

Vor 95 Jahren: Die vergessene Jungfernfahrt

Der neue Stolz der White Star Line liegt im Hafen von Southampton. Nach nur zweieinhalbjähriger Bauzeit auf der irischen Werft von Harland & Wolff ist der Dampfer bereit für die Jungfernfahrt nach New York. Das grösste Schiff der Welt tritt erstmals gegen die Konkurrenz an, nicht mit Schnelligkeit, sondern mit Grösse und Luxus soll es die Mitbewerber ausstechen. Wir schreiben den 14. Juni 1911, das Schiff heisst *Olympic*.

Bereits am 27. Mai 1911 darf die Öffentlichkeit in Belfast das Schiff betreten und begutachten. Am 31. Mai 1911 wird die *Olympic* der Reederei übergeben – gleichentags läuft auch die jüngere Schwester vom Stapel, sie trägt den Namen *Titanic*. Am 1. Juni 1911 dürfen während einigen Stunden die Menschen von Liverpool für „Half a crown“ (2 Schilling und 6 Pence) die *Olympic* besichtigen, ihre Freude hält sich in Grenzen, denn der neue Superliner fährt nicht ab Liverpool, sondern ab Southampton.

Die *Olympic* macht in den frühen Morgenstunden des 3. Juni 1911 in Southampton fest, es verbleiben elf Tage um sie bereit zu machen. Die Einwohner von Southampton dürfen ebenfalls für „Half a crown“ das Schiff betreten, das Geld wird einem guten Zweck zugeführt. Die *Olympic* ist nicht nur das grösste Schiff der Welt, sondern auch die Anführerin eines höchst unausgeglichene Quartetts auf der Paraderoute der White Star Line. Mit ihr fahren im Southampton – New York Dienst die Dampfer *Majestic* (Baujahr 1890, 9.965 BRT), *Oceanic* (1899, 17.274 BRT) und *Adriatic* (1907, 24.541 BRT), alle drei erreichen zusammengezählt in etwa die Tonnage der *Olympic*. Nach zwei Rundfahrten soll die *Adriatic* in den Liverpool – New York Dienst wechseln und ein noch unterschiedlicheres Trio zurücklassen.

Am 9. Juni 1911 scheint sich eine über Monate gehegte Befürchtung zu bewahrheiten. Die angeheuerten Seemänner und Heizer der *Olympic* verlassen das Schiff. Ein internationaler Streik, der für den Sommer 1911 angekündigt ist, nimmt anscheinend seinen Anfang. Man vermutet, dass in wenigen Tagen die Internationale Seemannsgewerkschaft zum Streik aufrufen wird und so den gesamten Schiffsverkehr zum Erliegen bringen könnte, just in der Woche, in der George V zum König gekrönt werden soll. Am 10. Juni einigt sich die White Star Line mit den Seemännern, sie erhalten nun dieselbe Heuer wie die Kollegen auf der *Mauretania* und *Lusitania*. Noch immer keine Einigung ist mit den Kohlearbeitern erreicht worden, und so muss am 11. Juni die Fahrt der *St. Paul* verschoben werden. Am 13. Juni wird die *Olympic* von Arbeitern bekohlt, die zum Teil aus Nordengland anreisen. In nur 15 Stunden werden 4000 Tonnen Kohle gebunkert. Inzwischen ist der Streik definitiv ausgerufen worden und soll ausgerechnet am 14. Juni 1911 beginnen. Die Situation spitzt sich zu, trotzdem bleiben die Reedereien gelassen, sie wissen, dass den Streikenden eine Gefängnisstrafe droht. Erst wenige Stunden vor der geplanten Abfahrt der *Olympic* gibt die White Star Line auch den letzten Forderungen der Angestellten nach.

Um 12 Uhr des 14. Juni 1911 ist es soweit. Der Dampfer legt pünktlich ab. Viele hundert Menschen haben sich im Hafen versammelt. Die Band des 5. Hants Regiments spielt anlässlich der Abfahrt amerikanische Musik und Schifffahrtslieder. Wegen den vielen Jubelrufen muss sie lauter spielen, als sich das Schiff bewegt. An Bord sind viele bekannte

und einflussreiche Persönlichkeiten, der bekannteste unter ihnen ist wohl der Geschäftsmann John Wanamaker. Ebenfalls an Bord ist der 44-jährige New Yorker Bankier Walter Wehle Naumburg, in dessen Namen 1926 eine Stiftung zur Förderung junger Musiker eingerichtet wird. Unter den Zuschauern an Land ist auch John Pierpont Morgan, der eigentliche Besitzer der *Olympic*. Er ist nach Southampton gereist, um das Schiff mit seinem Geschäftspartner Henry P. Davison an Bord auslaufen zu sehen, er selber kann nicht mitfahren, er ist zur Krönung von König George V eingeladen und danach beim Deutschen Kaiser zu Gast.

Das Kommando über das grösste Schiff der Welt hat 61-jährigen Edward John Smith. Auf der Brücke stehen auch der Präsident der International Mercantile Marine (IMM), Bruce Ismay, und Oberst Thomas Denny, der Konstrukteur der gigantischen Dampfmaschinen der *Olympic*. Sie geniessen die Aussicht auf die Menschenmasse, die ihnen mit Taschentüchern zuwinkt. Ebenfalls auf der Brücke steht der Lotse George W. Bowyer. Auch für ihn ist die *Olympic* ein gigantisches Schiff, aber er kennt es bereits von der Leerfahrt von Liverpool nach Southampton. Da der Liner mit dem Bug voran im noch nicht ganz fertig gestellten White Star Dock liegt, müssen ihn die fünf Schlepper rückwärts in den Fluss Itchin ziehen, um ihn zu wenden. Dieses Manöver dauert fast eine Stunde.

Auf der Fahrt nach Cherbourg lassen sich entgegen den Vorschriften der White Star Line drei Passagiere den Maschinenraum der *Olympic* zeigen. Bruce Ismay ist aufgebracht und verlangt vom Chefindingenieur Joseph Bell eine schriftliche Erklärung, warum er den Männern den Zutritt gewährt hat. Die Tatsache, dass zwei der Besucher mit einer französischen Schifffahrtsgesellschaft in Verbindung stehen, ist besonders unangenehm, aber Bell schiebt die Verantwortung auf zwei andere Angestellte der White Star Line, welche ihm den Rundgang mit den Herren empfohlen hätten.

Gegen 19 Uhr erreicht die *Olympic* den Hafen von Cherbourg, die neuen Tender *Nomadic* und *Traffic* warten bereits auf den Dampfer. Die Zubringerschiffe haben ihren ersten Einsatz, sie verliessen Belfast gleichzeitig mit der *Olympic* – aber ohne Umweg über Liverpool und Southampton. Bruce Ismay ist wütend über den katastrophalen Ablauf des Zwischenstopps in Cherbourg. Der für die Übergabe von Fracht und Passagieren verantwortliche Marine Superintendent Kapitän Beresford verlässt die *Olympic* mit der *Nomadic*, lange bevor die Gepäckstücke von der *Traffic* umgeladen sind. Für Fragen ist er somit nicht mehr abkömmlich. Besonders wütend wird Ismay, weil die Abläufe für Cherbourg am 3. Mai 1911 mit allen Beteiligten bis ins Detail abgesprochen worden sind.

Mit den neuen Passagieren fährt der Dampfer über Nacht in Richtung Irland, nach Queenstown, um weitere Passagiere aufzunehmen. Am 15. Juni 1911 verlässt der Liner Europa und nimmt Kurs auf New York. An Bord sind 489 Erste-Klasse-Passagiere, 263 Zweite-Klasse-Passagiere und 564 Dritte-Klasse-Passagiere. Ausserdem befördert das Schiff 2500 Postsäcke und 2000 Tonnen Fracht. Auf grosses Interesse stossen die in allen drei Schiffsklassen aufgehängten Tagesleistungen. Die *Olympic* legt – jeweils von Mittag bis Mittag – folgende Distanzen zurück:

15.-16. Juni 1911	428 Meilen	ca.17.8kn/h
16.-17. Juni 1911	534 Meilen	ca.21.4kn/h
17.-18. Juni 1911	542 Meilen	ca.21.7kn/h
18.-19. Juni 1911	525 Meilen	ca.21.0kn/h
19.-20. Juni 1911	548 Meilen	ca.22.0kn/h

Sowohl der Konstrukteur Thomas Andrews wie auch Bruce Ismay machen sich Notizen und schlagen Verbesserungen vor. Für den äusserst populären Empfangsraum werden fünfzig Stühle und zehn Tische nachgeordert. Auf den Toiletten vermisst Ismay Zigarrenhalter und für die Crewkombüse bestellt er eine Kartoffelschälmaschine. Weitere Änderungen, wie die etwas zu weichen Matratzen (welche die Vibration zuwenig dämpfen), können nicht so rasch behoben werden. Auf der Überfahrt gedeiht die Idee, das à-la-carte-Restaurant mit einem Café zu ergänzen, das einem französischen Strassencafé nachempfunden werden soll. Dies soll bei der *Olympic* anlässlich eines späteren Umbaus geschehen, doch auf der *Titanic* wird diese Neuheit bereits vor ihrer ersten Fahrt eingebaut. Ebenso soll ein Teil des Promenadendecks mit Glasscheiben versehen werden, um die Passagiere vor dem Fahrtwind zu schützen.

Die Überfahrt nach New York verläuft ohne nennenswerte Zwischenfälle. Das Wetter ist meist gut, nur am 17. Juni kämpft die *Olympic* bei schwerer See gegen eine Nordostbrise und am Sonntag, den 18. Juni stösst der Dampfer auf Nebel, weshalb die Geschwindigkeit während einiger Stunden etwas reduziert werden muss. Pro Tag verbraucht das Schiff im Schnitt 620 Tonnen Kohle, das sind rund 100 Tonnen weniger als geplant. Doch die Maschinen laufen nicht nur sparsam, sondern auch schnell, die Schraube auf Backbord schafft bis zu 79 Umdrehungen pro Minute, diejenige auf Steuerbord sogar 81 – ohne störende Vibrationen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von 21.7 Knoten ist beachtlich, handelt es sich doch um ein 21-Knoten-Schiff.

Während der Reise treffen sich zahlreiche Passagiere mit Schosshündchen an windgeschützter Stelle auf Deck. Einmal wird sogar eine Hundeschau veranstaltet. Ein brauner, Wollknäuel von zwei Monaten Name Nanki Poo erhält als kleinstes Exemplar ein blaues Band. Ein Foto des Pekinesenspaniels mit der Besitzerin Florence Gilchrist erscheint am Tag nach der Ankunft im New York Herald und beansprucht mehr Platz in der Zeitung als Kapitän Edward J. Smith und J. Bruce Ismay zusammen.

Die Passagiere sind entzückt von den Neuigkeiten der *Olympic*. Henry P. Davison, der Geschäftspartner von J.P. Morgan, reist mit seiner Familie und bezeichnet die *Olympic* als „Errungenschaft einer Epoche“. Die unter einem Alias mitfahrende bekannte Schauspielerin Miss Jane Cowl bemerkt: „Das ist kein Schiff, sondern eine Brücke über den Atlantik.“ Die Passagiere der Ersten Klasse geniessen die Annehmlichkeiten des Ozeanriesen: Das türkische Bad, das Schwimmbecken und das Restaurant stossen ebenso auf Beachtung wie die ruhige, vibrationsarme Überfahrt. Der Squashraum wird so rege benutzt, dass die Nutzungsdauer pro Spielerpaar von einer Stunde auf eine halbe reduziert werden muss. Bei mildem Wetter werden an Deck zum Zeitvertreib der Passagiere am Montag, den 19. Juni „Olympische Spiele“ durchgeführt. Doch ein verwöhnter Passagier findet immer etwas zum Nörgeln: Beim Tanz am Montagabend fällt einem Reisenden der 1. Klasse der „bizarre Moorgeruch der Dekoration“ auf.

Obschon die Stewards zum Teil enorme Distanzen zurücklegen müssen, leidet der Service nicht darunter – es scheint als sei überall rasch ein Glas Wasser zur Hand. In diesem Zusammenhang fällt auf, dass keiner der Stewards übergewichtig ist, sondern alle sportlich fit und gut zu Fuss sind. Auch die Schiffsführung bemerkt die gewaltigen Distanzen. Zahlmeister Hugh Walter McElroy und Dr. William Francis Norman O’Loughlin sind sich einig, dass sie auf ihrer täglichen Inspektion um 10.30 Uhr mindestens neun Meilen zurücklegen, während

Kapitän Smith die Distanz auf lediglich drei Meilen schätzt. So gewaltig die Strecken auch sind, zufrieden sind sie alle mit dem Schiff.

Die Begeisterung bei der Geschäftsleitung muss ebenfalls riesig sein. Am letzten Tag auf See bestätigt Bruce Ismay, der gemeinsam mit seiner Frau an Bord ist, die Bestellung eines dritten *Olympic*-Class Liners. Per drahtlosem Telegramm teilt er am 20. Juni 1911 der Bauwerft Harland & Wolff mit, dass die *Gigantic* nun definitiv gebaut wird.

Für die verbleibenden 312 Meilen wird das Tempo gedrosselt, um nicht zu früh in New York anzulegen – man weiss um die Presse, die auf das Schiff wartet und man will den Fotografen das Fotosujet nicht mit einer nächtlichen Ankunft vermiesen. Fälschlicherweise hat der New York Herald am Vortag berichtet, dass die *Olympic* schon am Dienstagabend anlegen wird, was hunderte von verunsicherten Lesern veranlasst, beim Herald nachzufragen.

Um 02.24 Uhr des 21. Juni 1911 passiert die *Olympic* das Ambrose Leuchtschiff. Diese Zahlen sind sehr eindrücklich, fährt das Schiff doch nur mit Dampf aus 24 Kesseln. Bei der Quarantänestation vor Staten Island wird die *Olympic* länger als geplant festgehalten und kann erst um 07.45 Uhr die letzten Meilen in Angriff nehmen.

Einem Reporter der New York Times fallen zwei Mannschaftsmitglieder auf, die im Innern des vierten Schornsteins nach oben geklettert sind und ihre Mützen schwenken. Unterdessen macht sich der Zweite Steward auf die Suche nach denjenigen Stewards, die nicht auf dem C-Deck erschienen sind, um sich um das Bereitstellen der Gepäckstücke zu kümmern. Eine schwierige Aufgabe, er sucht vergeblich auf fünf Decks und findet schliesslich einen der „verdünnten“ Männer, dieser sitzt gemütlich im verlassenen Gang der zum Squashraum führt. Er sagt zu ihm: „Das werde ich mir merken, vielleicht sehe ich Sie heute nicht mehr, aber wenn Sie jetzt nicht sofort beim Gepäck helfen, dann wird unser nächstes Treffen für Sie sehr interessant werden.“

Auf der Staten Island-Fähre Borough of Queens schauen einige hundert Pendler für einmal nicht in ihre Morgenzeitung, sondern winken hinauf zum Riesendampfer. Dieser wird inzwischen von einer ganzen Flotte kleinerer Schiffe begleitet und fährt an der Freiheitsstatue und Ellis Island vorbei. Er fährt den Hudson hoch und passiert die Piers der Cunard Line. Sobald er vorbei ist, schwingt sich um 9 Uhr die *Lusitania* aus ihrem Dock in den Fluss und ignoriert die *Olympic*, indem sie weder mit Horn noch Flaggensignalen grüsst. Es scheint, als ob sich die *Lusitania* schnell aus dem Staub machen will, um sich den Vergleichen zu entziehen, die sich heute aufdrängen.

Der ganze Hudson ist gesäumt von Tausenden Schaulustigen, vor allem auf der Höhe der Chelsea Piers. Unter ihnen ist der betagte James N. Brewster aus Coney Island. Er hat sein Tagebuch von 1860 mitgebracht, damals beobachtete er nämlich die Ankunft der *Great Eastern*. Darin notierte er am 29. Juni 1860: „Was für ein wunderbarer Tag. Tausende reihten sich an den Ufern während sich jedes abkömmlische Schiff auf den Weg zur Hafeneinfahrt machte, um den Ankömmling zu begrüßen.“ Damals hätte wohl Brewster nicht gedacht, dass es über 50 Jahre dauern sollte, bis ein Schiff die *Great Eastern* bei so weitem übertrumpft. Er beobachtet, wie sich die *Olympic* eindreht, um am Pier Nr. 59 festzumachen. Während dem Manöver weht eine steife Brise den Hudson hinunter.

Nun kollidiert die *Olympic* seitlich mit der Pierverlängerung, die eigens für die *Olympic*-Class Liner errichtet wurde. Vermutlich wird sie vom Wind und den Schleppern gegen das Pier gedrückt. Die Farbe wird auf Steuerbord rund 4 Meter über der Wasserlinie auf einer Länge von über 20 Metern etwa 30-40cm breit abgeschabt. Die helle Farbe, die durch die Kollision zum Vorschein kommt, ist wahrscheinlich der Anstrich vom Stapellauf des Dampfers. Die Eckplanken der Pierverlängerung werden eingedrückt. Zum Glück sind aus Sicherheitsgründen keine Schaulustigen auf dem Provisorium zugelassen. Die Schlepper, die darauf eingestellt sind das Schiff an seinen Liegeplatz zu schieben, müssen nun unverhofft ziehen um weiteren Schaden zu verhindern. Vermutlich entscheiden der Lotse und der Kapitän den Schleppern mit der Dampfmaschine der *Olympic* zu helfen. Wahrscheinlich versuchen sie, die Steuerbordschraube rückwärts laufen zu lassen um vom Pier freizukommen. Dieses Kommando kommt wohl für die Besatzung des Schleppers O. L. Hallenbeck zu überraschend.

Die Strömung zieht die O. L. Hallenbeck unter das Heck, der Flaggenmast bricht ab und der Schlepper wird stark beschädigt. Die Steuerbordschraube der *Olympic* zerrt diejenige des Schleppers samt Welle und Wellenführung aus dem Rumpf. Zum Glück verfügt das rund 30 Meter lange Schiff über wasserdichte Schotten und kann sich über Wasser halten. Am nächsten Tag wird sie im Trockendock untersucht. Die Reederei Peter Cahill Towing Line verklagt die White Star Line auf 10000 Dollar Schadenersatz. Diese klagt ihrerseits denselben Betrag ein, obschon die Taucher, die am nächsten Tag die Schrauben der *Olympic* untersuchen, keinen grossen Schaden feststellen können. Im November 1914 wird das Verfahren „aus Mangel an Beweisen“ eingestellt. Da niemanden eine direkte Schuld trifft, wird keine der Parteien verurteilt.

Der Reporter der *New York Times* bemerkt trotz dem Unfall, dass das Anlegen ohne Zwischenfälle erfolgt ist, „ausser dem spielerischen Schubs am Heck eines Schleppers, der durch die Tide unter das Heck der *Olympic* geriet.“ Den Zwischenfall kann man von den Fähren aus Hoboken wunderbar verfolgen, viele Pendler drängen sich an die Reling, winken mit Taschentüchern oder Hüten und vergessen fast, dass sie um 9 Uhr bei der Arbeit sein müssen. Die Fähren lassen sich bei soviel Schlagseite kaum mehr manövrieren und die Matrosen müssen die Passagiere zurückdrängen, auf die andere Schiffsseite.

Das Andocken dauert fast eine Stunde, wegen den beiden Kollisionen und auch weil das Schiff anfänglich nicht genug weit vorne liegt und so die Gangwaypforten nicht mit dem Pier übereinstimmen. Um 9.53 Uhr des 21. Juni 1911 haben die zwölf Schlepper unter den Anweisungen des Lotsen Julius Adler und Kapitän Smith die *Olympic* an ihr Pier Nr. 59 bugsiert. Adler verlässt die Brücke mit einem breiten Grinsen: „Sie fährt sich wie ein Schwertboot. Um halb drei heute morgen kam ich vom Lotsenboot New York auf die *Olympic*, die eine Stunde später bei der Quarantäne stoppte. Sie fährt sich wunderbar, ich musste Kapitän Smith nur bitten die Geschwindigkeit auf 16 Knoten zu drosseln.“

Als einer der ersten darf der neue New Yorker Polizeikommissar Rhinelander Waldo mit seiner Frau an Bord. Der Grund für seine Mission ist jedoch privater Natur, er will die Schwester seiner Frau und deren Mann, Mr. & Mrs. John W. Norton, abholen. Seine Frau wartet auf einem Sessel auf dem Promenadendeck bei der Haupttreppe. Dreimal kehrt ihr Gemahl ohne Erfolg zurück und meint resigniert: „Auf diesem Schiff gibt es unglaublich viel Platz“. Er trocknet den Schweiss unter seinem Panamahut und macht sich zum vierten Versuch auf. Unterdessen nehmen sich 150 Zollbeamte den Reisenden der 1. und 2. Klasse

an, nach zweieinhalb Stunden sind die Einreiseformalitäten erledigt. Passagiere der 3. Klasse werden auf Ellis Island verfrachtet.

Einige Passagiere stellen beim Verlassen der *Olympic* zufrieden fest, dass der Steg in New York weniger steil ist als in Southampton, wo sie beinahe zum Schiff „hochklettern“ mussten. Einem Reporter fällt auf, dass fast jeder Passagier einen Hund mit sich führt und resümiert, dass seit Noahs Arche nie wieder so viele Hunde auf einem Schiff gewesen sein dürften. Er erspäht ein Mädchen ohne Tier – doch das erzählt ihm, dass Buster sich während der Reise nicht so wohl fühlte und darum noch in der Kabine sei... Doch auch die Stimmung der meisten anderen Hundebesitzer wird gedämpft, als ihnen der Zollabgeordnete J. C. Williams erklärt, dass die USA einen „Wertzoll“ von 20% auf Schosshunde erhebt.

Für Patrick Innes Dalgeish geht in New York die zehnte Fahrt über den Atlantik zu Ende. Und auch er erklärt den interessierten Journalisten, dass er noch nie an Bord eines so schönen Schiffes gereist sei. Einzig die Reise von Kairo bis zur *Olympic* war ihm zu umständlich – Patrick ist mit nur vier Jahren der jüngste Passagier der Jungfernfahrt.

Voller Genugtuung informiert Bruce Ismay das Hauptquartier der White Star Line in Liverpool per Telegramm: „Ankunft beim Leuchtschiff 2.24, angedockt um 10. Alles klappte zur grössten Zufriedenheit, Passagiere begeistert. Überfahrt 5 Tage, 16 Stunden, 42 Minuten, Durchschnittsgeschwindigkeit 21.7; Kohleverbrauch 3540, trifft sich mit Schätzung. Verspätung wegen Nebel 1½ Stunden. Einenderkessel nicht befeuert. Bitte weiterleiten an Pirrie, Harland, Belfast“

Später an diesem 21. Juni 1911 findet an Bord der *Olympic* ein Treffen des IMM-Vorstandes und -Finanzkomitees statt. Ausser Ismay sind die Herren Steele, Morgan Jr, Widener, Perkins und Waterberry anwesend, allesamt sind äusserst zufrieden mit dem neuen Schiff.

Der Bürgermeister von Southampton, Oberst Edward Bance nutzte die Jungfernfahrt der *Olympic* für ein Grussbotschaft an seinen Kollegen, den Bürgermeister von New York, William Jay Gaynor: „Bürgermeisterbüro, Stadthaus, Southampton. Der Bürgermeister und die Einwohner von Southampton senden Grüsse und Glückwünsche an den Bürgermeister und die Einwohner von New York aus Anlass der Ankunft in New York, ein weiteres Glied in der Kette der Freundschaft, die unsere zwei Länder in Frieden und gutem Einvernehmen verbindet. Bance, Bürgermeister.“ Als Antwort sandte Gayner folgendes Telegramm nach England: „Bance, Bürgermeister von Southampton. Die *Olympic* ist angekommen und der Bürgermeister und die Menschen von New York erwidern die Glückwünsche für Sie und ihre Leute. Eines Tages werden wir die Ehrerweisung in Form eines noch grösseren Schiffes erwidern. W.J. Gaynor, Bürgermeister.“

Viele Journalisten wollen mit Kapitän Smith reden und ihm Aussagen über die Leistung abringen. Einer fragt: „Wird sie je am Dienstag ankommen?“ Smith antwortet mit entschiedener Stimme: „Nein, und es wird auch keinen Versuch geben, sie bereits am Dienstag ankommen zu lassen. Sie ist als ein ‚Mittwoch-Schiff‘ gebaut worden und ihre Leistung auf der ersten Reise zeigte, dass sie den Erwartungen der Erbauer entspricht.“ Mit ihm einig ist J. Bruce Ismay: „Die White Star Line wird nie versuchen die *Olympic* am Dienstag ankommen zu lassen, auch wenn auf der Jungfernfahrt die Höchstgeschwindigkeit noch nicht erreicht wurde.“ (Diese Aussagen sind brisant, weil die *Olympic* ab ihrer vierten Reise doch zum „Dienstags-Schiff“ wurde, vgl. Kay Linneckers Artikel in der TiPo 49). Doch

Kapitän Smith, der bestbezahlte Seemann der Welt, darf nicht nur Interviews geben. Ein Kameramann macht bei dieser Gelegenheit die einzigen bewegten Bilder, die von Smith bekannt sind.

Anlässlich der Krönung von König George V in London wird am 22. Juni 1911 die *Olympic* im Hafen von New York geschmückt. Die Liegezeit ist mit einer Woche grosszügig bemessen, ab der übernächsten Fahrt werden es nur noch drei Tage sein. Viele Menschen kommen in den Genuss einer exklusiven Führung. Aber auch jeder der bereit ist, happige 50 Cents zu zahlen, wird am 23. und 24. Juni an Bord gelassen. 12250 New Yorker zahlen den Betrag zu Gunsten eines wohltätigen Seemannsvereins.

Am 28. Juni 1911 verlässt die *Olympic* um 15 Uhr ihren Liegeplatz, die White Star Line ist voller Optimismus, das Schiff ist zu über 92% ausgebucht, an Bord befinden sich über 3150 Menschen, davon rekordverdächtige 732 Passagiere in der Ersten Klasse (die offizielle Kapazität der Ersten Klasse liegt bei 730!). Rund 10000 Menschen verfolgen das Ablegen. Stolz wird verkündet, dass eine solche Rundreise der *Olympic* einen Gewinn von 150000 Dollar abwirft – Geld, das die Reederei dringend benötigt, denn in Belfast liegt die halbfertige, nicht finanzierte Schwester der *Olympic*.

Quellen:

New York Times, June 1911

New York Herald, June 1911

The Evening Post, June 1911

George W. Bowyer, *Lively Ahoy*, Southampton, 1930

Mark Chirnside, *RMS Olympic*, Stroud, 2004

Wilton J. Oldham, *The Ismay Line*, Liverpool, 1961

Susanne Störmer, William McMaster Murdoch, *A Career at Sea*, Elmshorn, 2002

Library of Congress

Kapitän Smith kümmert sich am Ankunftstag um den ganzen Papierkram. Folgende Erklärung muss er aufgrund der US-Einreisebestimmungen abgeben:

„Ich glaube, dass laut Bericht des genannten Doktors und meinen eigenen Beobachtungen, keiner der besagten Ausländer ein Blödsinniger ist, oder ein Schwachkopf, oder eine geistesschwache oder geistesranke Person, oder ein Armer, oder ein Krüppel, welcher der Gesellschaft zur Last fallen könnte, oder an Tuberkulose erkrankt ist, oder an einer abscheulichen oder gefährlichen, ansteckenden Krankheit leidet, oder wegen kriminellen Taten, Kapitalverbrechen oder anderen Delikten überführt worden ist, oder die moralischen Wertvorstellungen verletzt oder Poligamist ist, oder an die Praxis der Polygamie glaubt, oder Anarchist ist, oder mit der Absicht oder Vereinbarung unterwegs ist, die ausdrücklich oder angedeutet sind, oder um in den Vereinigten Staaten Unruhe zu stiften, oder eine Prostituierte ist, oder eine Frau oder ein Mädchen das zum Zweck sich zu prostituieren in die Vereinigten Staaten kommt, oder zu jedem anderen unmoralischen Zweck und zudem, entsprechend meines besten Wissens und Glaubens, sind die Informationen in der besagten Liste hinsichtlich jedem genannten Ausländer in jeder Hinsicht korrekt und zutreffend.

Edward J. Smith, Kapitän,

In meiner Gegenwart geschworen, am einundzwanzigsten Tag des Juni, 1911, in New York, R.S. Bigham, Einwanderungsbeamter“

http://www.titanicfiles.de/impressum_deutsch.htm