

## Titelseite

### Zum Untergang der Titanic.

Auch heute, am zweiten Tage nach dem Bekanntwerden der Hiobsbotschaft, sind zuverlässige Berichte über die Ursache der Katastrophe und den Untergang des englischen Riesendampfers nicht zu erlangen. Das ist auch erklärlich, das der englische Postdampfer Carpathia, der, wie jetzt als feststehend anzunehmen ist, als einziger von den zur Hilfeleistung an die Unfallstelle geeilten Dampfern Überlebende an Bord hat, kaum vor heute nachmittag den Hafen von New York erreichen wird. Dann erst wird die amtliche Vernehmung der der entsetzlichen Katastrophe entronnenen Offiziere und Mannschaften der Titanic eine genaue Übersicht ermöglichen. Dann werden auch die Fragen zu beantworten sein, die jetzt in vielerlei Hinsicht auftauchen: Warum hatte die Titanic nicht genügend Rettungsboote an Bord? Warum raste die Titanic durch ein Eisfeld, dessen Vorhandensein dem Kapitän stundenlang vorher angezeigt worden war? Wie hat sich überhaupt die Katastrophe ereignet? Ist der Dampfer in voller Fahrt mit einem Eiskoloß zusammengerauscht oder hat Maschinenkraft die Fahrt nach Erkennen der Gefahr nicht mehr hemmen können? Diese in allen möglichen Variationen auftauchenden Fragen werden alle zunächst offen bleiben müssen, bis durch die amtliche Untersuchung den Gedanken eine bestimmte Richtung gegeben wird. Unterdessen beschäftigt sich die Öffentlichkeit in vollem Maße mit dem zur Zeit vorliegenden Depeschmaterial, das fast durchweg von den Hilfsdampfern stammt und durch Funkspruch der Station Cape Race übermittelt worden ist. Was sonst noch an unkontrollierbaren Material vorliegt, scheint mehr oder weniger der Phantasie geschäftiger Reporter entsprungen zu sein. Die Erlangung weiterer Nachrichten über die Zahl der Überlebenden, die vom Dampfer Carpathia, der nach der geographischen Ortsbestimmung bereits in den Wirkungsbereich der Stationen für drahtlose Telegraphie gekommen ist, unter allen Umständen zu erreichen wären, ist nach telegraphischen Meldungen durch den Ausbruch eines schweren Gewittersturmes, der die Luftdisposition ungünstig beeinflusst, illusorisch geworden. Man wird sich daher an die bereits bekannt gewordenen Nachrichten halten müssen, daß etwa 870 Personen von den Fahrgästen und der Besatzung gerettet worden sind. Da aber eine authentische Angabe über die Zahl der Passagiere und Besatzung bei Antritt dieser Reise der Titanic noch nicht bekannt geworden ist, steht auch nicht positiv fest, wieviel Menschenleben zu beklagen sind. Die bisherigen Zahlenangaben schwanken zwischen 1300 und 1500. Immerhin ist aber anzunehmen, daß folgende Depesche weit übers Ziel hinausschießt und aus einer übereifrigen Schätzung entstanden ist:

*New York, den 17. April (Telegramm.) Evening World und Evening Sun veröffentlichen folgende, um 8 Uhr 30 Minuten von der Marconi-Station Camperdown (Neuschottland) beim hiesigen Marconibeamten eingegangene Depesche: Wir stehen jetzt in Verbindung mit der Carpathia via Dampfer Franconia und können amtlich erklären, daß die Titanic mit einem ungeheuren Eisberg zusammengestoßen ist, daß über 2000 Personen umgekommen sind und siebenhundert Überlebende, meistens Frauen, sich an Bord der Carpathia befinden.*

Ähnlich lautet folgende Meldung:

*Pc. New York, den 17. April. (Privattelegramm.) Die Nachrichten über die Titanic lauten immer trostloser. Daß hiesige Bureau der White Star Line hat eben von Zompfen, einem der Redakteure des Boston Globe, der sich an Bord des Dampfers Franconia befindet, ein drahtloses Telegramm erhalten, daß folgendermaßen lautet:*

*Franconia, 6 Uhr 10 Minuten morgens. Heute früh traten wir in drahtlose Verbindung mit der Carpathia. Diese befindet sich 498 Seemeilen östlich vom Abroms-Kanal [sic!]. Die Carpathia hofft Donnerstag nacht New York zu erreichen. Sie macht 13 Knoten pro Stunde. Sie hat im ganzen 705 Überlebende der Titanic an Bord.*

Der Wahrheit näher, weil den bisherigen Meldungen am meisten entsprechend, kommt wohl folgende Depesche, von der man annehmen möchte, daß sie tatsächlich zutreffend ist, weil in ihr die Zahl der Geretteten mit etwa 1000 angegeben wird:

*New York, den 17. April. (Telegramm.) Ein Gewittersturm hat gestern abend und heute früh die Übermittlung drahtloser Telegramme unterbrochen. Deshalb ist keine Nachricht von der Carpathia angekommen. Man nimmt an, daß der Kreuzer Chester morgen schon nahe genug sein wird, um amtliche Nachrichten nach Washington zu schicken. Von den Überlebenden, deren Namen bekannt sind, sind 79 Männer, 233 Frauen und 16 Kinder. Vermutlich befinden sich unter den 540 Überlebenden, deren Namen noch nicht veröffentlicht worden sind, nicht mehr als 100 Seeleute, die zur Besatzung der Boote erforderlich waren. Die verbleibenden 440 sind wahrscheinlich zum größten Teil Frauen und Kinder aus dem Zwischendeck, wo sich 710 Passagiere befanden, so daß die Zahl 440 dem gewöhnlichen Verhältnis entspräche.*

Über den

Verlauf des Unglücks

veröffentlichen die New Yorker Zeitungen, namentlich der New York Herald, bereits ausführliche Meldungen, die von Dampfern durch Funkspruch weitergegeben worden sind. So wird den Londoner Evening News aus New York telegraphiert:

*Der Herald bringt heute den ersten Bericht über den Hergang der Katastrophe in einer Depesche aus St. Johns: Als die Titanic auf die Eismassen stieß, dampfte sie mit 18 Knoten Geschwindigkeit und krachte mit dem Bug gegen die undurchdringlichen Eismassen. Der Dampfer wurde fast entzwei gespalten. Die Verdecke waren aufgerissen und zerfetzt, ebenso die Seiten. Die wasserdichten Schotten waren zertrümmert. Der Riesendampfer legte sich schwer auf die Steuerbordseite. Die Titanic war auf einen unterseeischen Vorsprung des Eisbergs aufgelaufen. Beim Auflaufen wurden viele Bodenplatten aufgerissen von der Spitze bis zur Seite des Schiffes. Infolgedessen füllten sich die Abteilungen in der Mitte bis zum Boden mit Wasser. Das Wasser strömte so gewaltig herein, daß es den Pumpen Trotz bot. Die gesamte Einrichtung ging in Trümmer. Die Ordnung wurde genügend gewahrt, um die meisten Boote flott zu bekommen. Als die Titanic aber tiefer sank, wurden einige Boote eingedrückt, ehe sie losgemacht werden konnten. In weniger als einer Stunde hatte das Wasser die Maschinenräume überschwemmt. Der Funkentelegraphie wurde ein Ende gemacht. Die Dynamos standen still und die Titanic lag in tiefer Finsternis.*

**Weitere Passagiere der Titanic gerettet?**

In später Nachtstunde trifft folgendes Telegramm ein, daß außer den durch die Carpathia geretteten Passagieren noch von einem anderen Dampfer Überlebende aufgenommen worden seien. Die Meldung läßt sich natürlich nicht kontrollieren, wir geben sie lediglich in referendo wieder:

*Halifax, den 17. April. (Telegramm.) Der Funkentelegraphist des Kabeldampfers Mina berichtet, daß er eine Nachricht des Inhalts erhalten habe, daß sich an Bord des Dampfers Baltic 250 Passagiere der Titanic befinden. Die Nachricht ist nicht direkt von der Baltic*

*gekommen, sondern wurde durch einen unbekanntes Dampfer übermittelt. - Es wird noch weiter gemeldet, daß die Carpathia 760 überlebende Passagiere der Titanic an Bord habe. Der Kapitän der Mina versichert die Richtigkeit der Aufnahme des Berichts durch den Funkentelegraphisten, kann aber für die Echtheit der Nachricht keine Gewähr übernehmen. Meldungen der amerikanischen Kriegsschiffe.*

*Washington, den 17. April. (Telegramm.) Das Marinedepartment erhielt folgende drahtlose Depesche von dem Spähkreuzer Chester: Die Carpathia meldet, daß die Liste der Passagiere der ersten und zweiten Klasse und der Mannschaft nach dem Festland gesandt wurde. Chester wird die Liste der geretteten Passagiere der dritten Klasse senden, sobald die Carpathia sie übersenden kann. Dies scheint so aufzufassen zu sein, daß die Liste der Überlebenden bereits die Namen aller geretteten Passagiere der ersten und zweiten Klasse enthält.*

Die Stadt New York befindet sich in einer Aufregung, wie sie selten zu verzeichnen gewesen ist, gehören doch fast alle Umgekommenen dem amerikanischen Gemeinwesen

## 2. Seite

an. Wie einem Berliner Abendblatt gemeldet wird, liegen in den New Yorker Telegraphenämtern tausende ausführlicher Telegramme vor, deren Aufarbeitung die Leistungsfähigkeit der Beamten weit übersteigt. Aus den über die Erregung der Bevölkerung in New York vorliegenden Berichten läßt sich etwa folgendes zusammenfassen: Die tatsächliche Unmöglichkeit, den Nachrichtendienst in der gewohnten Weise zu bewältigen, wird vielfach als **versuchte Verheimlichung** noch schwererer Nachrichten aufgefaßt. Dies führt zu den **aufregendsten Protesten**, deren Mittelpunkt naturgemäß das Gebäude der White Star Line ist. Alle Stunden werden in allen Hotels, größeren Geschäften und Klubs aber auch an den Straßenecken revidierte Listen mit den Namen der Geretteten angeschlagen, die dichtgedrängte Mengen umstehen und in großer Erregung überfliegen. Die **aufregendsten Szenen** spielen sich in wie auch vor dem Bureau der White Star Line ab. Doch läßt die durch langes Warten unmutig gewordene Menge vielfach ihre Empörung gegen die Linie aus.

Daß der Verlust so vieler Menschenleben die Folge übertriebener Schnelligkeit trotz vorher signalisierter Eisgefahr sowie der ungenügenden Anzahl der Rettungsboote ist, erscheint in New York zweifellos.

**George Uhler**, der Generalinspektor für den Dampfschiffsdienst in Washington, spricht sich in schärfster Weise gegen das britische Handelsamt sowie gegen Lloyds aus, die der **Kontrolle der Rettungsboote** insbesondere der größten und schnellsten Schiffe ungenügende Aufmerksamkeit schenken. Die Titanic hatte im ganzen **sechzehn** Boote. Da alle in diesen Untergebrachten trotz achtstündigen Herumtreibens aus dem Meere gerettet wurden, ist die Annahme durchaus begründet, daß eine genügende Anzahl von Booten einen großen Teil der jetzt verlorenen Menschenleben hätte retten können. Die in New York eingetroffenen deutschen Dampfer **Lincoln** und **George Washington** berichteten über die sehr gefährliche Durchfahrt durch den **Eisgürtel**, die mit größter Vorsicht und vielfach mit rücklaufenden Maschinen durchgeführt werden mußte. Aus wenigen, aber als glaubwürdig erkannten Nachrichten geht hervor, daß der größte Teil der Passagiere im Augenblick des Zusammenstoßes der Titanic mit dem Eisberg **in ihren Betten lag** und meist in Nachtkleidern nach der furchtbaren Erschütterung auf die Verdecke eilte. Die Gefahr wurde sofort als groß

erkannt, daß Frauen und Kinder, ohne daß sie mehr Kleider anziehen konnten, in die Rettungsboote gedrängt und sofort abgelassen wurden. Sie hatten unter der starken Nachtkälte schwer zu leiden. Diese Boote scheinen, von den andrängenden Eismassen umringt, den schwersten Stand gehabt zu haben. **Sie konnten nicht beisammgehalten** [sic!] werden und wurden in großen Entfernungen von einander [sic!] aufgefunden. Von vielen von ihnen wurde der Untergang der Titanic um 8 Uhr morgens mit angesehen.

Außer den bedauernswerten Hinterbliebenen, die liebe Angehörige zu beklagen haben, ist namentlich auch die **Geschäftswelt** durch die in der Geschichte der Seeschifffahrt einzig dastehende Katastrophe ernstlich in Mitleidenschaft gezogen worden. Abgesehen von dem gänzlichen Verlust der wertvollen Schiffsladung ist die gesamte Post verloren gegangen.

Der Dampfer Titanic hat 3450 Briefbeutel an Bord gehabt. Mit dem Dampfer haben auch diejenigen Briefsendungen Beförderung erhalten, die in Hamburg vom 6. April nach Abgang des Zuges D 94 ab Hamburg 2.44, bis zum 9. April 4 Uhr nachm. - Zug D 100, ab Hamburg 4.31 - nach den Vereinigten Staaten von Amerika und den Durchgangsländern eingeliefert worden sind. Die Schnelldampfer der White Star Line werden in der Regel nur einmal in der Woche zur Beförderung einer Briefpost am Donnerstag von Queenstown nach New York benutzt. Mangels anderer Gelegenheiten sind gerade der Titanic auf ihrer ersten Fahrt das einzige Mal im ganzen Monat April auch große Posten in Southampton und Cherbourg zugeführt worden, die der Dampfer planmäßig am 9. April [sic!] verließ. Für die Vereinigten Staaten von Amerika kommt die ganze **deutsche Auslieferung** in Betracht, die den Lloyd-Dampfer George Washington nicht mehr erreichen konnte, der am 6. von Bremerhaven abging und am 7. noch Nachversande in Southampton und Cherbourg erhielt. Die letzten Bahnposten nach Southampton gingen von Berlin am 6. April vormittags 11.40, nach Cherbourg nachmittags 1 Uhr. Die letzte Bahnpost nach Queenstown für den Titanic verließ Berlin erst am 10. nachmittags 3.15. Es kommt also die Auslieferung von vier Tagen in Betracht. Über England werden alle Arten von Briefsendungen befördert, also auch Drucksachen, Geschäftspapiere usw. Ausgenommen sind lediglich Zehnpfennigbriefe nach den Vereinigten Staaten. Der Titanic zugeführt werden musste aber planmäßig auch die ganze deutsche Post nach einem großen Teil des übrigen Amerika. Zur Beförderung mit dem White Star-Dampfer war ausdrücklich vorgesehen die Post für Nordamerika, nach Kanada, den Bermuda-Inseln und Mexiko, für Mittelamerika nach Panama, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Salvador, Barbados, Cuba, Curacao und Haiti. Sogar Columbien und Guyana in Südamerika kommen in Betracht. Selbst ein Teil der japanischen Post war für den White Star-Dampfer bestimmt. Während Briefe und Postkarten über Sibirien gehen, sollten Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben nach Japan dem Dampfer in Cherbourg und Queenstown übergeben werden.

### **Die Carpathia nähert sich New York.**

New York, den 17. April. (Telegramm.) Die White Star Line veröffentlicht folgende nicht unterzeichnete Botschaft der Carpathia: Carpathia 596 Meilen östliche Ambrose, Dienstag 11 Uhr nachts. Alles wohl. Ambrose ist ein Feuerschiff am Eingang des New Yorker Hafens.

### **Amerikanische Reporterkunststücke**

Die von uns oben mitgeteilte Depesche New Yorker Blätter über Ereignisse beim Untergang der Titanic stellt sich, wie uns in später Nachtstunde gemeldet wurde, als unhaltbar heraus: New York, den 17. April. (Telegramm.) Während authentische Nachrichten fehlen, haben der New York Herald und andere New Yorker Zeitungen **sensationelle Beschreibungen** von

Szenen gebracht, die sich beim Schiffbruch der Titanic abgespielt haben sollen. Diese haben sich als **reine Erfindungen** herausgestellt. Es sei angegeben worden, daß die Nachrichten durch drahtlose Nachrichten von dem Dampfer Bruth übermittelt worden seien. Dieses Schiff ist nun in St. Johns angekommen und sowohl der Kapitän als der Funkentelegraphist und die Eigentümer erklären, daß der Dampfer keine drahtlose Nachrichten, die auf die Titanic Bezug hatten, erhalten hätte.

### Beileidskundgebungen

In der ganzen zivilisierten Welt ist das Mitgefühl mit den Hinterbliebenen der verunglückten Passagiere und Besatzungsmannschaften allgemein. Unser Kaiser hat als einer der ersten nach Bekanntwerden der Unglücksnachricht telegraphisch den Ausdruck seines Beileids an König Georg gesandt und den deutschen Botschafter in London beauftragt, der englischen Regierung ebenfalls sein Beileid auszusprechen. Ferner hat der Kaiser an die White Star Line folgendes Telegramm gesandt:

[unleserlich] Tiefbetrückt über die traurige Nachricht von dem furchtbaren Unglück, das die Linie betroffen hat, sende Ich [sic!] den Ausdruck meiner **innigsten Teilnahme** für Alle, die den Verlust von Verwandten und Freunden betrauern.  
Wilhelm I. R.

Die White Star Line antwortete:

Liverpool. Die gütige Mitteilung von der Teilnahme Eurer Majestät haben wir mit der tiefsten Dankbarkeit empfangen. Das Unglück ist in der Tat überwältigend. Wir werden die Mitteilung Eurer Majestät **zur Kenntnis Aller** gelangen lassen, die von dem Unglück betroffen worden sind.

Paris, den 17. April. (Telegramm.) Präsident Fallières sprach dem König Georg von England und dem Präsidenten Taft telegraphisch seine tiefe Trauer über die Katastrophe der Titanic und sein lebhaftes tiefes Beileid aus.

London, den 17. April. (Telegramm.) König Georg hat an den Präsidenten Taft nachfolgendes Telegramm gerichtet:

Der Königin und mir liegt es am Herzen, Sie und das amerikanische Volk unseres großen Schmerzes zu versichern, den wir bei dem entsetzlichen Verlust an Menschenleben unter amerikanischen Bürgern und den meinen eigenen Untertanen bei dem Untergang der Titanic gefühlt. Unsere beiden Länder sind durch Bande der Freundschaft und Brüderlichkeit so eng mit einander verbunden, daß ein **Schicksalsschlag**, der das eine betrifft, auch das andere berühren muß. Von dem herzerreißenden Unglück sind sie beide in gleicher Weise betroffen.

#### **Die erste Sammlung für die Hinterbliebenen**

London, den 17. April. (Telegramm.) Der Lordmayor hat eine **Sammlung** zu Gunsten der Hinterbliebenen der Opfer des Unterganges der Titanic eröffnet.

New York, den 17. April. (Telegramm.) Der Anregung des Lordmayors von London entsprechend hat der Bürgermeister von New York Gaynor angekündigt, daß auch er eine Sammlung zu Gunsten der Opfer des Unterganges der Titanic eröffnen werde.

#### **Die internationale Schiffsreiseroute geändert**

Die **kontinentalen Schiffahrtsgesellschaften** haben auf Vorschlag des Norddeutschen Lloyds beschlossen, im Anbetracht der südlich von Neufundland befindlichen Eismassen die Kapitäne der nach New York und Baltimore fahrenden Schiffe anzuweisen, dem sogenannten Eistrack zu folgen. Der Eistrack verlängert die Distanz um nur 40 Seemeilen, führt jedoch weitere 60 Seemeilen südlich von dem bisher eingehaltenen Track, sodaß mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen ist, daß der Kurs zur Zeit frei von Eis führt. Der eigentliche Eistrack führt von dem Kanal nach dem Punkt auf [unleserlich] 41 Grad nördlicher Breite und 47 Grad westlicher Länge für die so westwärts bestimmten Schiffe und von da auf direktem Wege via Nantucket-Feuerschiff nach dem Ambrose Channel-Feuerschiff. Die ostwärts bestimmten Dampfer laufen von dem Ambrose Channel-Feuerschiff auf direktem Wege nach dem 40. Grad 10 Minuten nördlicher Breite und dem 47 Grad westlicher Länge und von da im Großkreis nach dem Kanal. Die britischen Dampfschiffahrtsgesellschaften haben den kontinentalen den Vorschlag unterbreitet, um jede Kollisionsgefahr zu vermeiden, den bis zum 25. April westwärts bestimmten Schiffen vorzuschlagen, dem alten Track zu folgen bis zu jenem Punkt, in welchem der 40. [? kaum leserlich] Meridian den alten Track schneidet und von da an den Kurs nach dem 41. Grad nördlicher Breite und 47. Grad westlicher Länge aufzunehmen. Diesem Vorschlag haben die kontinentalen Linien sofort zugestimmt, wodurch das internationale Vorgehen der Dampfschiffahrtsgesellschaften im Interesse der Sicherheit der Schiffe gewährleistet ist.

### Die erste Reise der Titanic (von unserem E. D.-Mitarbeiter)

London, den 16. April

Es ist noch nicht acht Tage her, daß der neueste Riesendampfer der White Star Line, die Titanic, mit über zweitausend Menschenleben an Bord den Hafen von Southampton verließ, um die erste Reise über den Atlantischen Ozean anzutreten, eine Reise, die man letzthin immer mehr als eine Art Vergnügungsaufenthalt in einem luxuriös eingerichteten Hotel anzusehen sich gewöhnt hat, deren Gefahren aber doch plötzlich in grauenhafter Weise in die Erinnerung zurückgerufen worden sind. Bei der **Abfahrt** ereignete sich ein **Unfall**, der unter den immer abergläubischen Seeleute [sic!] und bei der Hafenbevölkerung allerhand Sorgen erweckte, wenn auch natürlich niemand an einen so schlimmen Ausgang der ersten Fahrt gedacht haben dürfte: Als die drei Riesenturbinen der Titanic sich zu drehen begannen und der Koloß sich in Bewegung setzte, zog er das Wasser strudelartig mit solcher Gewalt nach sich, daß der in der Nähe liegende Dampfer New York von seinen Bojen losgerissen und mitgezogen wurde. Für einen Augenblick sah es so aus, als könne ein Zusammenstoß nicht vermieden werden, und die beiden Schiffe kamen einmal bis auf 15 Fuß zu einander heran. Der Unfall wurde gleich als ein böses Omen bezeichnet, und ängstliche Leute wiesen außerdem darauf hin, daß Kapitän **Smith**, dem das Kommando der Titanic anvertraut worden war, den Dampfer Olympic befehligte, als dieser mit dem Kreuzer Hawke im vorigen September nahe der Insel Wight zusammenstieß. Kapitän Smith hatte eine glänzende Karriere hinter sich, er erhielt viele Auszeichnungen und Anerkennungen, und kein anderer Kapitän besaß größere Erfahrung als er, aber - er wurde als ein Unglücksmanng angesehen, seit ihm der Unfall im Solent passierte!

Leute, die sich mit der modernen Tendenz, solche Riesenschiffe zu bauen und einem Kiel so viele Menschenleben anzuvertrauen nicht aussöhnen können, meinen hier einen neuen Beweis für die Theorie zu sehen, daß solche Kolosse zu schwer zu regieren sind, die glauben, daß ein kleineres Schiff vielleicht eher durch die Eisberge hindurch gekommen wäre, und daß auf alle

Fälle der Zusammenstoß nicht so gewaltig gewesen sein würde. Das letztere Argument ist natürlich ganz hinfällig, denn die Firma Harland and Wolff in Belfast, auf deren Werft die Titanic entstanden ist, hat bereits erklärt, daß der Rumpf dieses Kolosses unvergleichlich stärker gebaut wurde und daß der Zusammenstoß ganz ungewöhnlich gewaltig gewesen sein müsse, um ein solches Unglück herbeizuführen. Die Erbauer und die Besitzer des Schiffes haben bekanntlich dasselbe nach einer ganz besonderen Theorie so konstruiert, daß eine Menge von einander unabhängiger wasserdichter Abteilungen den Untergang unter allen Umständen ausschließen sollten. Der Kapitän konnte von der Kommandobrücke aus durch einen Druck auf einen elektrischen Knopf alle wasserdichten Verschlüsse zwischen den einzelnen Teilen des Dampfers auf einmal schließen. Aber die daran geknüpften Berechnungen haben sich als falsch erwiesen, und wir müssen erkennen, daß das Wasser auch im zwanzigsten Jahrhundert noch immer keine Balken hat. Immerhin ist es schon als eine gewaltige Leistung der Schiffsbaukunst zu betrachten, daß die Titanic nach einem Zusammenstoß **überhaupt noch so lange über Wasser gehalten werden konnte**, bis vor wenigen Jahren bedeutete ein derartiger Zusammenstoß mit einem Eisberg erbarmungslos den sofortigen Untergang des Schiffes.

Ob die Größe und die damit zusammenhängende Ungelenkigkeit oder Schwerfälligkeit des Kolosses etwas mit dem Unglück zu tun hat, wird man erst beurteilen können, wenn Näheres darüber bekannt wird. Jedenfalls scheinen die Schiffbauer und die Leiter der großen Linien nicht der Ansicht zu sein, daß in der Größe eine Gefahr liegt, denn die Werft von Harland and Wolff baut bereits wieder einen neuen Riesendampfer, der, um seinen Namen Gigantic Ehre zu machen, 934 [? schwer leserlich] Fuß lang, 94 Fuß breit werden und eine Wasserverdrängung von 54000 Tonnen erhalten soll, also noch größer werden wird als der Imperator der Hamburg-Amerika-Linie mit seinen 900 Fuß und 50000 Tonnen Displacement. Die **Eisberge** in den nördlichen Regionen des Atlantischen Ozeans bedeuten eben immer eine außerordentliche Gefahr für die Schifffahrt. Die Titanic hat das Pech gehabt, ihre kurze Karriere [unleserlich] zu einer Zeit zu beginnen, wo die Schiffe auf der Fahrt zwischen dem Norden Europas und Amerikas einer besonders großen Anzahl von Eisbergen und Eisfeldern zu begegnen. In diesem Jahr ist das Eis, vermutlich infolge des warmen Frühjahrs, außergewöhnlich schnell nach Süden vorgedrungen. Der Dampfer [unleserlich] der Canadian Pacific Line begegnete am letzten Dienstag drei Tage von Halifax entfernt, einem riesigen Eisfeld mit ganz kolossalen Eisbergen darin. Der Kapitän dieses Schiffes war vor diesem Eisfeld gewarnt worden, und zwar von der Virginian der Allan Line, die jetzt zuerst der sinkenden Titanic zur Hilfe kam. Zwei andere Dampfer haben auch bereits gemeldet, daß sie das Eis in dieser Saison außergewöhnlich gefährlich fanden. Sonst ist die Gefahr meist im August am größten, am 6. August des vorigen Jahres stieß der Dampfer Columbia der Anchor-Linie mit einem Eisberg zusammen, und am 15. August wurde die Saturnia der Donaldsen-Linie von einem gleichen Schicksal erreicht. In beiden Fällen waren aber die Schiffe nur sehr schwach. Während der Eissaison verlegen die Schiffe ihren Kurs mehr nach Süden, aber das gibt keine Sicherheit, weil Eisberge manchmal sehr weit nach Süden treiben, bis zu den Azoren. Früher glaubte man an der Temperatur des Wassers die Nähe eines Eisbergs erkennen zu können, aber diese Theorie hat sich als trügerisch erwiesen. Kürzlich hat ein Amerikaner ein elektrisches Thermometer erfunden, daß denselben Zweck dienen sollte. Aber auch das hat sich nicht bewährt.

Von den Wundern der Titanic zu erzählen, widerstrebt einem jetzt, wo man weiß, daß das stolze, mit solchem Luxus ausgestattete Schiff auf dem Boden des Meeres liegt, für immer verloren. Man hatte es so prachtvoll eingerichtet, um den Passagieren die Überfahrt zu einem Vergnügen zu gestalten. Da war ein Café nach Pariser Art auf dem Promenadendeck, mit Efeu und Immergrün just wie auf dem Boulevard. In dem großen Speisesaal der Passagiere

erster Kajüte konnten 550 Passagiere am Tisch sitzen, und das Restaurant, im Stil Louis XVI. eingerichtet, faßte 140 Gäste. Eine Turnhalle war an Bord, ein Tennisspielplatz, ein Schwimmbad und ein pompös eingerichtetes Römisch-Türkisches. Die Titanic hatte nicht weniger als zehn Decks, von denen das Brückendeck 500 Fuß lang war. Als der Dampfer von Southampton abfuhr, hatte man 75000 lb frisches Fleisch an Bord, 11000 lb frische Fische, 6000 lb Butter, 40000 Eier, 10000 lb Zucker und 80000 lb Kartoffeln.

Bei Lloyds herrschen heute Szenen, wie man sie seit Menschengedenken nicht erlebt hat. Gestern war die Aufregung schon außergewöhnlich groß, aber da glaubte man noch sicher, daß es möglich sein würde, die Titanic in den Hafen von Halifax zu bringen, da die Entfernung von der Unglücksstelle nur 450 Meilen betrug und man, wie gesagt, allgemein den Dampfer für so gut wie wassersicher ansah; man hielt es für ausgeschlossen, daß er ganz untergehen könnte. Die Underwriters haben in dem letzten halben Jahre mit den großen Dampfern furchtbares Pech gehabt. Das begann mit dem Zusammenstoß der Oceanic mit dem Hawke, und dann kam die Strandung des Dampfers Delhi und die der Oceana. Die beiden letztgenannten Schiffe waren nicht bei Lloyds versichert, weil die P. and O. Company einen eigenen Versicherungsfonds hat, aber die Verluste an der Ladung der beiden Dampfer fielen auf die Schultern der Underwriters. So hatte man auf eine bessere Periode gerechnet, und nun kommt dieser Unfall. Der in der Police angegebene Wert der Titanic betrug 1 000 000 £, wovon 750 000 £ durch Versicherung gedeckt sind. Die Baukosten des Schiffes betragen aber über 1 500 000 £, sodaß die Besitzer 750 000 £ auf ihr eigenes Risiko stehen haben.

Es schließt sich ein Bericht an mit der Überschrift:

### **Übergang zum parlamentarischen System in Bayern?**

Kontakt: [www.titanicfiles.de/impressum\\_deutsch.htm](http://www.titanicfiles.de/impressum_deutsch.htm)

Für [www.titanicfiles.de](http://www.titanicfiles.de) zur Verfügung gestellt von Susanne Störmer

Hamburger Nachrichten 1912-04-18 Morgenausgabe