

Hamburger Nachrichten, 16. April 1912, Abendausgabe

Titelseite

Der Untergang der Titanic.

Die etwas hoffnungsvolleren Nachrichten, die gestern abend vorlagen, sind leider enttäuscht worden. In später Nachtstunde traf aus Halifax bei uns ein Telegramm ein, daß der stolze Dampfer der der White Star Line zu sinken drohe. Diese Meldung hat sich leider in einer Entsetzen erregenden Form bestätigt, indem im Gegensatz zu den Nachrichten, die gestern abend aus New York und London hier eintrafen ein größerer Teil der Passagiere und der Besatzung das Leben eingebüßt hat. Nach den Meldungen, die bis jetzt vorliegen, sind

1525 Tote zu beklagen.

Von den 2200 Passagieren und Besatzungsmannschaften sind nach den Nachrichten, die heute früh hier eintrafen, nur 675 Personen, und zwar meistens Frauen und Kinder, gerettet. Von der Verwirrung, die in allen beteiligten Kreisen gestern herrschte geben die widerspruchsvollen Telegramme ein ungefähres Bild. Gestern abend telegraphierte noch Herr Bruce Ismay, der Präsident der Gesellschaft, der sich an Bord des Dampfers Titanic befand, daß alle Reisende an Bord des Dampfers Virginian wohlbehalten übergegangen seien. Andere Telegramme berichteten, daß die Passagiere von den Dampfern Carpathic und Parision aufgenommen seien, und das letzte Telegramm, das heute Nacht aus New York abgesandt ist, meldete, daß der Dampfer zwar nach amerikanischer Zeit um 2 Uhr 20 Min. gesunken sei, daß aber Menschenverluste nicht zu beklagen sind. Um so erschütternder war das erste Telegramm, das heute aus New York einlief, in dem die Bestätigung der White Star Line kam, daß mehr als 1500 Personen den Tod in den Wellen gefunden haben.

Bis jetzt liegen Nachrichten, die tatsächliche Einzelheiten über die beklagenswerten Vorgänge bei dem Unglücksfall bieten, noch nicht vor. Es kann deshalb noch nichts darüber gesagt werden, ob das Schiff, als es mit dem Eisberg zusammenstieß, sich in voller Fahrt befand, ob sich der Dampfer durch Nebelwände hindurcharbeiten mußte, oder ob er bis vor dem Zusammenstoß durchaus manövrierfähig geblieben war und beim Ausweichen seitwärts vom Eisberg geschrabt wurde, oder gar auf die unter Wasser befindliche Zunge des Eisbergs geraten ist. Über alle diese Möglichkeiten werden sicher genaue Aufschlüsse erfolgen, wenn Mitglieder der Besatzung, die die Rettungsboote dirigiert haben, erst ihre Aussagen machen können.

Die Telegramme, die über den Unglücksfall vorliegen, lauten:

New York, den 15. April (Telegramm.) Der Dampfer Titanic ist um 2 Uhr 20 Min. nachts amerikanische Zeit, untergegangen. Menschenverluste sind nicht zu verzeichnen.

New York, den 15. April (Telegramm.) Wie die White Star Line bekannt gibt, meldete der Kapitän der Olympic, daß die Titanic gesunken ist, nachdem alle Reisenden und

Mannschaften von dem Dampfer Virginian aufgenommen wurden. Der Dampfer Carpathia bringt mehrere hundert Passagiere nach New York.

New York, den 16. April (Telegramm.) Der Dampfer Olympic meldet durch Funkenspruch nach Cape Race, als die Carpathia die Unglücksstelle bei Tagesanbruch erreichte, fand sie nur Boote und Schiffstrümmer vor.

New York, den 16. April (Telegramm.) Die White Star Line gibt nun zu, daß von den 2200 Passagieren und Besatzungsmannschaften der gesunkenen Titanic wahrscheinlich nur 675 gerettet sind. Die Geretteten sind, wie der Dampfer Olympic meldet, meistens Frauen und Kinder.

New York, den 16. April (Telegramm.) Folgende Depesche ist von Cape Race auf Neufundland eingetroffen: Der Dampfer der Leyland-Line Californian ist an der Stelle, wo die Titanic sank, zurückgeblieben, um die Unglücksstelle abzusuchen. Die Carpathia fährt mit den Überlebenden nach New York zurück. Der Zusammenstoß der Titanic mit dem Eisberge erfolgte am Sonntag abend um 10 Uhr 20 Minuten.

London, den 16. April (Telegramm.) Das Bureau der White Star Line stellt fest, daß sich unter den Überlebenden an Bord der Carpathia alle Passagiere der ersten Klasse befinden. Das Schiff wird am Freitag früh in New York erwartet.

New York, den 16. April. (Telegramm.) Im Bureau der Allanline wurde bekannt gegeben, daß der Dampfer Virginian die Passagiere, die er von der Titanic aufnahm, bald deshalb an Bord der Carpathia beförderte, da dieses Schiff nach New York geht, während sich die Virginian mit Post auf der Fahrt nach Europa befindet.

Brüssel, den 16. April. (Telegramm.) Die Morgenblätter teilen mit, die

Versicherung

der Titanic und ihrer Ladung belaufe sich auf 55 3/4 Millionen Franks. Der Dampfer hat 1 1/4 Millionen Pfund Sterling gekostet. Er hatte eine große Diamantenladung an Bord. Die genannte Versicherungssumme schließt natürlich nicht die privaten Unfallversicherungen ein, die viele Reisende eingegangen waren. Der Reeder Wolsfort, der hundertmal den Atlantischen Ozean durchquert hat, erklärt, er habe niemals soviel Eis so weit südlich gesehen.

Boston, den 16. April. (Telegramm.) Ein drahtloses Telegramm, das gestern spät abends von dem Olympic eingetroffen ist, besagt, daß die Carpathia mit 868 Passagieren der Titanic, und zwar meist Frauen und Kindern, auf dem Wege nach New York ist. Die Meldung schließt damit, daß ernste Besorgnis für das Schicksal der übrigen Passagiere und der Besatzung gehegt wird. - Nach einer Lloydsmeldung aus Montreal sind etwa 675 Passagiere und 200 Mann der Besatzung gerettet worden.

New York, den 16. April. (Telegramm.) Daß 856 Gerettete sich wohlbehalten an Bord der Carpathia befinden, ist die willkommenste Nachricht über das Unglück, die gestern abend auf drahtlosem Wege von dem Dampfer Virginian eintraf. Die Carpathia stand während der Nacht in drahtloser Verbindung und sandte eine teilweise Liste der Geretteten. Man hofft, daß sie in Kürze innerhalb der drahtlosen Zone kommen wird,

wodurch es möglich sein wird, weitere Einzelheiten über das Unglück zu erhalten. Es steht leider so gut wie fest, daß es sich um das

größte Unglück handelt, das die Geschichte der Schifffahrt

kennt. Man glaubt, daß wenigstens 1200 Menschen ums Leben gekommen sind. Die meisten Frauen und Kinder sind gerettet.

Innenteil

Ein drahtloses Telegramm aus Cape Race enthält eine teilweise Liste der Geretteten, die sich an Bord der Carpathia befinden. In dieser Liste steht auch der Name Bruce-Ismay, eines der Eigentümer der White Star-Line.

Ein Telegramm aus St. Johns (Neufundland) berichtet: Der Dampfer Virginian kehrt hierher zurück. Da das Schiff nach Europa bestimmt ist, hofft man, daß seine Rückkehr die Bedeutung hat, daß sich auch an Bord des Dampfers Virginian noch Überlebende befinden. New York, den 16. April. (Telegramm.) Unter den Geretteten von der Titanic befindet sich Oberst Simonius, der Präsident des Schweizerischen Bankenvereins.

Ein hervorragender

Fachmann des Marinewesens

äußerte sich unserer Redaktion gegenüber dahin, daß seiner Ansicht nach von der Schiffsleitung des verunglückten Dampfers keine Vorsichtsmaßregel versäumt worden sei. Zu diesen Vorsichtsmaßregeln gehören, daß, wenn das Schiff in Gegenden kommt, wo eine Eisberggefahr in Frage kommen könnte, ein unaufhörliches Messen der Wassertemperatur nötig ist, die in einer Entfernung von 500 bis 1000 Metern je nach der Größe des Eisberges um fünf bis sechs Grad schnell falle. Sobald diese Wahrnehmung gemacht wird, wird die Maschine auf äußerste Kraft zurückgestellt, um in derselben Richtung rückwärts zu gehen. Es ist Vorschrift, daß im Falle einer solchen Gefahr ein doppelter Ausguck zu halten ist, und daß mindestens zwei Offiziere auf der Brücke zu weilen haben. Wenn ein Eisberg gesehen wird, ist es in der Regel zu spät, zu spät besonders für Schiffe, deren Fahrtmoment so ungeheuer ist, daß ein Stoppen auf der Stelle ausgeschlossen ist. Ein solches Schiff läuft vielmehr vorher noch mehrere hundert Meter weiter. Hinzu tritt, daß im allgemeinen die Turbinen eine geringere Rückwärtskraft haben als die Kolbenmaschinen. (Die Titanic war mit kombinierten Turbinen- und Kolbenmaschinen ausgerüstet und hatte eine Fahrtgeschwindigkeit bis zu 21 Knoten. D. Red.) Wenn in Betracht gezogen wird, daß ein Eisberg zum weitaus größten Teil unter Wasser treibt, und daß er oft unter Wasser eine über 100 Meter lange Zunge ausstreckt, so läßt sich die Katastrophe denken, wenn ein Dampfer auf eine solche Plattform läuft. Es liegt, besonders wenn sich der Eisberg stark unter Wasser fortsetzt, im Falle des Zusammenstoßes für einen Dampfer zumeist eine "force majeure" vor.

Im Hinblick auf die Katastrophe halten wir es für erforderlich, darauf hinzuweisen, daß die

Schottenvorschriften

in Deutschland gesetzlich geregelt sind, während in England dem Einbau der Schotten zwar wohl auch zumeist, und zwar besonders bei den führenden Reedereien, ein größeres Gewicht beigelegt wird, daß aber dort kein direkter gesetzlicher Zwang besteht. In Deutschland wird dagegen durch die Seeberufsgenossenschaft darauf geachtet, daß die gesetzlichen Bestimmungen über die wasserdichten Querschotten genau innegehalten werden. Die Entfernung der wasserdichten Schotten von einander ist so bemessen, daß bei einem eintretenden Leck ein deutsches Schiff noch schwimmfähig bleibt, wenn zwei benachbarte Abteilungen voll Wasser laufen. Die Bedienung der Schotten geschieht von der Kommandobrücke aus. Durch den Druck auf einen Knopf können im Falle einer Gefahr in einer Sekunde die Schotten geschlossen werden. In den Querschotten sind nach Möglichkeit alle Öffnungen vermieden. Im Kollisionsschott dürfen unter dem Schottdeck und in den Schotten zwischen zwei Laderäumen unter der Tiefladelinie keine Türen angebracht werden. In den übrigen Querschotten sind unterhalb der Tiefladelinie nur Schiebe-, Fall- oder gleichwertige Türen gestattet. Zwischen dem Unterdeck und der Tiefladelinie sind in den Schotten auch Flügeltüren zum Durchbringen der Ladung zulässig; sie sind aber vor dem Auslaufen des Schiffes zu schließen und während der Fahrt stets geschlossen zu halten. Im Schiffsjournal ist zu bemerken, ob diese Türen vor Antritt der Fahrt verschlossen worden sind. Hieraus ist zu ersehen, daß die deutschen gesetzlichen Vorschriften so scharf sind, daß nach menschenmöglicher Berechnung Katastrophen verhindert werden. Der in Hamburg im Bau befindliche Dampfer *Imperator* wird zum Beispiel mit dreizehn Schotten ausgestattet werden.

Die Eisberge

in den nördlichen Meeren entstehen dadurch, daß die Gletscher polarer Gegenden (z. B. Grönlands) eine Strecke weit ins Meer vordringen, wo ihre Enden - oft mit starker Gewalt - abbrechen, oder daß Packeis und Eisfelder sich übereinander schieben und auftürmen. Die Eisberge ragen zum Teil bis über 100 Meter hoch über das Meer hervor. Da aber das Eis ein geringeres spezifisches Gewicht besitzt als das Wasser, so beträgt diese Zahl nur ein Siebentel der Gesamtgröße der Eisberge, die demnach gegen 700 bis 800 Metern Dicke bei einer Länge und Breite von mehreren Kilometern erreichen können. Durch polare Strömungen werden sie weit äquatorwärts, im Atlantischen Ozean bis [unleserlich] Grad nördlicher und gegen 37 Grad südlicher Breite getrieben, wo sie allmählich schmelzen. Die Stelle des Zusammenstoßes zwischen dem Dampfer *Titanic* und dem Eisberge soll auf 41 Grad 46 Minuten nördlicher Breite und 50 Grad 14 Minuten westlicher Breite liegen. Für die zwischen dem Kontinent und Nordamerika verkehrenden Schiffe bilden die Eisberge eine große Gefahr, ganz besonders auf den viel befahrenen Gewässern im Süden der Neufundlandbank, wo ja auch diesmal die Katastrophe sich ereignete. Die an der Grenze des Golf- und Labradorstromes sich häufig bildenden Nebel erhöhen selbstverständlich die Gefahr einer Kollision mit Eisbergen. Bei Nebel erkennen die Seeleute die Annäherung an dem auffälligen Sinken der Luftwärme. Selbstverständlich wird von den Reederei-Gesellschaften alles mögliche getan, um eine Begegnung ihrer Schiffe mit Eisbergen tunlichst zu vermeiden. Zum Beispiel wird, wie wir schon gestern kurz gemeldet haben, von den nach Amerika fahrenden Linien den schwierigen Verhältnissen dadurch Rechnung getragen, daß sie ihre Routen so südlich als möglich innehalten. Außerdem sind alle Schiffe angewiesen, die Positionen gesichteter Eisberge den Hafenbehörden zu melden. Auf Grund dieser Angaben verfertigen die Deutsche Seewarte in Hamburg und das Hydrographische Amt in New York Eiskarten sowie Eisprognosen, die den auslaufenden Schiffen mitgegeben werden. Auch die

einander begegnenden Schiffe signalisieren sich die Eisverhältnisse, die sie bei der Bank antreffen.

Nach einer

Auskunft, die die White Star Line

in Liverpool gegeben hat, hat sie nur eine drahtlose Meldung erhalten, und zwar von dem Kapitän des Dampfers Olympic. Nach dieser Meldung ist die Titanic um 2 Uhr 20 Min. am Montag morgen untergegangen, nachdem alle Passagiere und die Mannschaft in die Boote gebracht und nach dem Dampfer Virginian überführt worden waren. Der Dampfer Carpathia mit mehreren hundert Passagieren der Titanic ist jetzt unterwegs nach New York. Über die restlichen 1685 Passagiere liegt eine bestimmte Nachricht noch nicht vor.

Zur Erläuterung ist zu bemerken, daß die Olympic, von der die vorerwähnte drahtlose Meldung stammt, sich auf der Reise von New York nach Liverpool befindet und in der Nähe des Ortes der Katastrophe gewesen sein muß. Nach der obigen Meldung muß der Dampfer Virginian doch rechtzeitig eingetroffen sein, was nach den früheren Meldungen nicht mehr angenommen werden konnte. Es kann also vielleicht doch

noch gehofft

werden, daß spätere Nachrichten noch ein etwas günstigeres Ergebnis über die Rettungsarbeiten melden.

Der

Dampfer Titanic

wurde im Jahre 1911 auf der Werft von Harland & Wolff Ltd. in Belfast gebaut. Das Schiff hatte eine Länge von 852 Fuß 5 Zoll, eine Breite von 92 Fuß 5 Zoll und eine Tiefe von 59 Fuß 6 Zoll. Das Schiff besaß einen Raumgehalt von 45000 Brutto-Register-Tonnen und 20000 Netto-Register-Tonnen.

Die erschütternde Katastrophe der Titanic ist ein Unglücksfall, wie er in der Geschichte der Nautik zu den größten Seltenheiten gehört. Daß ein Dampfer, der technisch mit allen Errungenschaften der Neuzeit ausgestattet ist, auf seiner ersten Reise verunglückte, dürfte wohl noch nicht oft vorgekommen sein. Der Verlust an Toten erschreckt durch die Zahl. Dennoch wollen wir jetzt die Hoffnung noch nicht ganz aufgeben, daß vielleicht noch spätere Meldungen über weitere Rettungen berichten können; wird doch in den neuesten Nachrichten die Zahl der Toten schon auf 1200 reduziert. Darüber, daß bei einer derartigen Katastrophe eine Rettung durch die Rettungsboote mit zu den schwierigsten Unternehmen gehört, die die Schifffahrt kennt, braucht kein Wort gesagt zu werden. In diesem letzten Kampf ums Leben müssen die Offiziere oft mit dem Revolver in der Hand ihre letzte Pflicht erfüllen und die Disziplin unter den Passagieren aufrecht erhalten. Sind die Boote glücklich zu Wasser gelassen, springen oft noch Wagemutige nach, um sich an die Boote zu klammern, nicht bedenkend, daß sie dadurch das ganze Rettungswerk gefährden. Eine weitere Gefahr droht durch die Wucht der Wellen, die oft noch in letzter Minute ein Boot zum Kentern bringt oder es an dem Wrack zerschellen läßt. Andererseits sind die Fälle nicht selten, in denen sich

kräftigere Naturen mit Hilfe von Schwimmwesten stundenlang über Wasser halten und so ihre Rettung bewerkstelligen.

Entschieden warnen müssen wir davor, daß an den Untergang der Titanic falsche Schlußfolgerungen geknüpft werden. In unsinniger Weise wird der Unglücksfall mit den riesenhaften Dimensionen des Schiffes in Zusammenhang gebracht und betont, daß auch der Schiffsbautechnik Grenzen gesetzt sein dürften. Ein derartiger Zusammenstoß mit einem Eisberge ist, wie uns alle Fachleute bestätigen, ein Force-Majeure-Fall, der in der katastrophalen Form doch wohl glücklicherweise äußerst selten vorkommt. Erfolgt aber ein solcher Zusammenstoß unter unglücklichen Umständen, so würde auch ein stark gepanzertes Kriegsschiff ebenso ein Opfer der Elemente werden wie ein leichter gebauter kleiner oder großer Handelsdampfer.

Die großen Schiffe bieten jedoch im Verhältnis zu den kleineren Schiffen für die Passagiere andererseits durch ruhigere Fahrt und durch den ganzen Komfort, den sie gewähren können, soviel Annehmlichkeiten, daß der eine Fall der Titanic, so schrecklich er auch an sich sein mag, nicht als Schulbeispiel gewählt werden kann. Im allgemeinen läßt sich trotz dem Unglücksfalle doch die Behauptung aufstellen, daß die größeren Schiffe den tagtäglichen Gefahren des Meeres wirkungsvoller Widerstand leisten werden als die kleineren.

Erste Beilage zu Nr. 177 der Hamburger Nachrichten

Der Untergang der Titanic.

Die Anteilnahme an dem schweren Schiffsunglück ist in der ganzen Welt einstimmig. Im Deutschen Reichstage gedachte Präsident Kaempf in warmen Worten der Katastrophe. An den Börsen der ganzen Welt sprach man mit großer Bewegung von dem tragischen Ereignis. Im Anschluß an unsere Meldungen im Hauptblatt lassen wir nachstehend weitere Nachrichten folgen:

Die

Passagierliste

der Berliner White-Star-Bureaus ergibt die Namen einer ganzen Anzahl

Deutscher

und auch bemerkenswerter New Yorker Persönlichkeiten auf, von denen einige nach einem Londoner Telegramm als gerettet gemeldet sind. Unter den Passagieren erster Kajüte befinden sich: Colonel J. J. Astor und Frau, Mstr. J. Baumann, Mstr. P. Beattie, Mstr. K. H. Behr, Mstr. Henry Blanck, Mstr. Brandeis, Major Archibald Butt, Mstr. Theod. Cavendish und Frau, Mstr. Edward Crosby mit Frau und Kindern, Mstr. Robert Daniel, Miß Carolina Endres, Frau A. Flegenheim, Mstr. F. S. Frauenthal, Dr. Henry Frauenthal und Frau, Mstr. George Goldschmidt, Mstr. Benjamin Guggenheim, Mstr. George Harder und Frau, Mstr. Charles

Hayes mit Frau und Tochter, Mstr. Ismay, Präsident der Wh. St. Line, Mstr. Jacob Birnbaum, Mstr. Herm. Klaber, Herr Lewy, Herr M. Loring, Miß Gretchen Longley, Mstr. Ed. Meyer und Frau, Mstr. Morgan und Frau, Mstr. George Reims, Mstr. Washington Roebling, Miß Rosenbaum, Mstr. Bog, Gräfin von Rothes, Herr Rothschild mit Frau, Mstr. Ad. Saalfeld, Mstr. A. J. Salomon, Mstr. Schabert, Oberst Alfons Simonius, Dr. Max Staehelin, Mstr. W. T. Stead, Mstr. Stehli mit Frau, Mstr. Stengel mit Frau, Mstr. Isid. Straus und Frau, Mstr. Frederic Sutton, Mstr. Emil Taussig mit Frau und Tochter, Mstr. George Wick mit Frau, Mstr. George Widener. In der 2. Kajüte: Baron von Drachstädt, Frl. Anni Funk, Herr Hoffmann mit zwei Kindern, Frl. Bertha Lehmann, Dr. Emil Moraweck, Herr August Meyer, Herr Leopold Weiß und Frau.

Rh. **London**, den 16. April, 12 Uhr 19 Min. (Privattelegramm.) Im Londoner Bureau der White Star-Line wird noch immer gehofft, daß noch bessere Meldungen einlaufen werden. Titanic war für den Schiffskörper mit 1 000 000 £ und für die Ausrüstung weiter mit 500 000 £ versichert. Vom ersteren Betrage, wovon in London 750 000 £, der Rest in Liverpool mit kleiner Hamburger Unterbeteiligung versichert wurde, tragen die Versicherer die ersten 150 000 £.

An der Hamburger Börse wird hierzu noch mitgeteilt: Der hiesige Platz dürfte durch ein Rückversicherungsrisiko in Höhe von ca 1 1/2 bis 2 Millionen Mark in Mitleidenschaft gezogen werden. Außerdem soll Berlin und Bremen durch Rückversicherung bei dem Dampfer beteiligt sein.

An der Londoner Börse war auf das Unglück der Konsolmarkt flau auf Verkäufe seitens Lloyds.

Rh. **London**, den 16. April, 12 Uhr 34 Min. (Privattelegramm.) **Die Rettungsarbeiten wurden wesentlich erschwert, weil mehrere Rettungsboote von der sinkenden Titanic mitgerissen wurden. Unter den Geretteten befinden sich - wie schon anderweitig gemeldet wurde - der Vorsitzende der White Star Line Ismay und der Präsident des Schweizer Bankvereins Simonius. Oberst Astors Leiche wurde aufgefischt. Kapitän Smith und viele andere Titanic-Offiziere sind mit der Titanic gesunken. - An Bord des Schiffes befanden sich holländische Diamantenhändler, die für fünf Millionen Francs Schmucksachen bei sich hatten.**

D. **London**, den 16. April. Wenn man die recht mangelhaften drahtlosen Berichte der Olympic, Virginia, Carpathia und Parisian nebeneinander hält, muß man zu dem Schluß kommen, daß überhaupt kein anderes Schiff die Unfallstelle erreicht hat, als die Titanic um 2.20 Uhr gestern morgen sank. Die Virginia ist offenbar zu spät eingetroffen und hat den Untergang des Riesendampfers erst von den überlebenden Passagieren in den Rettungsbooten erfahren. Nach einigen sehr mangelhaften drahtlosen Depeschen, wie sie in New Yorker Zeitungen veröffentlicht werden, muß es auf dem untergegangenen Dampfer zu einer fürchterlichen

Panik

unter den Passagieren gekommen sein. Kapitän Smith hatte bekanntlich früher das Unglück gehabt, das Schwesterschiff der Titanic, die Olympic, zu führen, als sie, wie erinnerlich, im Hafen von Southampton mit dem Kreuzer Hawke zusammenstieß. Diese Scharte sollte wieder

gutgemacht werden. Die White Star Line gab dem Kapitän die Gelegenheit dazu. Er sollte mit der Jungfernfahrt der Titanic alle bisherigen

Rekorde brechen.

Deshalb also wurde selbst die Strecke der Eisberggefahr mit rasender Eile durchquert. Die letztere Meldung wollen wir nicht ohne Vorbehalt wiedergeben. Es handelt sich möglicherweise um die Ausgeburt der Phantasie englischer Journalisten, denn ob auf der Route der Eisberggefahr so schnell und leichtsinnig gefahren wurde, kann erst eine Untersuchung ergeben. Bis jetzt hat sich doch sicher noch kein Augenzeuge darüber äußern können. Solche Sensationsmeldungen verdienen deshalb die schärfste Kritik.

London, den 16. April. (**Privattelegramm.**) In den Bureaus der Allan Line in Montreal wurde erklärt, daß die Virginia, die zuerst die Passagiere der Titanic an Bord genommen hatte, diese bald darauf an Bord des Cunard-Dampfers Carpathia überlud, weil dieses nach New York fuhr, während die Virginia mit Postsachen auf dem Wege nach dem Osten war. Spät abends gab die White Star Line offiziell zu, daß wahrscheinlich eine "Anzahl" Menschenleben verloren gegangen ist.

Das Benehmen des Londoner Bureaus der White Star-Line läßt sich in keiner Weise entschuldigen. Es ist höchst wahrscheinlich, daß zuerst der Versuch unternommen wurde, die

Nachrichten zu unterdrücken

und daß erst viel zu spät die schrecklichen Tatsachen zugegeben wurden.

Halifax, den 16. April. (**Privattelegramm.**) Der Telegraphist von Cape Race hat über die Reihenfolge der drahtlosen Hilferufe der Titanic folgende Aufzeichnungen gemacht:

10.15 Uhr. Ich höre von der Titanic Notsignale, diese sind von einer Anzahl Schiffe beantwortet worden, darunter Carpathia, Baltic, Caroma und Olympic.

10.25 Uhr. Die Titanic berichtet: Der Bug des Schiffes neigt sich bereits.

10.30 Uhr. Ich habe Verbindung mit der Virginia hergestellt und ihr mitgeteilt, daß die Titanic dringend Hilfe brauche, indem ich ihr auch über die Lage des Schiffes und die sonstigen Verhältnisse genaue Angaben gemacht habe. Die Virginia meldet, daß sie sofort nach der Unglücksstelle abdampfen werde.

10.36 Uhr. Die Titanic hat die Olympic unterrichtet, daß die weiblichen Passagiere in den Rettungsbooten untergebracht sind und hat die Olympic ersucht, auch ihre Rettungsboote bereit zu halten.

Die Titanic gab ununterbrochen weitere Notsignale und Angaben über ihre Lage. Der Telegraphist an Bord der Titanic zeigt eine außerordentliche Kaltblütigkeit und ist beim Telegraphieren durchaus sicher. Es kann gut aufgenommen werden. Trotzdem er sich der verzweifelten Lage bewußt ist, in der sich das Schiff befindet, verläßt er bis zum letzten Augenblick das Schiff nicht.

London, den 16. April (**Privattelegramm.**) Die Gesamtzahl der an Bord der Titanic befindlichen Personen betrug 2358, und zwar 350 Passagiere erster Klasse, 305 zweiter Klasse, 800 Zwischendeckpassagiere und 903 Mannschaften. An Waren hatte die Titanic viel Kautschuk geladen, ferner hatte sie 3420 Postbeutel aus England und Frankreich

mitgenommen. Die Titanic war bei Lloyds mit 20 Millionen versichert und hat 40 Millionen gekostet.

Das Erscheinen von

Eisbergen

in den Gewässern von Neufundland mit dem Frühlingsbeginn wird von erfahrenen Seefahrern als abnorm bezeichnet. Gewöhnlich kommen die Eisberge erst im Sommer in den von den Ozeandampfern zu durchfahrenden Gewässern an. Die Kapitäne mehrerer Ozeandampfer erzählten, daß sie in der vergangenen Woche bei ihrer Fahrt nach Amerika einem riesigen Eisberg begegnet seien. Er sei 115 Kilometer breit und 60 Kilometer lang gewesen.

E. **New York**, den 16. April. (**Privattelegramm.**) Der Direktor der Allan-Line in Montreal teilt mit: Weder Dampfer Virginia noch Parisian haben bis spät in die Nacht irgend einen Bericht über die Rettungstätigkeit erstattet. Die Nachricht, daß die Virginia gerettete Passagiere aufgenommen und auf die Carpathia übergeführt hat, ist unbegründet. Beide Schiffe sind voraussichtlich zu spät an der Unglücksstelle angelangt. Bis Mitternacht ostamerikanischer Zeit - das ist 6 Uhr früh Berliner Zeit - ist keine einzige Meldung von den an den Rettungsarbeiten beteiligten Schiffen eingelaufen. Die einzige Meldung ist bisher vom Kapitän der Olympic angelangt. Die Carpathia begegnete am Montag 1/2 11 Uhr vormittags einer kleiner Flottille von Rettungsbooten, die seit Eintritt der Katastrophe acht Stunden bei ruhiger See kreuzten. D. Carpathia ist mit den Geretteten Donnerstag nacht fällig.

Kontakt: www.titanicfiles.de/impressum_deutsch.htm

Für www.titanicfiles.de zur Verfügung gestellt von Susanne Störmer

Hamburger Nachrichten 1912-04-16 Abendausgabe