki severonemškega "Lloyda". Ladja "Lahm" je namreč prišla čez Ocean v sedmih dneh in 13 urah. Toda ta rekord so v prihodnjih letih v medsebojnem boju med angleškim in nemškimi parobrodskimi družbami posamezni parniki mnogokrat prekosili. Tako je dosegel leta 1891. brzoparnik "Bismark" rekord 6 dni 11 ur in 44 minut. Šele leto 1910 je pripeljalo Angleže zopet na čelo hitri vožnji. Družbi Cunard Line se je posrečilo z njenima parnikoma. "Mauretania" in "Lusitania" prepluti Atlantsko morje v

petih dneh, štirih urah in 46 minutah, in ta rekord od navednega časa doslej še niso prekosili.

Toda tudi ta rekord bi rada prekosila White Star družba, da bi mogla potem naznaniti svetu, češ, mi imamo največjo, najudobnejšo, najhitrejšo vožnjo! Kako strašno se je maščevalo to, na kakó strašen način je bil došen rekord, zahtevajoč tako ogromno število žrtev, kakor jih ni dosedaj še nobena nesreča na morju.

Največje ladijske nesreče, ki so se dogodile pred katastrofo parnika "Titanica" v zadnjih desetletjih, so sledeče:

Dne 3. septembra leta 1878 se je potopil angleški parnik "Alice" s 1000 osebami.

Dne 4. julija leta 1898. se je potopil francoski parnik "Bourgogne" s 570 osebami.

Dne 6. maja leta 1902. se je potopil angleško-indijski parnik "Carmota" s 739 osebami.

Dne 15. junija leta 1904. se je potopil new-yorški izletniški parnik "Slocum" s 1000 osebami.

Dne 1. julija leta 1904. se je potopil norveški parnik "Norge" s 600 osebami.

Dne 10. septembra leta 1905. se je potopila admiralata Togo bojna ladja "Mikasa" s 599 osebami.

Dne 4. avgusta leta 1906. se je potopil izseljeniški parnik "Sirio" s 385 osebami.

V zadnjih letih se je dogodilo še večje število ladijskih katastrof. Kakor znano, je katastrofa francoske bojne ladje "Liberte", ki se je potopila 24. septembra leta 1911 v pristanišču v Toulonu zahtevala 500 ljudi kot smrtné žrtve. Nesreča parnika "Titanica" pa je z ozirom na število žrtev brezdvomno največja v zgodovini.

Take katastrofe imajo pa končno tudi svoje dobre posledice. Po vsem svetu so začeli po katastrofi "Titanica" rešavati vprašanje, kako zmanjšati možnost takih in enakih nesreč ter preskrbeti večjo varnost potujočemu občinstvu. Čuti je bilo veliko, več ali manj dobrih predlogov, nekatere dežele so takčj sklenile ostrejšé predpise v večjo varnost. — Združene države so bile med

prvimi — tako, da je upati, da v bodoče ne bodo več mogoče tako strašne nesreče. V tem pogledu je velikega pomena mednarodna konferenca, katero nameravajo sklicati pomorske vlasti. Tam se bodo podrobnejše bavili o tem.

Izmed mnogih predlogov v večjo varnost potnikov omenim sledečega. Nek veščak je pisal sledeče: Zadnja katastrofa na morju bo rodila brezdvomno celo vrsto predlogov za varnostne odredbe. Najednostavnejša odredba je pač ta, da se potne ladje opremijo z zadostnim številnom primernih, če mogoče nepotopljivih motornih čolnov. Za najradikalnejšo in najzanesljivejšo pa je smatrati uvedbo varnostne službe — najprej na tistih črtah, na katerih se največ vozi, kakor Evropa - Severna Amerika, in na krajših črtah na evropskih morjih — na način, da se na kurzih v razdaljah 100 kilometrov, v nevarnih krajih morda še nekoliko gosteje, postavijo proti nevihtam zavarovani parniki velike hitrosti, ki bi najdalje v eni ali poldrugi uri na brezžični poziv bili na licu mesta. Izvedba tega predloga ne bi bila pravzaprav tako draga, prihranila bi tudi varnostne naprave na ladjah. Trdno sem prepričan o tem, da se bo ta ideja prejaslislej uresničila.

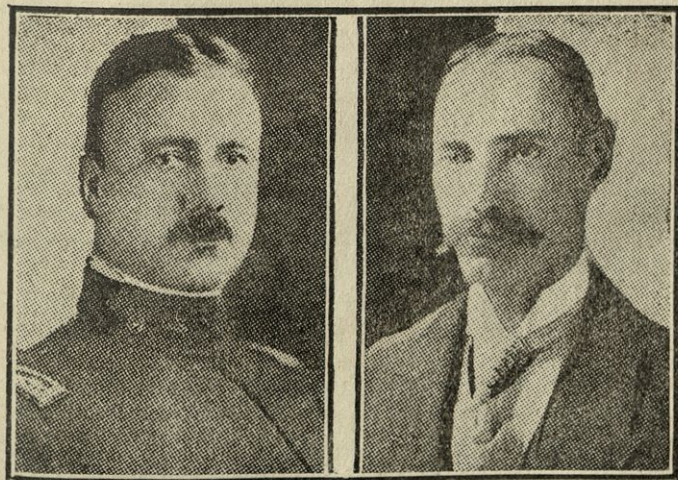


Zaključek^v

Pogreb žrtev "Titanica". — Katastrofa v finančijem oziru. Kako "Titanic" sedaj izgleda.

Vlada Združenih držav je poslala nekaj dni po katastrofi na ono mesto ladji "Mackay-Bennett" in "Minnia", da vzameta na krov trupla, ki bi mogoče plavala tam okoli na vodi. Omenjena parnika sta našla vsega skupaj samo 306 trupelj, od katerih so jih pa 116 takoj zopet spustili v morje, seveda na ta način, da ne morejo več priti na površje. To se je zgodilo iz vzroka, ker so bili nekateri popolnoma razmesarjeni, nekateri pa so bili očitno potniki medkrova, katerih itak ne bi nikdor reklamiral.

Dne 30. aprila 1912 je pripul parnik "Mackay-



Major A. Butte.

Col. J. J. Astor.

Bennet" v pristanišče v Halifax, N. S., ter izločil svoj grozni tovor. Med otetimi trupli je bilo tudi ono večkratnega milijonaja Astorja, ter drugih amerških bogatašev. Trupla teh so odpeljali v njihove rodbinske grobnice, ona siromakov, sploh ona, za koja ni nikdo vprašal, so pa pokopali kar tam v skupen grob. Nad tisoč drugih žrtev kapitalistične pohleposti pa počiva na morskem dnu. R. I. P.!

* * * *

Katastrofa v financijelnem oziru.

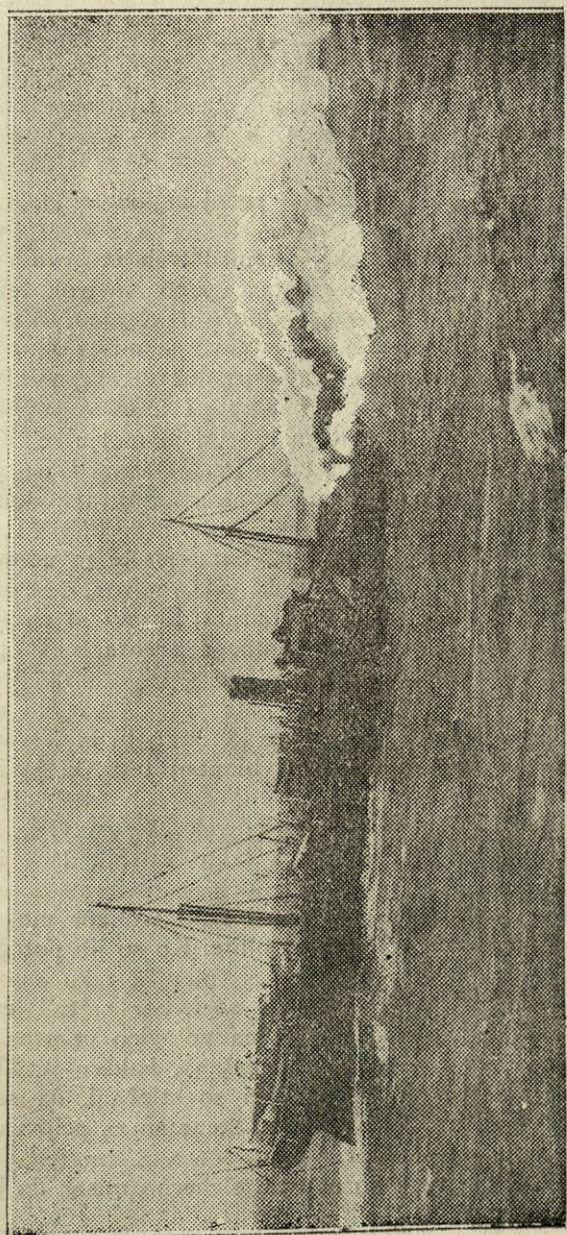
Denarna vrednost, ki je s potopom "Titanica" izgubljena, se more primerjati s troški izgubljene vojne. V nekaj urah je bilo uničenih okoli \$25,000,000,00.

Potop ogromne ladje pomenja absolutno uničenje kapitala, ki je bil vanjo investiran. česar posledica je ta, da je toliko in toliko milijonov denarja odtegnjenega iz gospodarskega prometa.

Zavarovalne družbe, ki so vsled te katastrofe močno prizadete, bodo zvišale zavarovalnine za ladijski promet, ki se že itak draže kar bo brezdvomno tudi razmeroma vplivalo na pritsojbine za prevozno blago.

Ta katastrofa pa ima tudi velik vplv na grajenje ladji kot tako in v prvi vrsti na vprašanje v dimenzijah izseljeniških parnikov. Grajenje gigantskih ladij zahteva, da se investira toliko in toliko kapitala v eno samo enoto, s čemur pa je v zvezi nevarnost za ogromne izgube.

V bližnjem času pa bodo za izgubljeno ladjo morali poiskati primernega zadostila in angleške ladjedelnice se bodo mogle pri gradnji novega parnika okoristiti z dosedanjimi žalostnimi izkušnjami, da bodo, kolikor do pušča človeška zmožnost, z novimi konstrukcijami onemogočile za prihodnost enako katastrofo.



PARNIK "VOLTURNO"



* * * *

Kako "Titanic" sedaj izgleda.

V bližini najglobokejše izmed treh mogočnih atlantskih morskih rup, ki je globoka 7806 metrov, leži sedaj "Titanic" 3300 metrov pod morsko gladino. Neprodorna tema vlada tam spodaj, niti najmanjši odsev sončnih žarkov ne predre temnine. Vodna toplina v tej globini je enaka, ker se upliv zime in poletja na morsko površino, ne kaže prav nič v teh globinah. Če je morje še tako razburkan, če divjajo še tako močni viharji na površju morja, tam doli se ne gane nobena kapljica, v smrtno tišino je sve zavito. Zelo zanimljivo je, kako upliva tlak vode na reči, ki so na dnu morja. Samoposebi je umevno, da ima vodni steber, ki je visok 3000 metrov, že lepo težo. Saj tehta 1 liter vode 1 kilogram. Skoraj si ne moremo predstavljati jakost teže vodnega srebra, ki pritiska sedaj na "Titanicove" razvaline. V tej globini pride na kvadratni col 5000 funtov, ali na ploskev, ki meri 10 kvadratnih cm pritiska 20,000 kg. Ako bi bil človek 2000 seznjev pod vodo, pritiskala bi nanj teža, ki jo ima sto težko obloženih tovarnih vlakov s stroji vred, ali z drugimi besedami: ako bi bil človek izpostavljen takemu enostranskemu tlaku, bi ga tako stisnil, da bi postal človek kakor kos tankega papirja. Dostikrat so že delali poizkuse, kako učinkuje vodni tlak. Kolikor mogoče globoko so izpustili velike kose plute. Ko so jih potegnili zopet kvišku so bile za polovico manjše tako zelo jih je stisnil vodni tlak in izgledale so kakor najtrši les. Tudi lesene predmete stisne voda na polovico prvotne velikosti. Po vsem tem si lahko mislimo, kakšen je "Titanic" v globini. Vsi ladjini prostori so stlačeni, da so kakor najtanjši papir. Oprava, vrata, stene so za polovico manjša, in trupla utopljenecv so stlačena z drugimi predmeti v maso. Radi tega so opustili sleherno misel, da bi pote-



gnili iz globine potopljene predmete. Da bi se spustili potapljači k "Titanicu", nato še misliti ni, ker potapljač se spusti le do 60 metrov, morda tudi malo več, pod morskovo površino. Ker pa pritiska taka teža vode nanj, mu ni mogoče v globini izvrševati kakega dela. Čeprav je moderna tehnika na taki višini, nima nobenega mehaničnega sredstva, s katerim bi bilo mogoče delati pod takim pritiskom. Skušali so že priti v znatne morske globine s podmorskimi čolni, a ti so že 40 metrov pod morskovo površino odrekli. Potopljena ladja leži torej za vse čase na morskem dnu.

KONEC.



KATASTROFA

PARNIKA

“VOLTURNO”

**Zgorelega na visokem morju
dne 10 oktobra 1913**

**Po raznih virih in iz poročil
očividcev sestavil O. M. P.**



NEW YORK, N. Y.. 1913



U V O D

Komaj smo vsaj deloma pozabili veliko in grozno katastrofo "Titanica", ki je zahtevala pred 18 meseci 1635 človeških žrtev, o kateri so navedene podrobnosti na prvem mestu te knjižice, - že moramo zopet bilježiti o veliki drugi pomorski nesreči, o katastrofi parnika "Vulturno", ki se je pripetila na visokem morju dne 10. oktobra letos. Vsle tega se mi je zbelo umestno in primerno, da sem dostavil k drugem izdanju "Katastrofe Titanica" tudi nekaj podrobnosti o zgorelem parniku "Vulturno", koja nesreča je zahtevala 139 človeških žrtev.

Dasiravno, hvala Bogu, nimamo Slovenci zaznamovati na "Vulturno" nikake izgube, bode morda tudi ta opis grzne katastrofe marsikoga zanimal; saj je vendar skoraj vsakdo izmed nas že skusil vožnjo na morju, ter se je morda že tudi sam prepričal o starem reku: "Kdor moliti ne zna, naj se na morje poda". Žal pa, da je izgubilo na "Vulturno" 26 naših bratov Hrvatov in Srbov svoje življenje, kojih imena priobčimo kasneje. Njim, kakor tudi ostalim žrtvam, naj bode postavljen s tem skromen spominek; kajti tudi ti so šli v novo, obljubljeno deželo za srečo, pa so našli že med potjo sredi morja smrt v valovih.

Prva vest o katastrofi.

Newyorški in drugi listi so prinesli dne 11. oktobra 1913 sledečo pretresljivo novico: "Fishguard, Anglija, 11. okt. Glasom brezžičnega brzjava, oddanega s parnika "Carmania", se je pripetila včeraj na visokem morju zopet velika nesreča, ki je zahtevala več človeških žrtev. Parnik "Vultarno", last "Uranium" parobrodne družbe, je pričel včeraj na potu iz Rotterdama proti New Yorku goriti. Na parniku se nahaja več sto potnikov medkrovja, po večini ruskih izseljencev; med temi je tudi nekaj Hrvatov in Srbov. Slično brzjavno notico je dobil označeni dan glavni urad gorioznačene parobrodne družbe v New Yorku. Nesreča se je pripetila v petek dop. dne 10. okt. ob pol deseti uri, ko se je nahajal parnik pri 48.25 severne širine in 34.33 zapadne dolžine. Parnik "Vultarno" je imel vsega skupaj 657 potnikov, od teh se je ponesrečilo vsled katastrofe 123 moških, 10 žen in 6 otrok, ostale potnike so po zelo napornem trudu rešili na lice mesta došli parniki in sicer: "Carmana" 1 "Grosser Kurfuerst" 105, "Seyditz", 36, "La Touraine", 50 "Minneapolis" 30, "Rappahanoek" 19, "Car" 102, "Narragansett" 29, "Devonian" 59, "Kronland" 90, skupaj torej 521. Nesrečnemu parniku "Vultarno" je zapovedoval komaj 34 let stari kapitan Frank Inch, in ravno njemu gre priznanje, da ni končalo na morju vseh 657 potnikov. Kmalu potem, ko so zapazili v skladišču parnika ogenj, je oddal kapitan Inch brezžične brzjavne klice za pomoč s črkami "S. O. D." Tedaj se je nahajal blizu "Vultarna" kakih 120 milj oddaljeno parnik "Carmania", last Cunard družbe. Kapitan parnika "Carmania" se je napotil takoj v smeri proti ogroženem parniku "Vultarno"; naročil je svojim podčastnikom in moštvu kurilnega oddelka, naj pičujejo z največjo naglico "Vultarnu" na pomoč, kajti že od daleč se je videlo velike črne oblake, prihajajoče iz onega mesta, od koder je bil poslan brez-

žični brzojavni klic. "Carmania" je dospela izmed vseh drugih rešilnih parnikov prva na lice mesta. Okoli 6 ure zvečer je stala namreč že v neposredni bližini gorečega "Voluturno". Sedaj je prišlo pa za rešitelje in ponesrečence najhujše. Dasiravno je imela "Carmania" na razpolago mnogo rešilnih čolnov, ni mogla istih takoj spustiti v morje, ker je morsko valovje besnelo in divjalo. Potreba je bilo torej čakati ugodnejše prilike vremena; mnogo ovir pri rešitvi je delala tudi gosta in skoraj nepredorna megla, ki je med katastrofo ležala nad morjem.



Grozni Prizori.

Okoli 9 ure zvečer je postala panika na parniku "Vulturno" najhujša. Preplašeni potniki so pribežali iz kabin in medkrovja na gornji krov. Zunaj je tulil vihar, - kot gore razburkani valovi so pa podili v temi noči goreči parnik "Vulturno" sem in tja. Zares, grozni občutki in prizori. Kdo si zamore sploh misliti strah preplašenih potnikov, kojim je grozila dvojna smrt: smrt v valovih ali smrt v plamenih. Kmalu zatem izbruhnejo iz spodnjega dela parnika žareči ognjeni stebri. Vročina, smrad in dim hoče uničiti vsako človeško bitje na parniku "Vulturno". "Gorje, nam gorje". Vsi smo izgubljeni. Ker se je vnel v skladišču tudi petrolej in premog, je nastala grozna razstrelba. Kakor iz vulkanskega žrela, tako meče ognjena sila goreče dele v zrak. Ljudstvo bega sem in tja, vzdihuje, moli in kliče na pomoč. Pomoč, dasiravno se nahaaja že v bližini, pa ne more blizu njih vsled razburkanih valov in neznosne vročine. Koliko rešilnih čolnov so že spustili na prosto, pa vse zaman. Najbolj pogumni častnik parnika "Carmania" Gardiner po imenu je skočil s 6 možmi v rešilni čoln, da bi ga privedel blizu gorečega parnika "Vulturno". Več metrov visoki morski valovi so pa metali mali čoln kakor orehovo lupino. Do cela utrujeni mornarji so kmalu uvideli, da ne morejo do cilja, poleg tega so se jim potrgali še jermeni pri veslih. K sreči so dospeli zopet vsi nazaj do "Carmanie", kjer so jih potegnili na krov. Kapitan ali poveljnik "Carmanije". Barr, se je pomaknil začenši svojo ladjo že tako blizu gorečega parnika "Vulturno", da je znašala medsobojna razdalja samo 100 čevljev. Hotel je napeljati trdno in močno vrv ponesrečencem na pomoč a tudi to se mu ni posrečilo, ker je bila prehuda vročina. Potniki iz blizu stoječih parnikov so jednako kričali in vpili vsled strahu in bojazni za nesrečimi potniki tovariši "Vulturna". Položaj je postajal že ta-

ko opasen, da je vsakdo mislil: vse na "Volturmo" bo izgubljeno. Nekateri, na pomoč dohiteli parniki so metali iz bližine svoje električne luči naravnost na parnik "Volturmo", in pri tem se jim nudił grozen prizor. Mnogo izmed obupancev je poskakalo v morje; raje so si poiskali hlade: grob sredi valov, kakor pa da bi zgoreli pri živem telesu. Nekateri so držali svoje nedolžne otročice v rokah, ter prosili druge pomoči, naj jih rešijo. Kdor ni videl tega prizora, ga ni sploh ne more živo opisati. Med vsemi so bile ženske najbolj prestrašene in obupane. Nekatere so si trgale lase in gorečo obleko s telesa, potem so pa poskakale obupane v vodo. Ljudstvo se je najbolj trlo proti prednjemu delu parnika, kjer so spuščali rešilne čolne po vrveh nizdol. Vsakdo je hotel biti prvi v čolnu. Škoda, zares stokrat škoda, da niso imeli ljudje saj še nekaj ur potrpljenja in gotovo bi jih ne bilo vtonilo toliko. Ko so spuščali namreč več rešilnih čolnov z "Volturna", so iste razburkani valovi prevrnili; nič manj kot šest čolnov se je na ta način s potniki ponesrečilo. Dosti izmed teh je imelo rešilne pasove okoli sebe; ker je bilo pa valovje nasilno ter hudo, je našlo dosti izmed teh smrt v mrzlem morskem grobu. Trupla ponesrečencev so plavala zatem v celih skupinah naokoli. Rešilnemu moštvu pa ni preostajalo čisto časa, da bi iskali ta trupla; bilo jim je več in bolj ležeče se za preostale ponesrečence "Volturna", ki so klicali z gorečega parnika za božjo na pomoč.



TEŽAVNA REŠITEV

Nad vse čudno je dejstvo, da je rešil cunardski parnik "Carmania" samo enega ponesrečenca; in celo ta je priplaval sam v njeno bližino, na kar so ga potegnili na krov. Kapitani drugih parnikov, ki so tudi prihiteli "Volturnu" na pomoč, ne morejo še danes povsem umeti čudnega postopanja poveljnika "Carmanie", kapitana Barra.

V tej zadevi je izdal kapitan Barr sledečo izjavo:

"Vedno se mi bo predbacivalo, čemu sem rešil samo enega človeka z gorečega parnika "Volturno". Jaz sem imel namreč označeno noč na svojem parniku zelo važne posle in službo, tako da sem bil z mojim poslovanjem povsem zadovoljen. Jaz sem dajal namreč ostalim ali drugim parnikom brezžičnim potom povelja, kako se imajo ravnati glede, da bi ne zadeli v gosti megli ob kak parnik. Poleg tega sem imel tudi dosti dela, da sem zamogel dati z velikim električnim žarkom tem direkcije naravnost na parnik "Volturno." Ravno ta luč je pri poznejši rešitvi potnikov dosti pripomogla. Pri rešitvi z mojimi čolni je oviralo moje častnike največ razburkano valovje, katero se je dviglo istočasno več metrov visoko. Sami morate priznati, da je nemogoče veslariti sredi morja v malem čolnu, ako ga meče valovje sem in tja, kakor orehovo lupino. Ves čas sem dajal poveljniku „Volturna“ pogum in korajžo, naj še potrpi malo, da se valovje pomiri. In to je menda uplivalo tudi dosti na njegovo moštvo in nesrečne potnikemed časom nepopisne panike.

Med številnimi parniki, ki so prihiteli ono osodepolno noč nesrečnemu „Volturnu“ na pomoč, zasluži prvo in najbolj častno mesto parnik Severonemške "Lloyd" družbe "Grosser Kurfuerst", kojem je zapovedoval kapitan M. Spangenberg. Vsled njegove eneržije in spretnega vodstva se je rešilo v njegove rešilne čolne 106 ponesrečencev iz "Volturna". Temu sledi ruski parnik "Car", ki je rešil

102 osebe in belgijski parnik "Kroonland" z 90 rešenci. Število rešencev na drugih parnikih smo že označili na prvem mestu te knjižice. Ko so dospeli kasneje rešenci zopet na varno in suho, so pripovedali pretresljive dogodbe one usodne noči, polne ginljivih prizorov in slučajno, koje se zamore doživeti samo sredi morja, ko se bori človeški um in moč z elementarnimi silami. V tej pripovedovanjih je označena huda borba za življenje z viharjem, ognjem in morskimi valovi.

Hvala Bogu, da se je pogumim kapitanom raznih parnikov v bližini "Voluturna" tudi posrečilo rešiti skoraj pretežno število obupanih potnikov. Pri tem je pa igral Marconijev brezžični brzojavni aparat največjo ulogo. Znano je, da mora imeti zadnji čas vsak potniški parnik ali brod svojo brezžično brzojavno napravo in dva operatorja. Ta dva morata biti noč in dan v službi da lahko pokličeta v slučaju nesreče druge, več milj oddaljene parnike na pomoč s pomenljivim črkami "C. Q. D. (Come, Quick, Danger.) pridi naglo, nevarnost! Pri tem se označi vedno razdaljo ali lego parnika na morju po geografičnih stopinjah. Dasi-ravno je komaj nekaj let, okdar je izumil slavn Marconi brezžični brzojavni aparat, se je med tem časom rešilo že nad 7000 oseb gotove smrti sredi morja ali na vodi.

Junaški kapitan Spangenberg poroča o rešitvi 106 potnikov Voluturno sledeče : "Dne 9 oktobra ob 4. pop. prejel sem prve brzojavne klice s parnika "Voluturno" za pomoč. Takoj zatem sem se podal z največjo naglico proti oni smeri, kjer so se v daljavi videli že žareči dimovi oblaki iz parnika "Voluturno". Dospevši na lice mesta sem našel v njegovi bližini že parnik "Carmania" in "Seydlitz". Zapazil sem parnik "Voluturno", do polovice zajet v gosti dim in plamen. Tu so se dvigali visoko v zrak celi goreči valovi, kakor stebri naznajujoči pogubo nesrečnim potnikom "Voluturna". Preplašeno ljudstvo se je zbralo na drugem koncu parnika, pričakujoče ali smrti, ali pa rešitev. Opazil sem takoj, da manjka že nekaj rešilnih čolnov na "Voluturnu"; to so bili namreč oni čolni, katere se je predčasno spustilo v morje sredi najhujše nevihte, in na katerih je v tonilo preko sto oseb. Vpitje ponesrečencev in klice na pomoč, je bilo razločno čuti v bližino. Tega prizora ne

more opisati človeška roka ali jezik. Proti jutru se je morje zopet nekoliko pomirilo. Jaz sem ukazal, da naj se spusti takoj vse naše rešilne čolne v morje. Med tem časom sem pa dobil s parnika "Volturmo" naznanilo, da se je podal II. častnik Lloyd s štirimi mornarji v rešilni čoln in da vsela proti naši smeri samo radi tega, da se lahko prepriča, jeli morje že ugodno za veslanje čolnov ali ne. Ko je došel dotični čoln do našega parnika se je zadel z vso silo vanj in prevrnil z moštvom vred vodo. K sreči smo rešili in potegnili iz vode vse ponesrečence čolna. Po preteku nekaj ur so se jeli dvigati še večji plameni nad "Volturmo", nad njimi smo pa opazili švigajoče rakete, zna menje nujne pomoči in nesreče v skrajni sili. Jaz sem izdal na moštvo nujni klic: "Naprej, prostovoljci!" Takoj se je zlasilo dosti pogumnih mož, ki so poskakali v naša dva rešilna čolna po osem skupaj in so odveslali sredi razburkanega valovja dalje proti nesrečnemu "Volturmo". Čolnu št. 5 je zapovedoval 2. častnik von Carlsburg čolnu št. 9 pa 3. častnik Lieberman. Častnika sta pripovedovala. "Z neverjetno in nepopisno težavo smo torej veslali dalje proti "Volturmo", kajti valovje nas je metalo zdaj sem, zdaj tja, da smo že skoraj obupali. Kako smo se razveselili ko se je naenkrat prikazal v naši bližini rešilni čoln št. 5 nesrečnega Volturna z 21 osebami. Veleli smo jim v kateri smeri naj veslajo dalje, da bodo dospeli do cilja ali parnika "Grosser Kurfuerst."

Ko smo dospeli že 15 metrov blizu Volturna, se je začulo obupane klice mož, žen in otrok; ti klici so kaj žalostno odmevali s parnika "Volturmo" med tulenjem viharja. Nevihta je postajala vedno bolj in bolj huda, tako da nam ni bilo mogoče prispeti s čolnom do gorečega parnika.

"Skočite čez krov v vodo!" smo glasno klicali ponesrečencem, ki so popolnoma zbegani ter obupani čakali na drugem koncu "Volturna" na rešitev. "Za božje voljo vendar, poskakajte v vodo, mi Vas bomo rešili iz valovja v naše čolne!" In res sta se dva moža ojunačila ter skočila s krova v morje. Naš vodnik čolna jima je ponudil takoj dolg drog in tako smo potegnili prva dva rešenca nesrečnega parnika "Volturmo" na varno. Med tem časom je pa zagnalo valovje naš čoln že tako blizu "Volturna", da

smo mislili: vsi bomo ponesrečeli, ako zadenemo vanj. Pa groza in strah potnikov na gorečem parniku je bila še hujša; slišali smo vedno bolj žalostne klice, "Rešite nas, rešite nas!"

"Skočite v morje!" smo jim ponovno odgovarjali, pa Vas bomo rešili".

Lahko je umljivo, čemu so se bali prestrašeni potniki, tako nevarne rešitve. 'Kmalu' zatem, ko je zapazil kapitan Inch ogenj na parniku "Volturno" je spustil z najboljšim namenom 4 rešilne čolne v vodo; ti čolni so bili napolnjeni večinom s potniki prvega razreda, in ženami ter otroci medkrovja. Ker je bilo pa ravno isti čas morje tako razburkano, je vihar zagnal vse štiri čolne ob parnik "Volturno" da so se prevrnili in razbili; uboge ponesrečence je pa zagrebel morski val za — vedno. Nekaj ponesrečencev je našlotudi smrt ob času grozne eksplozije ker so stali preblizu ognja; zopet drugi so se ubili. Kapitan Inch je izdal strog ukaz, da mora nositi vsak potnik rešilni pas, da se bo zamogel držati toliko časa nad vodo, dokle ga ne spravijo v čolne. —

Zasledujemo še dalje že označena dva rešilna čolna pogumnega "Kurfuersta", ki sta stala pred gorečim "Volturnom". Le s težko silo in vsled grožnje kapitana se je zatem ojunačilo 11 moških, z "Volturna" daso poskakali, opremljeni z rešilnimi pasovi v morje. Moštvu rešilnih čolnov se je pa zopet pričela huda borba za življenje, ker je odnesel morski val čoln št. 9 naprej. Pogumni veslači so se borili celih 6 ur, da so dospeli na svoj cilj, do parnika "Grosser Kurfuerst." Nepopisno je bilo tedaj veselje, ko so dvignili te prve rešence na krov "Kurfuersta." Potniki in častniki so jih navdušeno pozdravili, dali jim obleke in krepčil. Rešenci so se jim pa s solzami v očeh zahvaljevali, ter objemali pogumne mornarje. Tudi št. 5 in 7 je pripeljal kmalu zatem vsak po 34 rešencev; tako je otel parnik "Grosser Kurfuerst" vsega skupaj 105 potnikov "Volturna" in sicer prvega in zadnjega potnika.

Istotako junaško je rešilo še ostalih osem parnikov veliko število potnikov "Volturna", koje smo že označili. Drugo častno mesto zavzema parnik "Car"; tretje "Kroonland" itd. Vseh skupaj se je rešilo na ta način 521 potnikov. Prav junaško smrt je storila 30 mornarjev "Volturna", ki so utonili v že omenjenih rešilnih čolnih.

Drugi dan ob 3 popoldne se je parnik "Vulturno" že močno nagnil v vodo. Pogin mu je bil zagotovljen. Na krovu je stal tedaj edinole še kapitan Inch in strojnik Dweyer. Kapitan Inch je imel pri sebi dragocenega psa, kojega bi ne prodal za noben denar, ker mu je bil tako zvest. Ko je torej napočila ura ločitve, se je pričel kapitan Inch britko jokati; zatem se je pa spustil s strojnikom in psom vred — zaunji v rešilni čoln. Inch in Dweyer sta bila oba poškodovana vsled ognja, a vseeno sta prenašala voljno hude opekline. Kmalu zatem, začul se je zopet na "Vulturnu" grozen pok vsled eksplozije, plamen se je dvignil še iz drugega dela med tem, ko se je 521 potnikov srečno rešilo. Nekaj dni zatem se je pa "Vulturno" pogreznil v morsko globočino. —

Po kapitan Inchevi rešitvi se je bližal najbolj žalosten trenotek; — trenotek ločitve od ponesrečenega "Volturna." V bližinimi stoječi rešilni parniki so "Vulturnu" naznanjali z sirenskimi piščalkami zadnji pozdrav, godba na njih je pa zaigrala nabožno pesem v spomin in pozdrav onim 139 nesrečnikom, koje je že kril in bo za vedno kril hlade morski grob sredi oceana. Šest parnikov se je zatem napotilo proti ameriški obali, 4 pa proti Evropi.

Nemec Walter Trintepol, ki se je z Vulturnom vozil, v morje in več ur plaval, predno so ga rešili, pripoveduje o nesreči: Do četrtega ob 6. uri zjutraj je šlo vse dobro, ko smo začuli znamenje, da gori. S postelj so nas spravili in poslali na krov. Med nas so razdelili rešilne pasove in nam povedali da mogoče požar kmalu zaduše a da kapitan sodi, da je najboljše, da smo vsi z rešilnimi pasovi preskrbljeni. Ženske in otroci so bili zato vsi prestrašeni in so milo plakali. Požar je pa postajal vedno hujši. Kmalu smo videli, da gore tudi notranji prostori ladje. Okolu 10 ure je ukazal kapitan, da naj se izpuste v morje čolni. Kapitan kakor tudi častniki, večinoma Angleži, so se vzorno obnašali. Obžalovati pa moram, da se je moštvo, večinoma Nemci in Belgijci, nedostojno obnašalo. Kakor da so znoreli, so letali okoli in moštvo je mislilo, da mora bi-

ti prvo rešeno. To je zmešnjavo še povečalo. Prvi častnik je poveljeval prvemu čolnu. Ukazano je bilo, da naj se izpuste v čoln le ženske in otroci, a kljub povelju je bilo največ moških v čolnu. Ko so čoln izpuščali v morje, je tako močno zadel na ladjo, da se je razbil in so vtonile vse osebe, ki so v čolnu nahajale. Moštvo je medtem poizkusilo izpustiti drugi čoln v morje. Ko je prvi stvard vrgel nekoliko živeža v čoln, je prvi skočil vanj. Tudi v tem čolnu je bilo več moških kakor žensk. Morje je bilo zelo nemirno. Tudi ta čoln se je razbil in so utonili vsi, ki so se v njem nahajali. Pripravili so še tri čolne, a ni bilo več reda. Vrvi so se potrgale, in ljudje, ki so se v njih nahajali, so padli v morje, kjer so utonili. Ostale vrvi so porezali, tako da niso mogli nobenega čolna več v morje izpustiti. Ko smo zagledali "Carmanio", smo si rekli: Vsi smo rešeni! Kurjači in nosači premoga so prišli od spodaj na krov in se branili iti zopet na delo nazaj. Kapitan je potegnil revolver in jim zaklical, da morajo na svoje mesto. Kmalu po tem so morali delo prekiniti, ker se je požar že razširil do prostorov, kjer so se nahajali stroji. Ko smo zagledali "Carmanio", je kapitan ukazal, da stopijo ženske in otroci na eno, moški pa na drugo stran krova. Končno je moral tudi kapitan zapustiti svoje mesto na poveljniškem mostu, ker je most že tudi pričel tleti. Ženske so plakale in se smejale. Postale so histerične. Krov je postajal vedno bolj vroč; na kar pa niti pazili nismo. Trintepol je pokazal, ko je to pripovedoval, časnikarju svoje čevlje; na katerih so podplati na pol že pregoreli in pristavil: "Ne morem se na to spomniti, a bilo je strašno." Ko je švignil plamen skozi krov, so pričeli moški in ženske kričati, ter se objemati; drugi so pa bili popolnoma tihi. Ko so počili parni kotli, se mi je zdelo, da storim prav, če skočim v morje, ker znam dobro plavati. Neki angleški potnik in en mož posadke sta se mi pridružila. Prvi sem skočil raz krov v morje;; ona dva pa za menoj; videl nisem nobenega več. Plaval sem proti nemškemu parniku; a nihče me ne vidi in ne čuje. Ko sem približno eno uro plaval, me zadene svetloba metalca luči. Kako so me iz morja potegnili na krov, ne

vem. Ko so Trintepolu povedali, da so po kapitanovem poročilu izpustili v morje šest čolnov, a da sta mogla le dva odriniti, je rekel: "To se ne vjema. Ves čas sem stal blizu in sem vse videl. Noben čoln ni mogel odplavati." Tako pripoveduje Trintepol.

— Grozo katastrofe poveča še dejstvo, ker so ob rešitvi člane posameznih rodbin popolnoma raztrgali in jih razdelili na več ladij, tako da se člani ene in iste rodbine vozijo deloma v Evropo in deloma v Ameriko. Nihče ne ve, kaj da je z njegovimi svojci, če še živijo ali ne. — Newyorški župan je prevzel predsedstvo odbora, ki prireja zbirke za tiste, ki so katastrofo preživeli.

Vsako novo poročilo prinese nove podrobnosti o strašni noči, ki so jo preživeli potniki na ponesrečenem parniku "Volturno". Na gorečem parniku so se vršili strašni prizori. Miss Hellen Ellis, ki je bila na krovu "Carmanie" pravi, da je bil položaj okoli 1. ure ponoči najbolj mučen. Klici na pomoč so se čuli kljub silnemu viharju do "Carmanie". Videli smo, kako so skakali moški in ženske raz krov in kako so izginjevali v strašno razburkanem morju. Ženske na "Carmaniji" smo jokale nad strašnim prizorom. Bilo je strašno gledati od blizu take prizore, pomagati pa ni bilo mogoče. Neki potnik iz "Carmanie" pripoveduje: Videl sem na Volturnu moža pripadajočega srednjemu stanu. Poleg nje ga je stala žena, k nji sta se stiskala dva otroka. Mož je dolgo prigovarjal ženi, končno pa je z njenim privoljenjem preskrbel sebe in družino z rešilnimi pasovi. Nato je vrgel v vodo ženo in otroka in je skočil za njima. Bil je težak prizor. Občudovali smo pogum moža in udano zaupanje njegove žene in otrok v moža in očeta. Mož je bil izvrsten plavec in je upal da bo obdržal sebe in družino vsaj toliko časa nad vodo, da pride rešitev. Toda zaman je bilo upanje moža in zaupanje žene in otrok. Naši čolni se jim niso mogli približati in komaj četrto milje od nas je družina opešala. Izginila sta v valovih najprej otroka, za njima mati in kmalo za njimi je izginil junaški oče.

— Videli smo na Volturno, kako so ljudje klečali in s povzdignjenimi rokami obrnjeni proti nam prosili pomoči. Pogled je bil neznosen. V zadnjem delu nako-pičeni potniki. Čez nje so se podili visoki valovi, pred njimi pa je divjal silen požar in jim grozil, da jih vsak hip zajame v svoje strašno žrelo. Ženske in otroci so jokali, moški pa so stali kot otrpnjeni in so mrklo zrl na požar in v razburkano valovje, v strašen grob, ki se jim je odpiral pod nogami. — Parnik Naraganset, ki je vozil petrolej je prišel na mesto nesreče na poziv parnika Carmanie. Ko je namreč kapitan Barr uvidel, da se vihar ne poleže in da ni mogoče na noben način vsaj nekoliko se približati gorečemu parniku, je dal brezžičen brzojav: Se li nahaja kak parnik z oljem v bližini? Oglasil se je Naraganset in odgovoril z refrenom znane londonske pesmi: Ja jaz pridem z mlekom ob 6. zjutraj! In res je kapitan Naraganseta držal in priplul s svojim parnikom okoli 6. zjutraj Pripravil so rešilne čolne in parnik Naraganset se je približal kolikor je bilo mogoče Volturnu. Nato je spustil v dveh velikanskih stremenih veliko množino olja v morje. In res se je morje za nekaj časa toliko umirilo da se je približalo nekaj čolnov, katere so napolnili s-ponesrečenci in spravili na varno. Seveda je bila ta manipulacija silno nevarna, vendar se je vsaj deloma posrečila. — Ravnatelj družbe Urania je izdal oglas, ki vzbuja veliko pozornost. On pravi namreč, da je nastal ogenj na parniku po zlobni roki, ki je vrgla v skladišče, v katerem so bile lahko gorljive stvari bombo. Možno je tudi, da je vtihotapil kdo v skladišče peklenški stroj. Holandski in belgijski mornarji so se pred odhodom parnika ostro sprli z vodstvom družbe in vodstvo je dobilo tudi več grozilnih pisem. V enem pisemu je zagrozil neznani pisec, da bo v kratkem zgorel en parnik družbe, če družba ne ugotovi zahtevam mornarjev. Iz Rotterdama je prišlo v Budimpešto brzojavno poročilo, da je bilo na parniku Volturno 18. Ogrov. Koliko jih je poginilo še ni znano. Čudno pa je, da je Urania dobila za eno vožnjo 18. Ogrov, posebno še, ker ta družba na Ogrskem nima koncesije za transport ogrskih

izseljencev. Uvedla se je tozavedna preiskava.

O katastrofi je poslal kapitan ponesrečenega parnika "Vulturno" Inch iz parnika "Kroonland" svoji družbi sledeče poročilo: Ogenj smo zapazili ob 6. uri 50 min. zjutraj v skladišču I. Pet minut pozneje so udarili plameni s kozi ladjine odprtine in užgali prednji krov. Plameni so dosegli višino prvega jadra. Prva žrtev požara je bila straža. Kmalu nato so sledile eksplozije, ki so razrušile salon in bolnišnico. Ukazal sem spustiti rešilne čolne. Trije čolni so se razbili ob straneh ladje. En čoln se je srečno odpeljal, drugi čoln, se je sicer prekucnil s potniki. Ker sem zvedel, da se nam bliža "Carmania" nisem spustil nobenega čolna več v morje. Potniki so dobili rešilne pasove in so se pomirili. Posebno ugodno je vplivala na nje vest, da se nam bliža več rešilnih parnikov. Ob 9. uri so se vnela skladišča za premog. Ogenj je silno divjal in je učinil že vse do srede parnika. Vodne sesalke niso mogle več delovati, ker ni bilo več zadosti pare. Nato opisuje kapitan prihod parnikov in njihov trud, da bi rešili potnike in posadko. Čolni se nam niso mogli približati, dokler ni prišel parnik s petroljem katerega je pozval kapitan parnika "Carmanie" Barr. Ponoči smo delali splave. Okoli 6. ure so se nam približali čolni, ki so rešili potnike, ki so še ostali na parniku. Jaz sem zadnji zapustil parnik. Rešilnih čolnov, ki sta odplula, ni našel noben parnik.

"O, dragi gospod, če bi videli te strašne prizore, katere smo doživeli. V četrtek zjutraj so začeli klicati po krovu: "Ogenj! Ogenj!" Mene je streslo po celem životu, ko sem zaslišal te klice. Šel sem iz prostora, kjer smo spali, na krov, ki je bil že skoraj ves v dimu. Mornarji so pripraljali cevi, dočim jih je nekaj kakor brez uma letalo semtertja. Šel sem k tovarišem ter jim obupan naznanil, da se nam bliža konec, ker je ladija v ognju."

Tovarši me sprva niso razumeli. Eden izmed njih se je celo pošalil, češ, kako bi gorela ladija, ko je vendar na vodi. Kmalu pa se je prikazal neki častnik ter nam rekel, da moramo biti popolnoma mirni ter se pokoriti

vsaki zapovedi. Kdor ne bo ubogal, bo ustreljen. No, tedaj so vedeli prijatelji, da se ni za šaliti.

Celi četrtek smo skoro nepremično sedeli na odkazanem mestu in pričakovali smrti. Nekateri so molili, drugi jokali, ostali pa so obupno gledali predse. Zunaj je tulila burja, ladija se je zibala semtertja, naravnost strašno, da vam rečem.

Polagoma se je popolnoma stemnilo. Prišel je častnik in nas zagnal na krov. Ko smo dospeli iz spodnjih prostorov na krov, smo videli, kako so spustili čoln v morje. Neki je neprestano vpil: "V čoln! V čoln!" a od naših se ni nihče ganil. On je stopil v čoln, katerega so kmalu spustili v morje. Pripravil se je val, vrgel čoln z vso silo ob parnik, tako, da se je ta razbil na kose. Vsi, ki so bili v njem, so utonili. Krog devete ure zvečer so začeli Angleži kričati svoj: "Hurrah!" — Sprva nisem vedel, kaj se je zgodilo, kmalu pa sem zapazil, da kažejo tja nekam po morju. Pogledal sem natančneje — od srca se mi je odvalil kamen — v daljavi se je prikazal ves razsvetljen parnik "Carmania".

Žal, da nam radi razburkanega morja niso mogli takoj poslati rešilnih čolnov.

Potem so prišli v bližino drugi parniki; mornarji so nam metali vrvi in prihajali s čolni po nas. S parnikov so zlili v morje velikansko množino olja, da so se valovi vsaj nekoliko pomirili.

Na parniku "Grosser Kurfuerst" so nas oblekli, nam dali dovolj hrane in nas nastanili v bolnišnici.

Grozne so bile te ure, za ves svet bi jih ne hotel še enkrat preživeti. Poglejte, saj sem popolnoma osivel." — Korenjaški možak, v najboljših letih, se je odkril in pokazal svojo sivo glavo, osivelo v eni sami noči vsled prestanega strahu.

Priprosta izpoved je to, a veliko je zapopadenega v njej. Čitatelj naj si misli sredi morja gorečo ladijo, polno potnikov, ki so se podali, polni upov in najlepših nad v obljubljeno leželo, da si ustvarijo malo boljše življenje. Ladija gori, od nikoder ni pomoči. Hitra smrt bi

bila v takem slučaju rešiteljica človeka; grozno je pa gledati v strašni negotovosti celi dan smrt v oči.

Zelo značilna je izjava drugega medkrovnega stewarda, Willie Reisewitza. Nekemu newyorškemu listu je pisal sledeče pismo, hoteč javnosti pojasniti, kaj se je pravzaprav dogajalo za časa katastrofe na parniku "Volturno."

"V četrtek popoldan," - piše v pismu, - "smo odpluli iz pristanišča. Meni in mojima dvema kolegama je odločil kapitan delo na spodnjem delu parnika. Naprej smo zaprli lino onega prostora, v katerem se je najprej zapalil ogenj, s težkim pokrovom ter nanosili nanj več miz in klopi. Dva dni pozneje sem opazil, da so bile vse mize in klopi precej proč od pokrova. lina je bila pa odprta. Ko sem pogledal v dolnji prostor, sem videl, da je skoro popolnoma prazen. Kdo se je oni čas mudil tam spodaj, nisem mogel dognati, ker so me poklicali k drugemu delu. Trditev, da so pasażirji povzročili ogenj, je popolnoma neresnična in nemogoča.

Po preteku ene ure je bilo vse zopet zaprto in mize postavljene na njihov prejši prostor. Potem je pribil ladijski tesar preko line dvoje precej močnih lesenih desk. Cez dva dni smo slišali v onem prostoru neko čudno šumenje, pa smo mislili, da prihaja od ventilatorjev.

Po mojem mnenju je moralo na ladji že dalj časa goriti. Prepričan sem, da je bil ves spodnji prostor napolnjen s plini, česar posledica je bilo tudi omenjeno šumenje. Ako bi bil kdo, kot sodijo nekateri, vrgel bombo ali nastavil peklenski stroj, bi vse takoj eksplodiralo, kar se pa v tem slučaju ni zgodilo.

Večinoma vse moštvo s kapitanom vred je letalo brez glave semtertja. Skrajno čudno se mi dozdeva, da ni bilo na krovu nobenega šlema kot jih uporabljajo ognjegasci. Zakaj so bili gasilni aparati zaprti v mizarški delavnici i zakaj ni bilo v njih kisika, mi je naravnost nerazumljivo — — —

Sprejem rešencev v New Yorku

Dne 15 oktobra popoldne se je zbralo v Battery parku v New Yorku na tisoče in tisoče radovednega ljudstva. Saj je imel vendar tedaj dospeti junaški nemški parnik "Grosser Kurfuerst" z 105 rešenci zgorelega "Volturna." Ko je priplul parnik v bližino in dalje po reki Hudson, ga je ljudstvo navdušeno pozdravljalo. Jednako so pozdravljali rešence tudi vsi drugi parniki v bližini. V Hobokenu se je trlo ljudstva, kjer se je "Kurfuerst" ustavil na svojem pomolu. Koliko solz veselja in tudi žalosti se je ta dan pretočilo v hobokeškem pristanišču. Marsikdo je objel zopet svojega dražega sorodnika; — med tem ko so drugi plakali za svojimi ponesrečenimi ljubljenci. Naselniška oblast je odredila, da lahko vsi rešenci "Volturna" takoj stopijo na ameriška tla. Vsak potnik je dobil na roko \$25. nekaj hrane in obleke za nadaljno potovanje in prosti železniški tiket.

Zares, srca Američanov so v sličnih slučajih ali nesrečah usmiljena: Rešene potnike "Volturna", so zatem prepeljali v avtomobilih v neko dobrodelno hišo, kjer so jim šli na roke, kakor pravi Samaritani. Predno so zapustili rešenci parnik "Grosser Kurfuerst", se je vršila v I. razredu skupna zahvalna služba božja za srečno rešitev.

REŠENI HRVATI IN SRBI.

V New Yorku in v Evropi se je izkrcalo 99 Hrvatov, kateri so se rešili na razne parnike. Imena ponesrečencev ali žrtev so sledeča:

Marija Stevčić, mati

Roža Stevčić

Tomo Stevčić

Mato Stevčić

Marica Stevčić, otroci,

6. Gjurro Stojkič
7. Jovo Stojkič
8. Beno Bogdanovič
9. Pero Dragovič
10. Ivo Bunčič
11. Vasil Predragovič
12. Martin Panjak
13. Sava Pekar
14. Ivo Petrovič
15. Martin Posavac
16. Ivo Pučanac
17. Ivo Tresič
18. Dane Zinaič
19. 19 Pero Radimirovič
21. Glišo Lazič
22. Aleks Iljukovič
23. Adam Markovič
24. Sava Karlovac
25. Mijo Kufrin
26. Tomo Palčič

KONEC



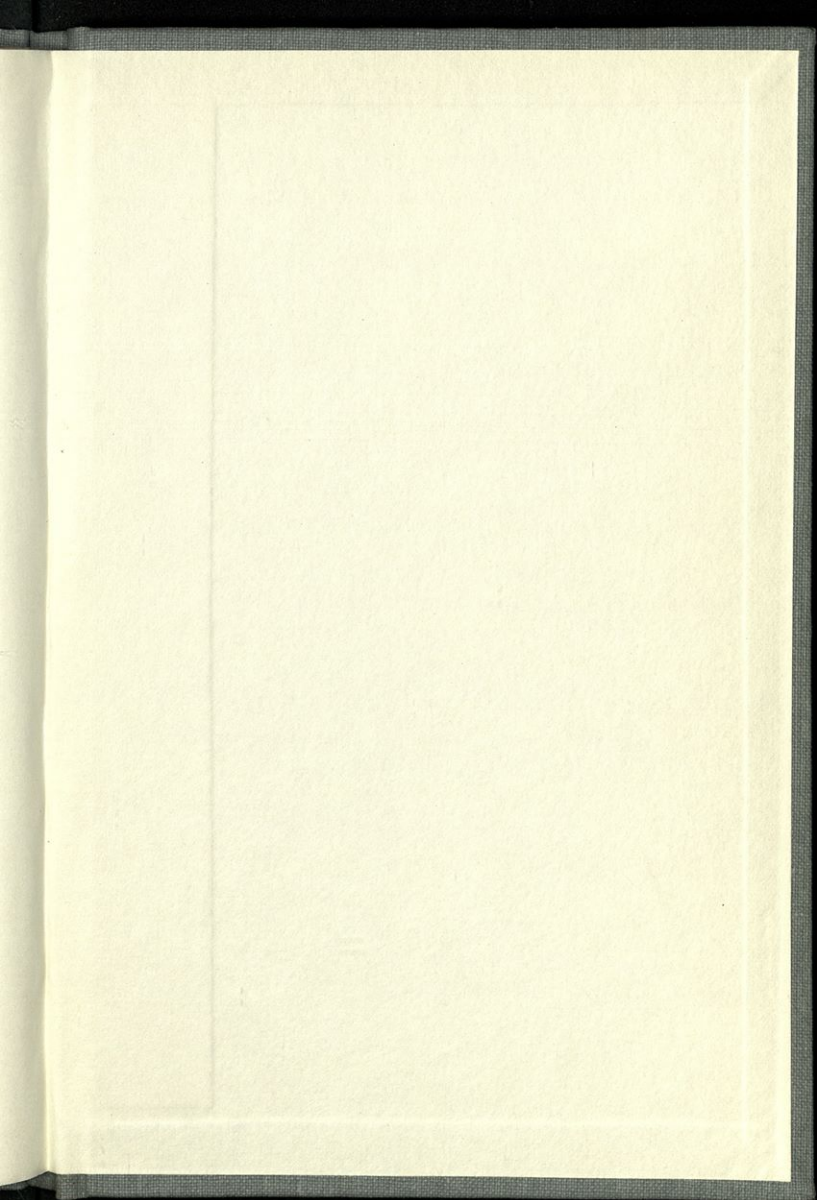
letalo
za, da
o og-
zarski
vnost

NARODNA IN UNIVERZITETNA
KNJIŽNICA

COBISS



00000388018



NRADNA IN UNIVERZITETNA KNJIŽNICA

573 465

COBISS