Ein Logbuchblatt von Arthur v. Rziha

Illustriert von Asir

Sonntag, den 14. April 1912.

Achtlos die lange Dünung links und rechts beiseiteschiebend, durchschnitt der Ozeanriese die blaue, nordatlantische Flut. Das Uhrwerk des im quirlenden Kielwasser tanzenden Logs zeigte 23 Knoten Fahrt. Unermüdlich schlugen die geschäftigen Propeller ihren Gleichmaßtakt, eine leichte Brise knarrte und klatterte im Takelwerk; um die Toppen schwebten klagend die als Möwen wiedergekommenen Seelen ertrunkener Seeleute und sangen mit dem rauschenden Plätschern der zerteilt abgleitenden Wellen das urewige Schwermutslied der See, die als gütige Mutter Millionen Menschen ihr täglich Brot gewährt, um dann plötzlich als tückischer Moloch erbarmungslosen Opferzehnt zu fordern.

Trotz der schon recht warmen Frühjahrssonne entstieg dem Meere fröstelnder Hauch. Denn die Titanic hatte das Knie erreicht, mit dem der kalte, vom Norden kommende Labradorstrom nach Westen dreht. Ihr Kurs war etwas nördlich der normalen Route Liverpool—New York angelegt worden, um die Eigengeschwindigkeit durch die Versetzung dieser Strömung zu vermehren und aus dem gegenwirkenden Golfstrom herauszukommen. Es war des 65 000-Tonnen-Kolosses erste Reise. Und der Kampf zwischen Morgans Hochseetrust und der Cunard wogte um so höher, seit die Mauretania das blaue Band der schnellsten Atlantik-Traversade hielt.

Auf der Steuerbordnock der Kommandobrücke stand Bruce Ismay, der Generaldirektor der White Star. Befriedigt zog er den kühlen Luftzug ein.

„Diesmal wird's!" erklärte er frohgemut.

Kapitän Smith hatte als Kommandant des Schwesterschiffes Olympic den Rummel bereits einmal mitgemacht. Die beiden größten Schiffe der Welt hatte die Gesellschaft jetzt. Aber John Pierpont der Ältere, der Übergott mit dem steinernen Gesicht, wollte mehr. Er wünschte außerdem das blaue Band. In dieser Hinsicht war die Olympic ein Versager gewesen. Über 21 Knoten kam sie nicht hinaus. Die Halbgötter des Trustdirektoriums hatten da nichts zu lachen gehabt.

„Gewiß, Sir. An die 25 Knoten werden wir mit dem Strom wohl machen. Ob das aber das Risiko lohnt?"

„Ihnen spuken immer noch die Eisberge im Kopf, Kapitän!"

„Nun, schließlich ist die Aprilsonne schon warm genug, um sie von den Eisfeldern abzulösen. Und der kalte Strom bringt sie uns ziemlich wohlbehalten in den Weg."

„Bah! Das Wetter ist doch sichtig und klar!"

„Bei Tag. Aber nachts? Wir haben Vollmond. Und wenn der in der Kursrichtung steht, sind seine Reflexe auf der Wasserfläche so stark, daß darauf schwimmendes Eis bis in die nächste Nähe unsichtbar bleibt."

„So oder so. Wir müssen es schaffen, Kapitän. Dazu haben wir Sie als unseren tüchtigsten Führer ausgesucht."

SLUB Wir führen Wissen.
http://digital.slub-dresden.de/id359716164-19290600/17
gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG
UNIVERSITÄT ERFURT