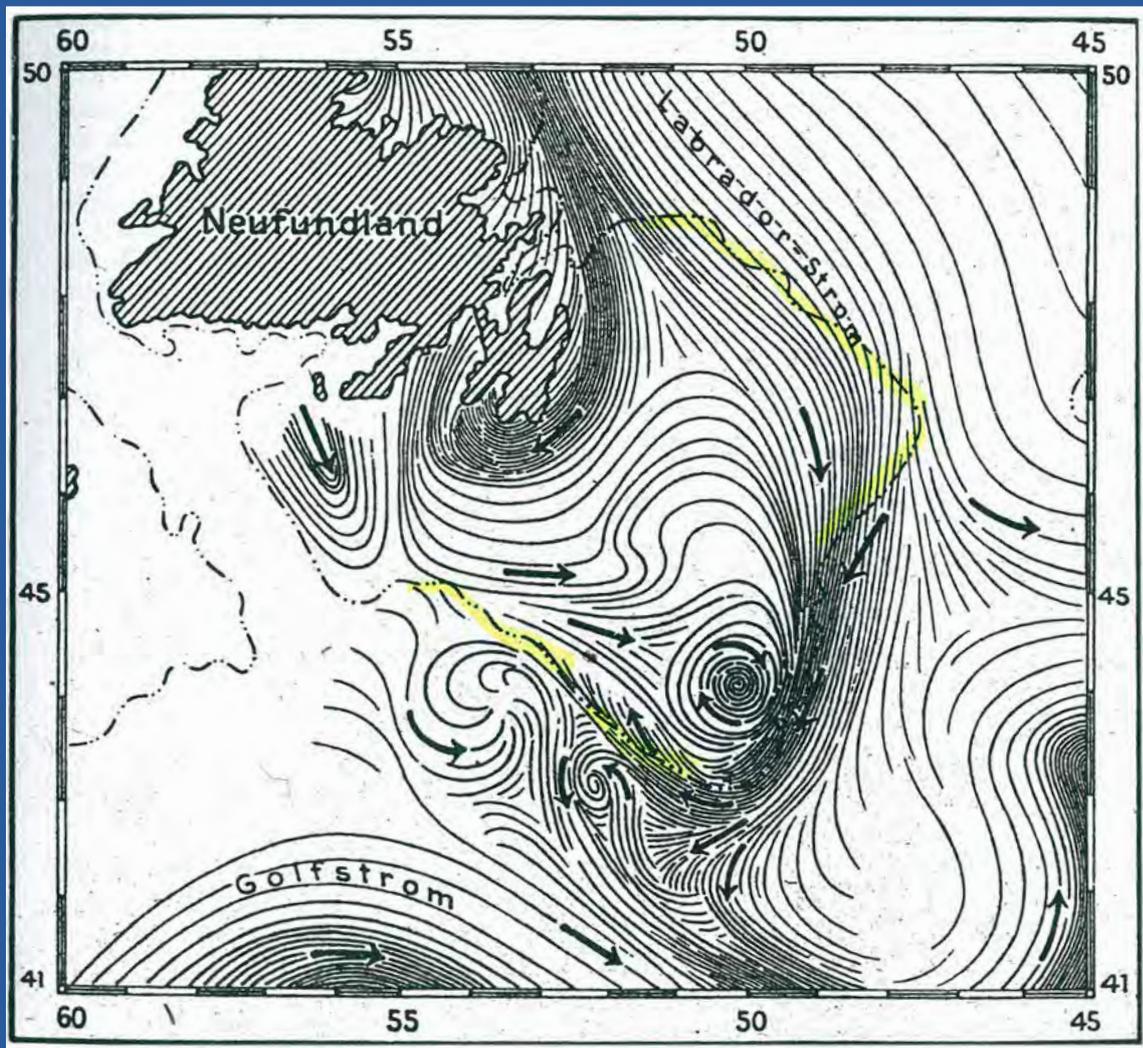


*Verlorenes Wissen*

# The last great secrets of the Titanic

Klaus Scharmberg





*Der Reisebericht eines deutschen Lloyds Agent, der diese Katastrophe überlebt aber aufgrund der verratenen Versicherungsgeheimnisse, namentlich nicht genannt sein wollte.*

# Der Untergang der „Titanic“

Eine wahrheitsgetreue Schilderung  
des größten Schiffsunglücks und  
seiner Ursachen. Nach Berichten  
von geretteten Augenzeugen

Mit 1 Karte und 7 Bildern.



---

Leipziger Verlags-Comptoir, Leipzig 1912

Klaus Scharmberg

## Impressum

Klaus Scharmberg • Nordseite 29 • 18375 Wieck-Darß

ab 17.00 Uhr • 03 82 33 - 702 441

Mail: [klausscharmberg@gmx.de](mailto:klausscharmberg@gmx.de)  
[www.verlorenes-wissen-KlausScharmberg.de](http://www.verlorenes-wissen-KlausScharmberg.de)

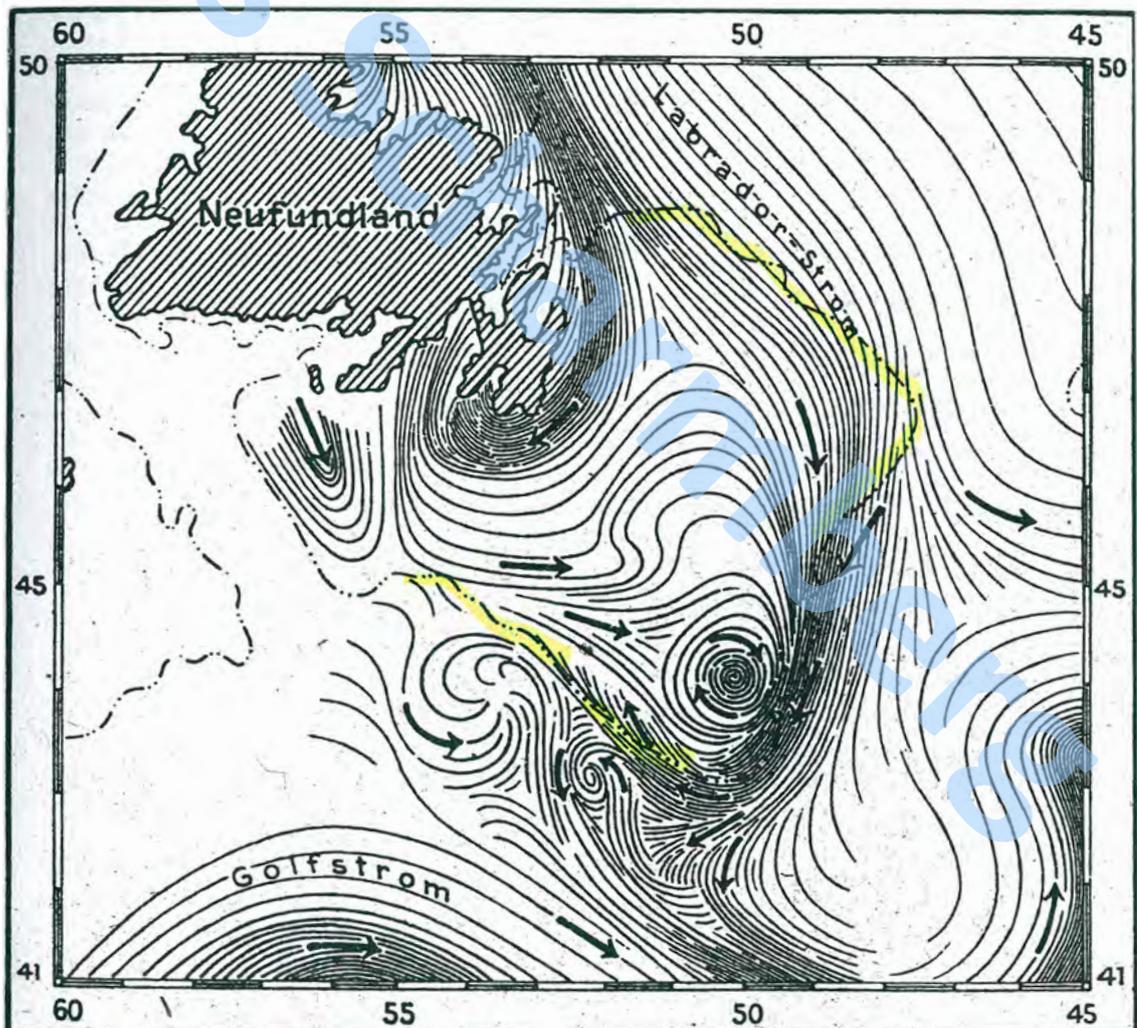
Erschienen im Selbstverlag, Wieck-Darß © 2022;  
Alle Rechte der Übersetzung und Vervielfältigung in mehrere Sprachen durch jegliche Form von Sprint. – oder Onlinemedien, einschließlich des Auszugsweisen Nachdrucks als auch der gewerbliche Gebrauch, sind grundsätzlich verboten und nur durch die gesonderte schriftliche Genehmigung des Verfassers erlaubt!

## Verlorenes Wissen

### The Last great secrets of the Titanic – oder, die letzten großen Geheimnisse der Titanic ...

Alle Fakten sind aus original Literaturen des Schiffbaues in damaliger Zeit zusammengesucht und ans Licht gebracht von

Klaus Scharmberg



# Inhaltsverzeichnis

## Teil 1

### **Inhaltsangabe:**

Zur allgemeinen Orientierung.....	4
Die 4 wichtigsten, bisher unbeantworteten Fragen, und deren endlichen Beantwortung in diesem Buch .....	4
Die geschichtliche Chronologie des Auffindens alle Fakten, bis zum heutigen Tag .....	5
Schlußwort .....	8
Der Reisebericht eines deutschen Lloyds Agend auf der Titanic, dessen Name nicht genannt sein wollte .....	10
Zahlreiche Bilddokumente aus dem deutschen Schiffbau in 3 Abteilungen.....	136
Geologische Besonderheiten am Ort des Untergangs (Karte) .....	245
Musikvorschläge für einen Dokumentar – oder Kinofilm:	
1.) Mysteria – so Sad – Gregorian – Era.....	( 5.39 Minuten)
2.) Morana – Myteria .....	(3.38 Minuten)
3.) Enigma – The Eyes of Truth .....	(7.15 Minuten)
4.) Enigma – Age of Loniness.....	(6.37 Minuten)

## Teil 2

### **Zusammenstellung der wichtigeren Bilddokumente – nebst deren Erklärungen.**

Abteilung I. ....	136
Beschreibung der Tafeln .....	206
Abteilung II. ....	210
Beschreibung der Tafeln .....	237
Abteilung III. ....	239
Beschreibung der Tafeln .....	255
Der Umrechnungsfaktor £ zu Deutschen Mark betrug 1:20.....	256
Zusammenfassung.....	261

## Zur allgemeinen Orientierung:

In der allgemeinen Fachwelt heißt es, daß die Evolution und die Wahrheit eines gemeinsam haben, nämlich: „Man kann beides nicht unterdrücken, denn beide bahnen sich auf die eine oder andere Weise, auch über einen langen Zeitraum hinweg, dennoch ihren Weg an das Licht der Öffentlichkeit, – und so verhält es sich auch mit der Wahrheit bei der Titanic ...“

Dieses kleine Buch beinhaltet Antworten auf bisher ungeklärte Fragen, welche durch das geschriebene Wort einschließlich der Bilddokumente in den originalen Quellen einerseits 100% zweifelsfrei glaubhaft sind – und darüber hinaus, weil auch die Wirkkräfte bei einer Kursänderung (d.h. die Derivation, Kurvenfahrt) die kinetisch-physikalischen Gesetzmäßigkeiten in der Schifffahrt (die Fliehkräfte eines Schiffskörpers auf dem tiefen Ozean) vom Anbeginn der Zeit, bis zum heutigen Tag, ihre ganz eigenen Gesetze haben – und somit andererseits auch von nichts und niemandem in irgendeiner Weise abschlägig in Frage gestellt werden können!

Diese Antworten, deren Fragen in den Jahren nach dem vermeintlichen Auffinden desjenigen Wracks welches angeblich (Augenscheinlich) nun die Titanic sein sollte, und durch den Unterwasserarchäologen Herrn Dr. Robert Ballard gefunden, aus ganz bestimmten Gründen nicht gestellt wurden, werden beweisen, daß jenes Schiffwrack das am 1. September 1985 von dem vorgenannten Wissenschaftler gefunden und sodann gegenüber der Weltöffentlichkeit als „Titanic“ bezeichnet wurde – de facto auch niemals die richtige Titanic ist, weil sie bis zum heutigen Tag „offiziell“ noch gar nicht gefunden wurde.

Die 4 wichtigsten bisher unbeantwortet gebliebenen Fragen und deren endlichen Antworten in diesem Buch:

**Was hatte die Titanic tatsächlich geladen?** – Ein so großes Schiff würde niemals mit einem, wie bisher gezeigt, nahezu leeren Laderaum (die 3 ersten Abteilungen) nach Amerika fahren!

**Wie verhält es sich denn in Wahrheit mit den „sagenhaften“ Schätzen, die mit der Titanic untergegangen sein sollen?** – Allein 2 Positionen (von denen Eine aus Holland her stammt) ergeben nach heutiger Berechnung, einen Wert von 1,8 Milliarden Euro ...

**Wodurch ist die Titanic tatsächlich beschädigt worden und dann auf der Zugrundelegung physikalischer Gesetzmäßigkeiten in welcher Weise gesunken?** – Denn die Behauptung, daß das Schiff durch einen „großen Eisberg“ hoffnungslos beschädigt wurde, ist auf Grund der geologischen Besonderheiten, nämlich gar nicht der Wahrheit ...

**Es heißt offiziell, daß die Titanic in einem sehr kritischen Erhaltungszustand ist, – aber ist dies denn tatsächlich den Tatsachen entsprechend auch die Wahrheit?** ... Die Bauvorschriften des germanischen oder Deutschen bzw. Englischen Lloyds, in Hinsicht auf die zu verwendenden Anstriche und deren Zusammensetzung, zur Konservierung der Seeschiffe, beweisen nämlich etwas ganz anderes ...!

Diese Antworten (Wahrheiten) in diesem Buch beruhen grundsätzlich auf dem von mir nun wiederaufgefundenen Augenzeugenbericht eines deutschen Versicherungsagenten welcher vom germanischen Lloyd war, denn allein nur diese Person konnte die einzelnen und sehr brisanten Fakten wissen – d.h. z. B. über die „sagenhaften Schätze“, deren Wert nach heutiger Berechnung mit dem Faktor „10“ – 1,8 Mrd. Euro betragen, oder was die Titanic wirklich geladen hatte – und selbige in seinem Bericht mitteilen, welche für die Öffentlichkeit ganz gewiß nicht bestimmt waren, denn er hatte diesen Reisebericht ohne Verfasser veröffentlicht. Im fernerem dem Bericht eines deutschen Schiffselektrikers der diese Katastrophe überlebte. Er berichtet in seinem Erlebnisbericht u.a. über die „Telefonanlage“ in all jenen Zimmern der 1. Klasse, – was jedoch in den Publikationen nach 1980 nirgendwo nachzulesen ist, – dem in der Fachzeitschrift „Der deutsche Schiffbau im Jahrgang 1912“ abgedruckte originale Bericht der englischen Untersuchungskommission über den Untergang der Titanic → diesen im Auszug in der 2. Abteilung die Seiten 20 – 21 (im Original insgesamt 135 Seiten!) – selbiger enthält auch eine sehr detaillierte Beschreibung wie die Titanic gebaut ward (von Kiel bis zum Bootsdeck) – denn die Tatsache, daß dieses Riesenschiff mit einer Länge von 280 Metern in gerademal nur „4 Stunden...?“ im Ozean versunken ist, hatte auch bei den Schiffbau-Ingenieuren des germanischen Lloyds wie die „sprichwörtlich Bombe“ eingeschlagen, – d.h. nämlich ein außerordentlich großes Entsetzen verursacht –, und viele andere Fakten, – wie z. B. das internationale Signalbuch, die 3 vorgeschriebenen namentlichen Anstrichfarben (von denen die Eine „Steinkohlentheer“ enthielt = 3-malige Farbanstriche), denn die Menge auf jeweils 1 m<sup>2</sup> Schiffswand zur Konservierung des Schiffskörpers betrug 0,4 Liter (d.h. außen und innen) in der Gesamtstärke, ausgehend von einem homogenen = gleichmäßigen Anstrich, eine Auftragsstärke von ca. 4 mm ergab, etc. – aus originale Schriftquellen einschließlich deren Fotos aus damaliger Zeit, im deutschen Schiffbau. – An dieser Stelle sei z.B. die große Kurbelwelle mit einem Gesamtgewicht von **82 Tonnen** erwähnt, wie sie ganz gewiß auch in der Titanic verbaut worden sein mußte. Um den technischen Anforderungen gerecht zu werden – Denn diejenige, sich auf dem Wrack befindlichen und der Öffentlichkeit gezeigten Schiffsmaschine von der vermeintlichen Titanic, ist nämlich **v i e l** zu klein!

Was heute niemand mehr weiß ist, daß es in damaliger Zeit gar keine Rolle spielte, ob nun ein transatlantisches Schiff in England oder Deutschland, bzw. Amerika oder auch in Frankreich gebaut wurde, da die Art und Weise, oder besser gesagt die Bauvorschriften nach den jeweiligen gesetzlich vorgeschriebenen Richtlinien des Lloyds, in allen Ländern nahezu „identisch“ waren ..., und daß es zu dem jährlich auch internationale Kongresse für den Schiffbau gab, auf denen die Ingenieure ihre neuesten Erkenntnisse im Schiffbau gegenseitig austauschten.

### ***Die geschichtliche Chronologie über das Auffinden aller in diesem Buch nun vorhandenen Fakten bis zum heutigen Tag.***

Mein Großvater Wilhelm Scharmberg, wurde am 8. Dezember des Jahres 1888 geboren. Er war der Sohn einer Bauernfamilie, und ging späterhin im 14. Lebensjahr, d.h. im „Jahr 1912“ seinen Lebensunterhalt auf den Schiffen beim Nord-Deutschen-Lloyd in Hamburg, vorerst als ein einfacher Schiffsjunge zu verdienen. – Das Schiff, auf welchem er lange Jahre arbeitete, war ein deutsches Walfang – und Verarbeitungsschiff, nämlich die „Walter Rau“.

Während dieser Jahre, hatte auch er seine eigene Seemannskiste, in der er besonders wertvolle Gegenstände aufbewahrte. – Im Jahr 1935 ging er dann an Land, um die Bauernwirtschaft seiner Eltern fortzuführen, – und 1936 wurde mein Vater Gerd Scharmberg geboren.

Mein Vater, es konnte ja auch gar nicht anders sein, arbeitete zunächst einige Jahre auf der Schiffswerft in Stralsund, und begann dann etwas später ein Studium für die Erlangung eines Patentbeschlusses zum Kapitän auf hoher See, und nach dessen Erlangung fuhr er dann 35 Jahre lang auf den Ozeanen der Welt als Kapitän zur See. – Im Jahr 1961 erblickte ich dann in 3. Generation einer Seefahrerfamilie, das Licht der Welt.

Im Jahr 1967, ging ich dann 10 Jahre zur Schule, und erlernte im Anschluß dann den Beruf eines Rohrschlossers, denn mein Wunsch in naher Zukunft auch zur See zu fahren, konnte aus gewissen Gründen leider nicht in Erfüllung gehen, – obwohl ich doch die meisten meiner Schulsachen, reichlich mit ganz verschiedenen Schiffs-Motiven verziert hatte, – was mir zwar schlechte Noten im Fach Ordnung einbrachte, augenscheinlich aber doch ein ganz deutlicher Hinweis darauf war, daß in mir die Voraussetzungen für einen maritimen Beruf vorhanden waren.

Durch einen Zufall entdeckte ich dann im Jahr 1978 die Seemannskiste meines Großvaters, in der sich auch ein kleines Buch befand, auf dem das Wort „Titanic“ zu lesen war ... Da ich jedoch der alten deutschen Schriftart (Fraktur) nicht mächtig war, verlor ich zwar schon sehr bald das Interesse an diesem kleinen Buch, aber das Wissen darüber das dasselbe existiert, hatte sich dennoch in mein Bewußtsein fest eingepreßt.

Als ich im Jahr 1979 im Fernsehen einen Film über den Untergang der Titanic gesehen hatte, dies war ein Import aus Großbritannien, wurde mir sehr schnell bewußt welche überaus große Bedeutung diese kaum zu glaubende aber dennoch geschehener Katastrophe, für den damaligen Schiffbau gehabt haben mußte.

Dieses Filmerlebnis bewirkte, daß ich mich wieder an das kleine Buch in der Seemannskiste meines Großvaters erinnerte. Da ich jedoch die Schrift nicht lesen konnte, ging ich damit in die Bibliothek unseres Ortes, und bat die Bibliothekarin darum, mir das Lesen dieser alten Schrift zu lehren, um auf diese Weise zu erfahren, was dort wohl in diesem Buch geschrieben steht. – Nachdem ich nun diese Schrift, Seite für Seite immer besser lesen konnte, bekam ich dadurch somit letztendlich auch Kenntnisse über ganz spezielle Fakten, im Zusammenhang mit dem Untergang der Titanic, welche jedoch auch schon in dem Fernsehfilm aus dem Jahr 1979, gar nicht genannt wurden ... Die nun durch eigenen Fleiß erlernte Fähigkeit, die alte Frakturschrift fließend lesen zu können, ermöglichte es mir dann aber erst 15 Jahre später, die Nachforschungen darüber, was der Nord-Deutsche-Lloyd für eine Firma war, ja überhaupt den damaligen Schiffbau, bis in diverse Einzelheiten kennenzulernen. – Denn erst im Jahr 1993, d.h. durch die politische Wende, bekam ich die Möglichkeit, mir die wahrhaftig unendlichen Möglichkeiten im „w.w.w.“ nutzbar zu machen. – Der eigentliche Grund für diese sehr lange Pause war: „Die Freundin, die Familie überhaupt, und die Anforderungen am Arbeitsmarkt in diesem neuen demokratischen Staat etc.“ – Erst als ich mich dazu entschloss, alle meine gewonnenen Erkenntnisse in einem Buch nun zusammenzufassen, wurde ich mir dessen bewußt, was im Jahr 1979 mit dem Lesen eines kleinen Buches einst begann, das sich im Laufe der nachfolgenden 40 Jahre ein staunenswerter Fundus an unwiderlegbaren Fakten angesammelt hatte, und nunmehr den unumstößlichen Beweis erbringen vermochte, daß nun der Untergang der Titanic ganz anders abgelaufen, und jenes Schiff, welches auf dem Grund des Ozeans liegend, der Öffentlichkeit nunmehr seit dem Jahr 1980 als „Titanic“ verkauft wurde, tatsächlich aber gar nicht die Titanic sein kann, → allein schon *die Kurbellwelle* auf Seite 41, in der 1. Abteilung der Bilddokumente, die in ganz ähnlicher Ausführung auch in der Titanic vorhanden ist ...

Es bedarf wohl keines größeren technischen Sachverstandes, um zu erkennen, daß diejenige Schiffsmaschine welche angeblich auf dem Wrack der Titanic stehend zu sehen ist, augenscheinlich viel zu klein ist, als daß dieses Bauteil dort hätte eingebaut werden können. – Und darüber hinaus sei an dieser Stelle auch darauf hingewiesen, daß einerseits der Schiffsboden (Doppeltboden) mit einer Höhe **von nur 1,65 mtr.** → das Schreiben von dem Vorsitzenden des Titanic-Vereins (Schweiz) Herrn Günter Bähler auf Seite 26 in der 2. Abteilung der Bilddokumente, war konstruktiv (statische Belastbarkeit), viel zu klein, u. die Gesamtlänge dieses Schiffes auch nicht größer als 180 mtr ist. → 2. Abteilung auf Seite 14, viel zu schwach ist, um die beiden Schiffsmaschinen, in denen allein nur die beiden Kurbellwellen ein reines Materialgewicht von  $2 \times 82$  **Tonnen**, ein Gesamtgewicht mit allen seinen notwendigen baulichen Bestandteilen, von  $2 \times 200$  **Tonnen = 400 Tonnen**, überhaupt tragen zu können.

Als ein weiteres, und wie ich meine wohl auch ein sehr treffliches Beispiel, möchte ich hier an dieser Stelle daran erinnern, daß alles per Hand und bis an die 5. Stelle hinter dem Komma errechnet wurde. – Also baute man die Seeschiffe in der damaligen Zeit nun folglich mit „einer 5-fachen Sicherheit“! Allein nur diese Tatsache macht es verständlich, daß der Untergang des Riesendampfers Titanic, „in nur 4 Stunden“, auch in den Chefetagen der deutschen Schiffbau-Ingenieure ganz gewiß ein sehr großes Entsetzen (Panik!) verursachte, denn man konnte sich nämlich nicht erklären, wie dies in so kurzer Zeit geschehen konnte ... Als eines der zahlreichen Beispiele hierfür, möchte ich den Auszug aus den Zeitschriften „Prometheus“ angeben: → hierzu die Seiten 32 – 33, in der 1. Abteilung der Bilddokumente.

Wie ich es oben schon gesagt habe, waren die Bauweisen und somit auch die ganz speziellen technischen Einrichtungen auf den großen Transatlantischen Seeschiffen nahezu baugleich, – was auch für die Leistungsfähigkeit der Lenzpumpen beim Eindringen von Seewasser durch die mechanische Verletzung des Schiffshaut zutrifft, wenn nämlich ein Schiff auf ein unter Wasser liegendes Riff trifft oder eben durch den Kontakt mit einem Eisberg beschädigt wird.

Hierzu → die Seiten 5 – 7 in der 2. Abteilung der Bilddokumente.

Die maximale Leistung „Einer“ solchen Pumpen-Anlage, betrug etwa  $350 \text{ m}^3$  **pro Stunde**, und von diesen hatte ein jedes Schiff bei einer Größe ab 200 mtr., gleich 3 Stück an Bord ... Der Grund hierfür war, daß zu jeder Zeit und Stunde, nun ausreichende Mengen Seewasser für die Dampfkessel gewonnen werden konnte. – 2 Pumpen waren ständig in Arbeit, und die 3. war als Reserve vorgesehen.

Bei einer ganz einfachen Berechnung dieser Fördermenge kommt man im Falle der Notlage, auf etwa  $1000 \text{ m}^3 = 1000$  Tonnen Gewicht. Da die Titanic nun etwa  $16,000 \text{ m}^3$  Seewasser hätte aufnehmen können, noch bevor es dann überhaupt erst den Auftrieb verloren und durch das Übergewicht zu sinken begann, diese Menge aber schon nach weniger etwa 1 Stunde in das Schiffsinne eingedrungen war, ergibt sich hierbei die Tatsache, daß die tatsächliche Beschädigung nach offizieller Darstellung von insgesamt 1,5 Quadratmeter, wesentlich größer gewesen sein mußte als es bis zum heutigen Tag angegeben wird. – Entsprechend den offiziellen Darstellungen, hatte die Titanic auf der Steuerbordseite den alles entscheidenden Kontakt mit einem „Eisberg“, – aber trifft dies wirklich zu ...?

In einer amerikanischen Reportage wurde der Öffentlichkeit gezeigt, daß man das Innere der Laderäume untersucht und dabei festgestellt hat, daß der in Frage kommende Bereich tatsächlich aber gar nicht die erforderliche Beschädigung aufwies. – Also stellt sich hier nun die Frage: welchen

Weg hat das eindringende Wasser in einer Menge von zusätzlich **35.000 m<sup>3</sup> innerhalb von nur 2 Stunden** genommen, die dann letztendlich den Untergang herbeigeführt hatte ...? Die Antwort auf diese Frage findet jeder Laie beim genauen Hinschauen in der Tiefenkarte der Neufundlandbank, am Ende dieses Buches.

Da die Titanic nun jedoch voll beladen war, im anschließenden Reisebericht wird der Leser dann auch erfahren um welche Güter es sich hierbei handelt, sind somit folglich die 3 ersten Abteilungen, d.h. vom Bug bis zum Brückenschott und einer Gesamtlänge von etwa 40 mtr., für den Ablauf des Untergangs gar nicht anwendbar!

Folglich bleiben nur noch ungefähr 50 mtr. – in der das Wasser eindringen konnte – übrig, worauf sich wiederum die Frage gestaltet: wie konnte es möglich sein, daß nun eine so große Menge Seewasser in das Schiff eindringen und das selbige schon nach ca. 1 Stunde unaufhaltsam zu sinken begann ...?

Allein nur auf der Grundlage, der in unzählbaren Stunden der Recherchen zusammengetragenen Bilddokumente, und der dabei entstandene Sachverstand über den Schiffbau der damaligen Zeit, sowohl in Deutschland als auch in England, brachte dann im **Jahr 2021** endlich die Tiefenkarte von der Neufundlandbank, das sogenannte „*missin link*“ ... d.h. die nun alles entscheidende Antwort, wie es möglich war, daß nach der Kollision, eine so gewaltige Menge von etwa 35.000 m<sup>3</sup> Seewasser innerhalb von nur 2 Stunden, in dieses riesige Schiff eindringen, und das Sinken dieses Schiffes auch nicht mehr aufgehalten werden konnte ...

**Anmerkung:** Selbst mit den heutigen modernsten Hilfsmitteln in der heutigen Zeit, ist es den Ingenieuren im amerikanischen Schiffbau „angeblich“ noch immer ein Rätsel, wie ein so großes Schiff, in einer so kurzen Zeit den Auftrieb verloren hat, und gesunken ist ... Dieses Buch offenbart in der Summe aller Fakten, nun den wirklichen Ablauf der Geschehnisse, die zum Untergang dieses Schiffes geführt haben.

### **Schlußwort**

In der Geschichtsschreibung über die Ereignisse in der „alten Weltgeschichte“, pflege ich zu sagen: „Ist ein Ereignis in der Geschichte aufgrund verlorengegangenen Nachrichten, nun zu einer Legende, und diese wiederum zu einem Mythos geworden, ist die Zeit gekommen, nach der Wahrheit zu suchen, – was ich in Hinsicht auf die Titanic getan habe. Und ich kann wohl mit berechtigtem Stolz sagen, daß, was im **Jahr 1979** einst mit dem Erlernen der Frakturschrift begann, und im **Jahr 2021** nun sein Ende fand, die oben genannte Behauptung von der Evolution und der Wahrheit, tatsächlich zutreffend ist, nämlich: daß sich beides über einen langen Zeitraum hinweg seinen Weg bahnt, wahrhaft zutreffend ist. – Denn in Hinsicht auf die zahlreichen Mythen, die sich nun im Laufe der letzten 100 Jahre über den Untergang der Titanic gebildet, ich nun die selbigen durch Text und Bilddokumente aufgelöst habe, und von niemandem angefeindet werden können – die Wahrheit kann man nicht unterdrücken ...!

zu erstürmen. – Dabei wurden ca. ½ Dutzend Italiener niedergeschossen, um die Frauen in den Booten zu schützen. Denn die Titanic versank 2 Stunden und 25 Minuten nach dem Zusammenstoß in ihr nasses Grab. Nur um

## Seite 16

Wenige Minuten, ehe sie versank flogen dann die Dampfkessel in die Luft. – Dies hätte ganz gewiß riesige unübersehbare Löcher in die Schiffswände gerissen, – d.h. auf der Steuerbord – und auch auf der Backbordseite. – Auch dies wird nirgendwo gezeigt ...

Der Bug verschwand zuerst unter dem Wasser und der „Spiegel des Dampfers“ = das Heck, ragte hoch in die Luft. Die Titanic machte gleichsam kopfüber ihren Sprung in die Tiefe. – Diese Aussage ist wohl ein sehr wichtiger Beweis dafür, daß, wie in dem Film aus Hollywood fälschlicher Weise gezeigt wird, die Titanic **gar nicht in 2 Teile zerbrach**, sondern tatsächlich in einem Stück versank ...

Gerade bevor sie versank, kamen einige der zurückgebliebenen Männer über Bord. Auf diese Weise wurden die meisten der männlichen Überlebenden gerettet. Die Rettungsboote mit den Frauen an Bord warteten etwa „1 Seemeile“ (1,7 km) entfernt von der Titanic, bis das riesige Schiff dann schließlich unterging. Sie ruderten dann aber wieder auf die Unglücksstelle zu und lasen die noch lebenden Männer auf, die sie im Wasser fanden.

Die Carpathia traf **um 8 Uhr Montag früh – d.h. also erst nach 7 Stunden\*** – Nachdem sie den Hilferuf gegen Mitternacht empfangen hatte, an der Unfallstelle ein. 4 der Schiffbrüchigen starben infolge der ausgestandenen Leiden, ehe die Carpathia den eigentlichen Zielhafen der Titanic – New York – erreicht hatte, andere sind in furchtbarer Weise verstümmelt, im fernen wurden einige durch den ausgestandenen Schreck irrsinnig.

\*) Da die Carpathia maximal 17,5 Knoten = 32 km/h fahren konnte, ergibt sich hierbei die folgende Rechnung: bei 4 Std. x 32 km/h = eine Entfernung bis zum Unglücksort von ca. **130 km**, oder **75 Seemeilen (!)**... Diese große Entfernung offenbart die Tatsache, daß die Titanic, um sich die Wegstrecke zu verkürzen, von dem offiziellen Kurs für die Winterzeit viel zu weit nach Norden abgewichen war, **nämlich die Sommerroute über die Neufundlandbank gefahren** ist. – Nur so ist es überhaupt denkbar, daß durch diese viel zu weite Kursabweichung, dann letztendlich auch die Not-Raketen, von naheliegenden Schiff(en) gar nicht gesehen werden konnten, da sie sich ordnungsgemäß auf der südlicheren Fahrtroute für das Winterhalbjahr befanden ... Ein guter Beweis für diese Entfernung ist, daß man die Not-Raketen **in Rostock** startet, welche dann **in Hamburg** folglich gar nicht mehr gesehen werden können. Dies ist aber eine Entfernung von „ca. 150 km“ (Luftlinie!) ... Rechnet man nun, da diese Angabe widersprüchlich ist, die Entfernung mit „7 Stunden“ bis zum Eintreffen am Ort des Unglücks, ergibt sich hierbei sogar eine Wegstrecke von **ca. 225 km** (121 Seemeilen) ...

Andere Passagiere wurden sofort nach der Landung in New Yorker Krankenhäuser transportiert und viele weitere mußten sich in private Pflege und ärztliche Behandlung begeben.

Bei der großen Rolle, welche die drahtlose Telegraphie beim Untergang der Titanic spielte, dürften hier wohl einige Aufklärungen am Platze sein. – Der Direktor der Deutschen Betriebsgesellschaft für die drahtlose Telegraphie, Herr Hermann J. Behner, teilte darüber nun „Dem Berliner Lokal-

**Außerordentlich fruchtbar war auch das Brüllen der in ihren Ställen eingeschlossenen Tiere, wie z.B. die Kamele, die den Tod nahen fühlten.** – Zwischendurch klang der helle Ton der brechenden Eisschollen und das Rattern der Marconi-Apparate.

Viele Leichen trieben schon umher, als die letzten Boote abstießen. Das Streichorchester spielte beim Untergang im Salon „Näher an Gott, zu dir“! Frau Isidor Strauß weigerte sich, ihren Gatten zu verlassen. – Niemand bestreitet den Heroismus der Mannschaft, welcher z.B. Oberst Astor und andere Passagiere der 1. Kabine an Heldenmut gleichkamen.

Das Schottensystem verhinderte nicht, verzögerte jedoch das Sinken. **Ein Leck an Steuerbord** ließ das Eiswasser ein, wodurch eine Explosion herbeigeführt wurde.

Einer der Geretteten erzählt, daß Kapitän Schmith nun durch eine Welle von der Kommandobrücke ins Meer geschwemmt wurde. – Es gelang dem Greis jedoch, daß untergehende Schiff wieder zu erreichen. Die Flucht auf einem der Rettungsboote lehnte er aber kaltblütig mit den Worten „Mein Platz ist hier“, ab.

**Einer der Stewards erzählte, daß der Dampfer ungefähr 62 Seemeilen = 108 Km entfernt von der Stelle des Zusammenstoßes gesunken sei.** – Die Carpathia brauchte nach dem Empfang des Hilferufes um Mitternacht 24 Stunde“n, um bis an die bekannte Unglücksstelle zu kommen, wo der Kapitän dann nur noch vorsichtig fahren ließ, um nicht die bereits ausgesetzten Rettungsboote in den Grund zu bohren.

Allgemein wird Klage darüber geführt, daß den Rettungsbooten die genügende Bedienungsmannschaften fehlten, so daß die Frauen die schweren Ruder führen mußten. – Die Heizer der Titanic hatten sich wie Helden benommen, – denn sie waren es, die bis zum Schluß dafür gesorgt haben, daß „die Dynamos Strom für die Marconi-Apparate erzeugen konnten“ ...

Einige Frauen weigerten sich Ihre Männer zu verlassen. Mehrere Frauen wurden von ihren Männern weggerissen und in die Boote gestoßen. Die ganze Zeit über zeigte sich keine Spur von Unordnung oder gar von drängen nach den Booten. – Bei den Frauen hörte man keinerlei hysterisches Schluchzen.

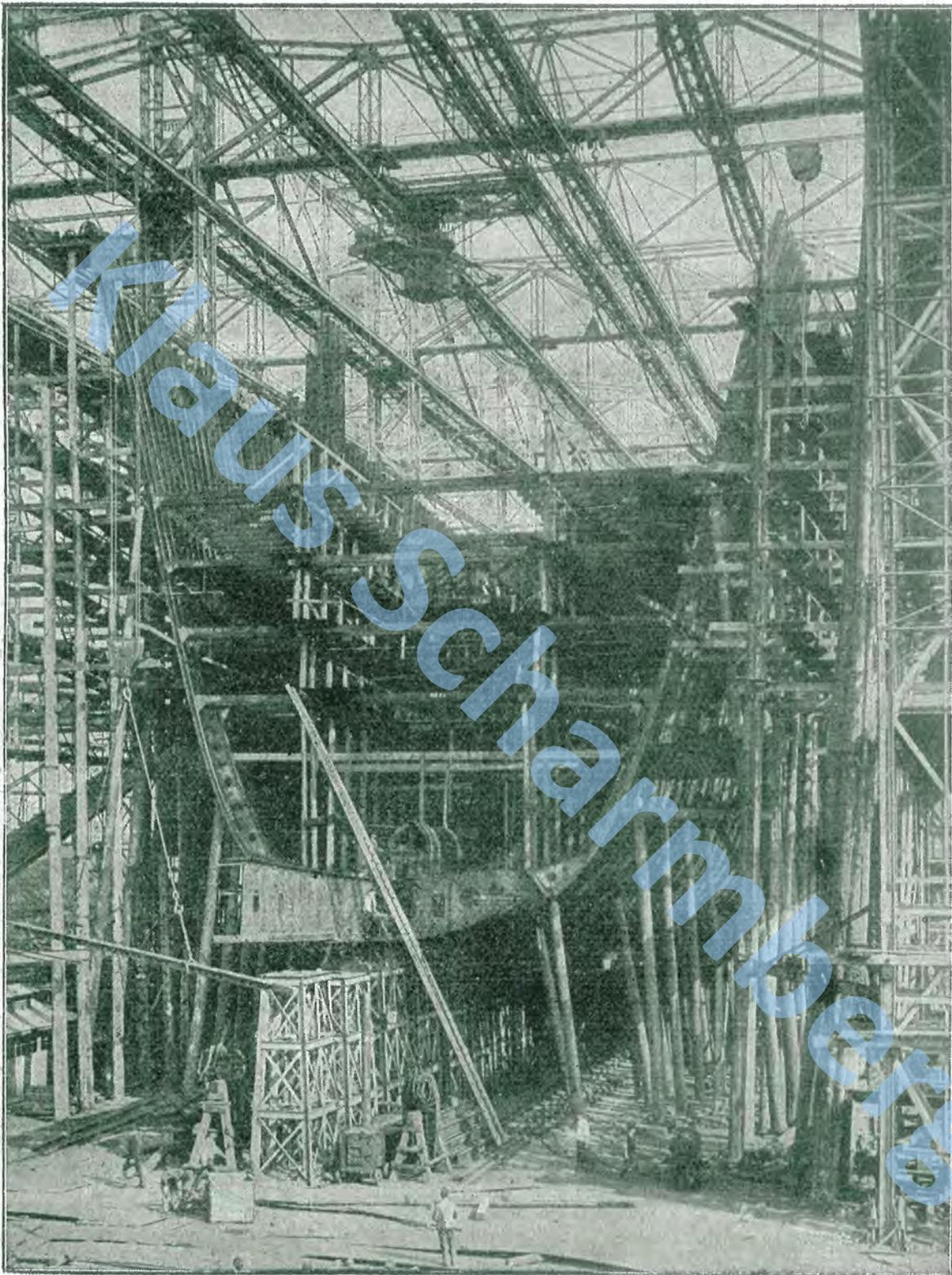
Als die Boote mit den Frauen und Kindern in der Dunkelheit verschwanden, wurden dann die Männer aufgefordert, die anderen Boote zu besteigen, – dies wurde in aller Ruhe ausgeführt. – Als dann auch Beasly ein Rettungsboot bestieg, war es 1 Uhr morgens. Die Nacht war herrlich und sternenklar „ohne Mondschein ...?“, das Meer ruhig wie einen Dorfteich, aber es war bitter kalt. **Etwa gegen 2 Uhr** bemerkte Beasly dann, daß die Titanic sich langsam nach vorne neigte, mit dem Deck hoch in Luft. Die Lichter blitzten noch einmal auf und erloschen dann vollständig. – Man hörte ganz deutlich das Rasseln und Stöhnen der Maschinen.

***Das Schiff blieb etwa 5 Minuten aufrecht mit dem Rumpf etwa 150 Fuß (ca. 50 mtr.) hoch in die Luft ragend und sich als schwarze Masse gegen den Horizont abzeichnend stehen. Dann legte es sich zur Seite (Steuerbord?), und verschwand unter dem Wasser...***

Gleichzeitig hörte man den grausenden Schrei von 100-ten von Menschen, die in dem eiskalten Wasser um ihr Leben kämpften und um Hilfe schrien, die, wie sie selbst wußten, ihnen ganz gewiß niemand mehr bringen konnte.

Nach einem anderen Bericht ist die Titanic gesunken, angesichts der Geretteten in den Rettungsbooten. Etwa  $\frac{2}{3}$  der Passagiere standen ruhig auf dem Oberdeck und warteten den Untergang ab, worunter auch 6 Frauen waren, die es vorgezogen hatten, nun mit ihren Männern sterben zu wollen.

Die Rettungsboote ruderten in die Dunkelheit hinaus, – sie verspürten den Strudel beim Untergang des Schiffes kaum. Kurz vor dem Versinken schoß eine riesige Welle über die Titanic und riß alles mit sich fort.

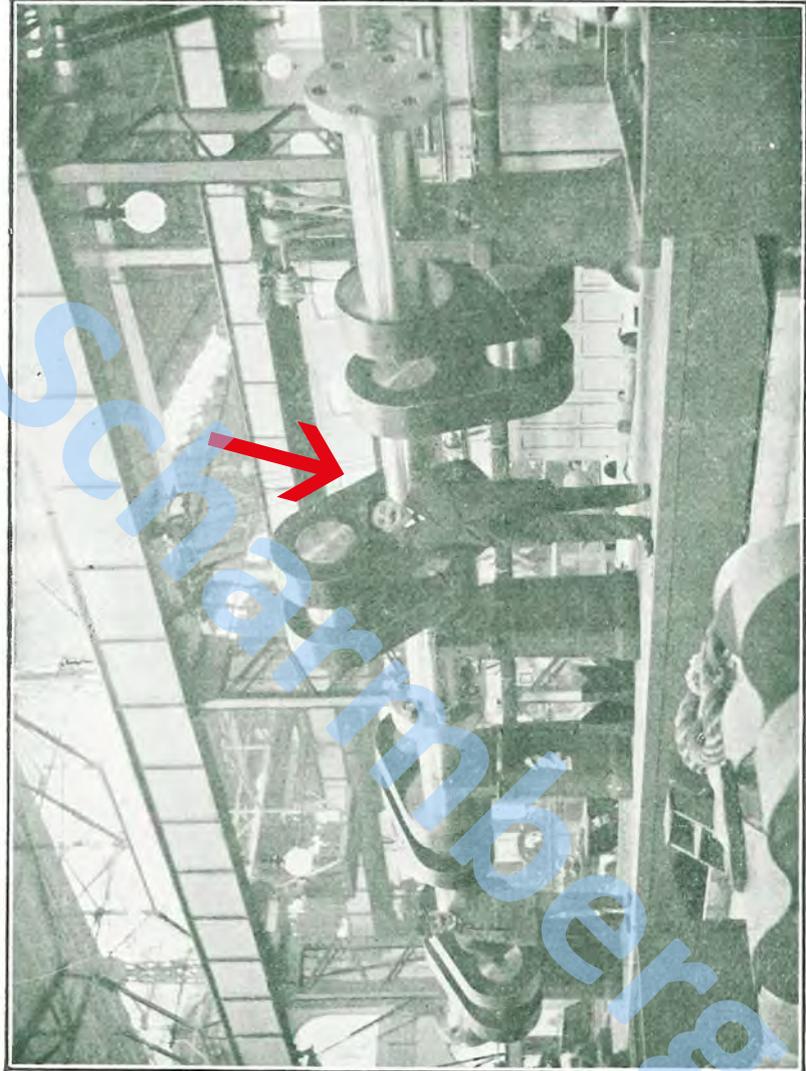


429. Der Vierschrauben-Turbinendampfer „Imperator“ der Hamburg-Amerika-Linie.

*Bild Nr.: 2*

© 2000

ACTIENGESELLSCHAFT  
**OBERBILKER STAHLWERK**  
vormals C. Poensgen, Giesbers & Cie.  
**Düsseldorf-Oberbilk**



**In 12 Arbeitstagen fertiggestellte**  
vierfache aufgebaute Kurbelwelle, fertig bearbeitet 21150 kg



Vierfache Kurbelwelle mit Generatorwelle. 82 000 kg.  
Four-throw Crank Shaft and Generator Shaft. 82 Tons.



Bild Nr.: 4

Abb. 14. Oberdeck

734 Titanic	(STRUCK steeltrpsosr	46329
131428	ICEBERG AND FOUNDERED 4,12)	35043
HVMP	E.J. Smith -12	21881
	6 Dks amidships, 7 Dks in No.1 hold,	
	Elec.light Ref.Mchy. 6 Dks in other holds	
	Sub.Sig. Wireless	

and all compartments forward of it entered in the quantities it actually did.

It is only of importance in dealing with the question of what would have happened to the ship had she been more completely sub-divided.

It was stated in evidence that if No. 4 had not been damaged or had only been damaged to an extent within the powers of the pumps to keep under, then, if the bulkheads had been carried to C deck, the ship might have been saved. Further methods of increased sub-division and their effect upon the fate of the ship are discussed later.

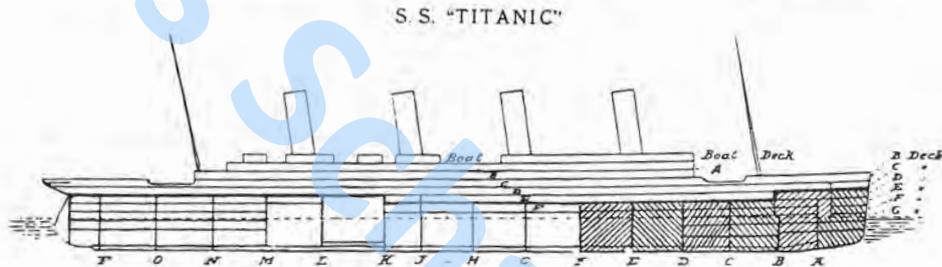
Evidence was given showing that after the watertight doors in the engine and boiler rooms had been all closed, except those forward of No. 4 group of boilers, they were opened again, and there is no evidence to show that they were again closed. Though it is probable that the engineers who remained below would have closed these doors as the water rose in the compartments, yet it was not necessary for them to do this as each door had an automatic closing arrangement which would have come into operation immediately a small amount of water came through the door.

Without entering into the general question of the advantage of watertight decks for all ships, it is desirable to form an opinion in the case of the "Titanic" as to whether making the bulkhead deck watertight would have been an advantage in the circumstances of the accident, or in case of accident to ships of this class.

I am advised that it is found that with all the compartments certainly known to have been flooded, viz., those forward of No. 4 boiler room, the ship would have remained afloat if the bulkhead deck had been a watertight deck. If, however, No. 4 boiler room had also been flooded the ship would not have remained afloat unless, in addition to making the bulkhead deck watertight, the transverse bulkhead abaft of No. 4 boiler room had been carried up to D deck.

To make the bulkhead deck effectively watertight for this purpose it would have been necessary to carry watertight trunks round all the openings in the bulkhead deck up to C deck.

It has been shown that with the bulkhead abaft No. 5 boiler room carried to C deck the ship would have remained afloat, if the compartments certainly known to have been damaged had been flooded.



NOTE. — The vertical letters signify the different decks.  
The horizontal letters signify the watertight bulkheads.  
The heavy line shows the top of the watertight bulkheads.  
The crosshatched compartments are those opened to the sea at the time of the collision with the iceberg.

It is probable, however, that the life of the ship would have been lengthened somewhat if these doors had been left open, for the water would have flowed through them to the after part of the ship, and the rate of flow of the water into the ship would have been for a time reduced as the bow might have been kept up a little by the water which flowed aft.

It is thus seen that the efficiency of the automatic arrangements for the closing of the watertight doors, which was questioned during the enquiry, had no important bearing on the question of hastening the sinking of the ship, except that, in the case of the doors not having been closed by the engineers, it might have retarded the sinking of the ship if they had not acted. The engineers would not have prevented the doors from closing unless they had been convinced that the ship was doomed. There is no evidence that they did prevent the doors from closing.

The engineers were applying the pumps when Barrett, leading stoker, left No. 5 boiler room, but even if they had succeeded in getting all the pumps in the ship to work they could not have saved the ship or prolonged her life to any appreciable extent.

#### Effect of suggested additional sub-division upon floatation.

Watertight decks. — It is in evidence that advantage might be obtained from the point of view of greater safety in having a watertight deck.

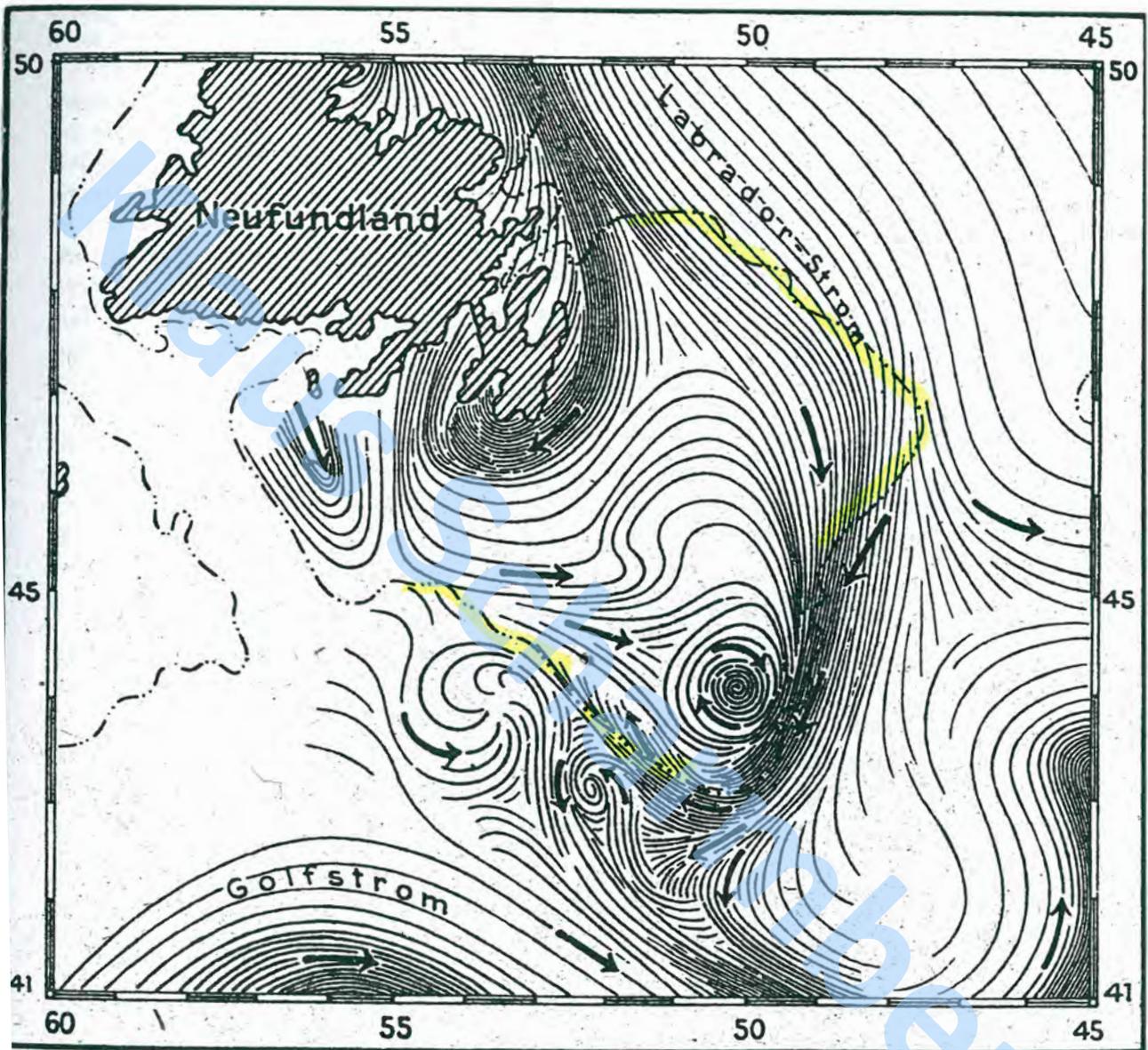
I do not desire to express an opinion upon the question whether it would have conduced to safety in the case of the "Titanic" if a watertight deck had been fitted below the water line, as there may be some objections to such a deck. There are many considerations involved, and I think that the matter should be dealt with by the Bulkhead Committee for ships in general.

Longitudinal sub-division. — The advantages and disadvantages of longitudinal sub-division by means of watertight bunker bulkheads were pointed out in evidence.

While not attempting to deal with this question generally for ships, I am advised that if the "Titanic" had been divided in the longitudinal method, instead of in the transverse method only, she would have been able, if damaged as supposed, to remain afloat, though with a list which could have been corrected by putting water ballast into suitable places.

This subject is one, however, which again involves many considerations, and I think that for ships generally the matter should be referred to the Bulkhead Committee for their consideration and report.

Extending double bottom up the sides. — It was shown in evidence that there would be increased protection in carrying the double bottom higher up the side than was done in the "Titanic", and that some of the boiler rooms would probably not then have been flooded, as water could not have entered the ship except in the double bottom.



... — 200m-Linie.

Fig. 89.

Stromvorgänge bei der Neufundland-Bank  
nach Leut. Commander SMITH<sup>37</sup>.

Klausur

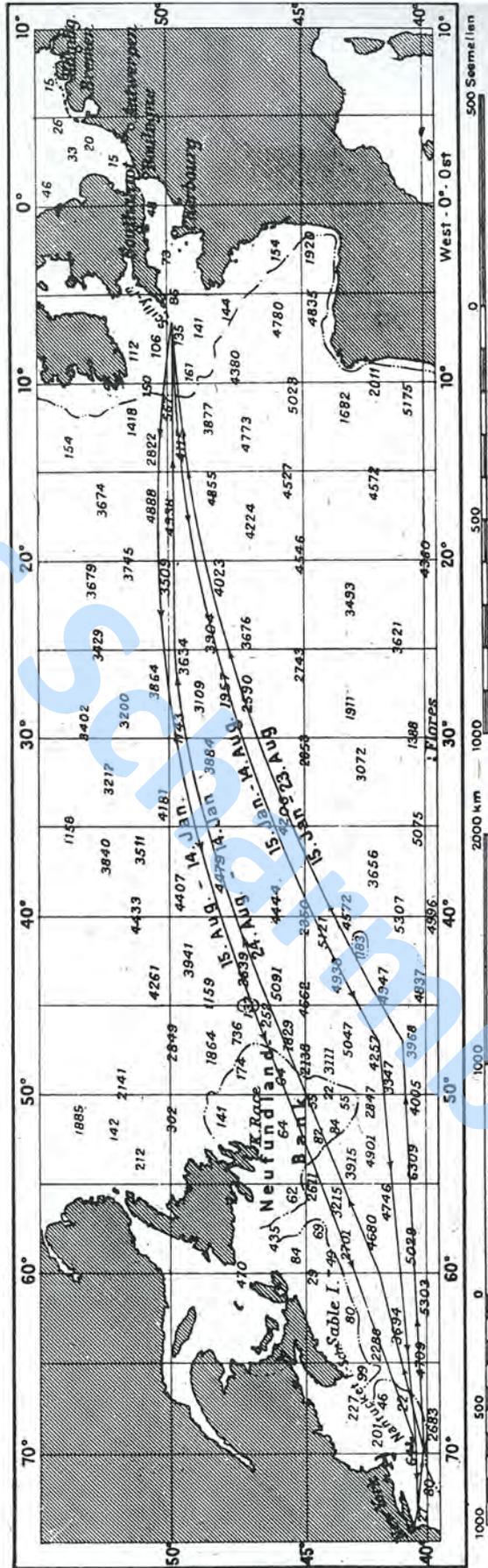
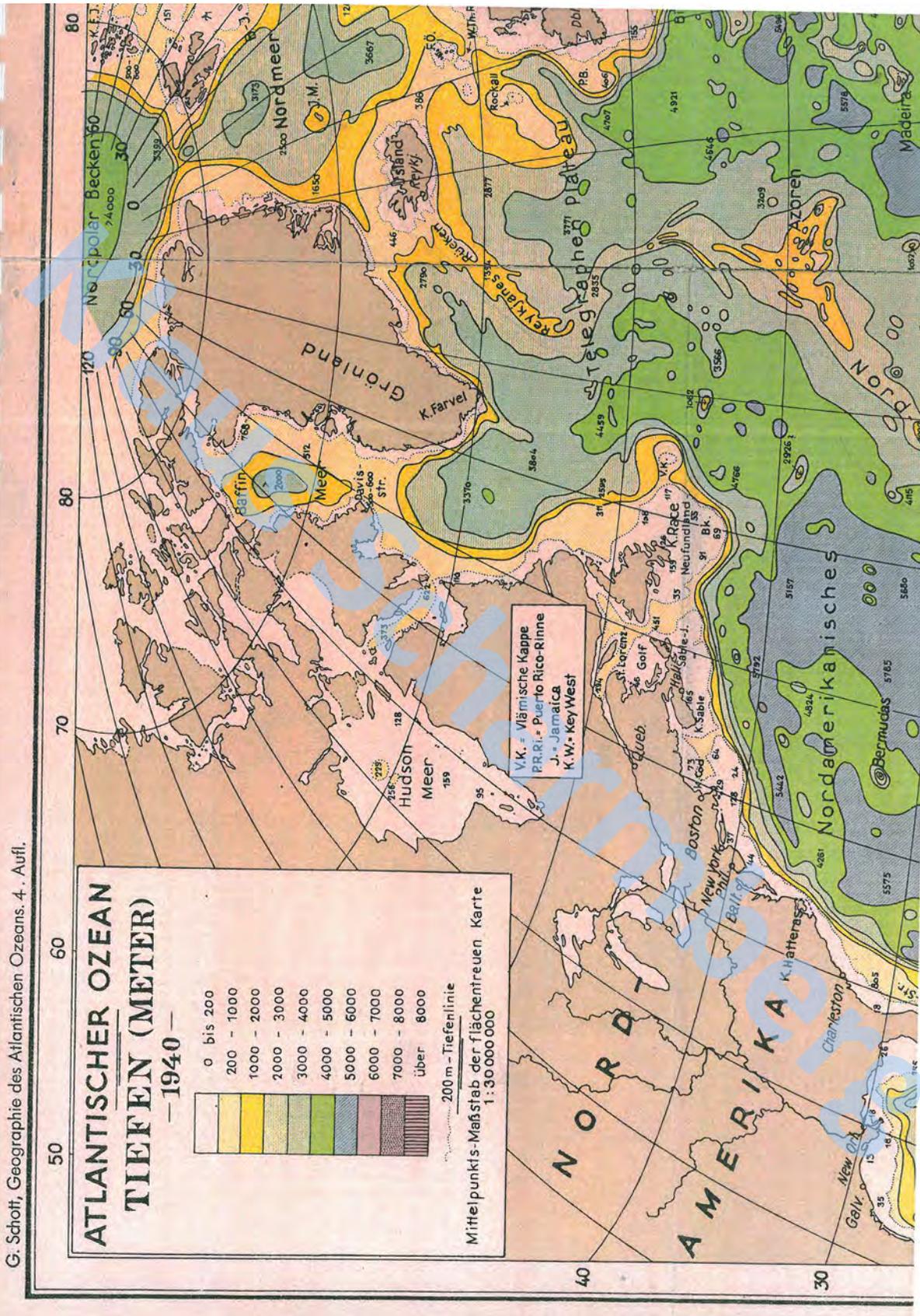


Fig. 37.

Die Meerestiefen (in Meter) zwischen dem Englischen Kanal und New York.

Die eingezeichneten Linien stellen die Lage der bis zum Jahre 1914 vereinbarten Dampferwege dar. (Näheres s. Dampfschiffswege § 78, 1.)



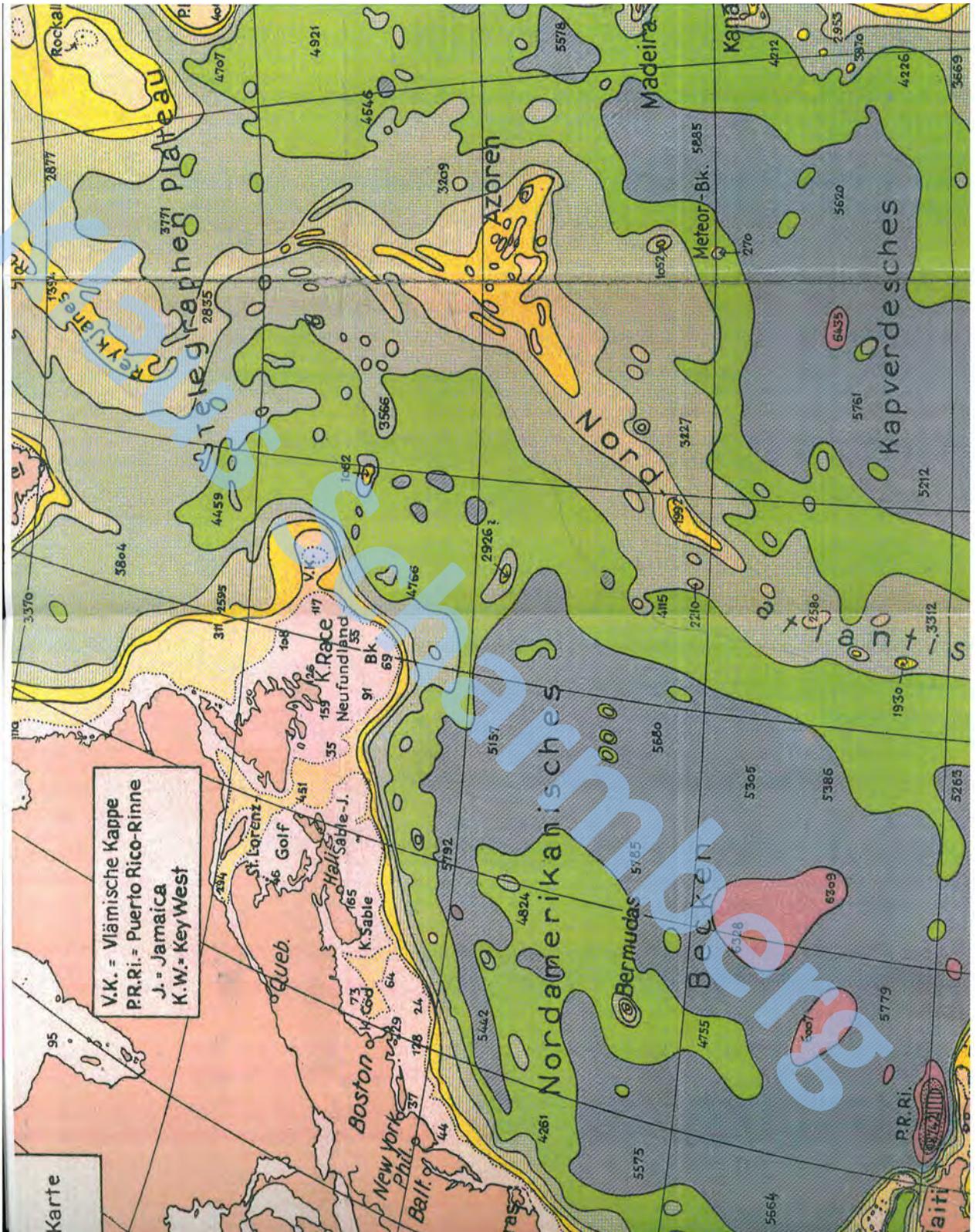
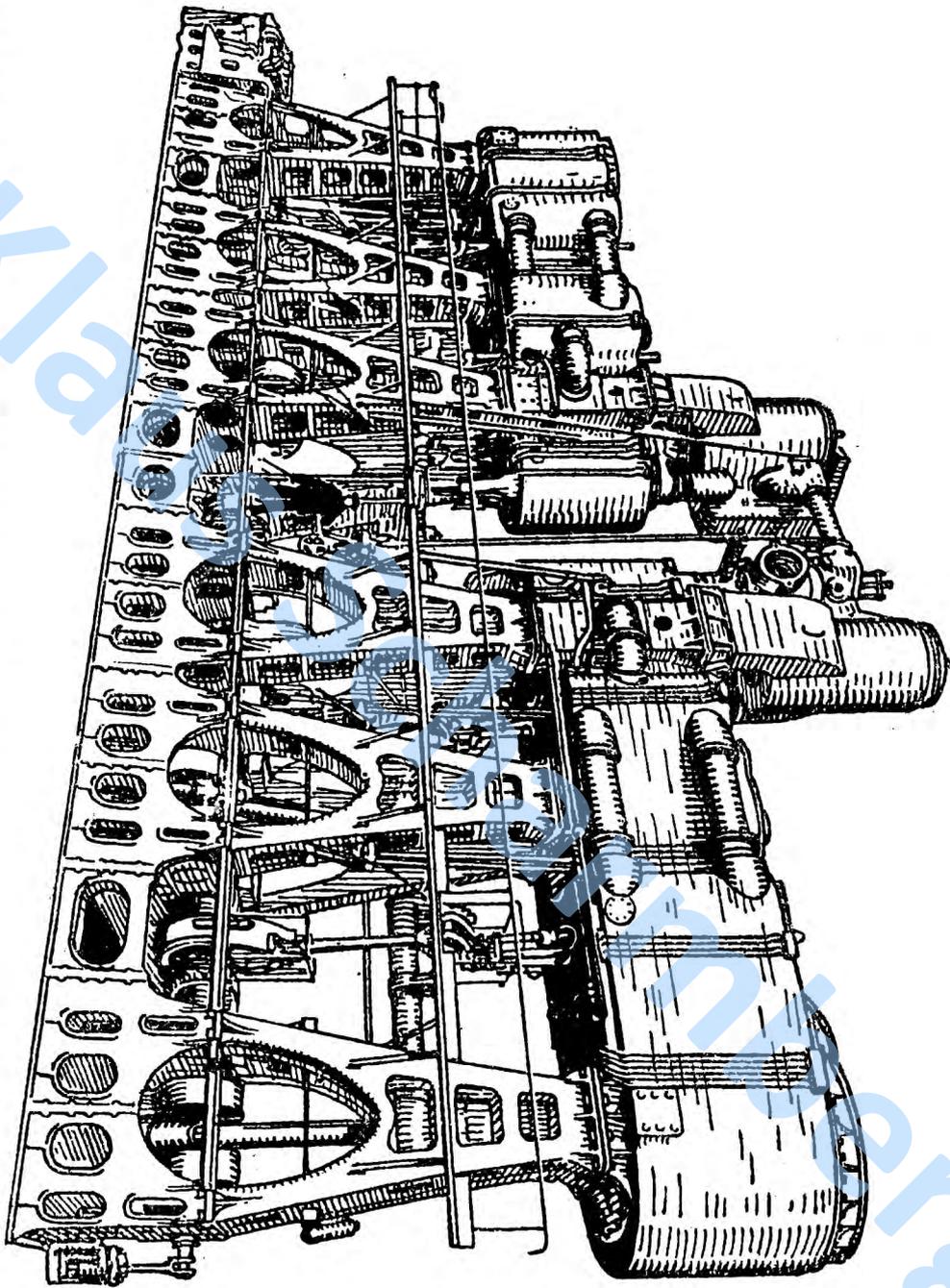


Abb. 19. Radbordhälfte der Kolben dampfmaschine des Lloyd dampfers „Kaiser Wilhelm II.“

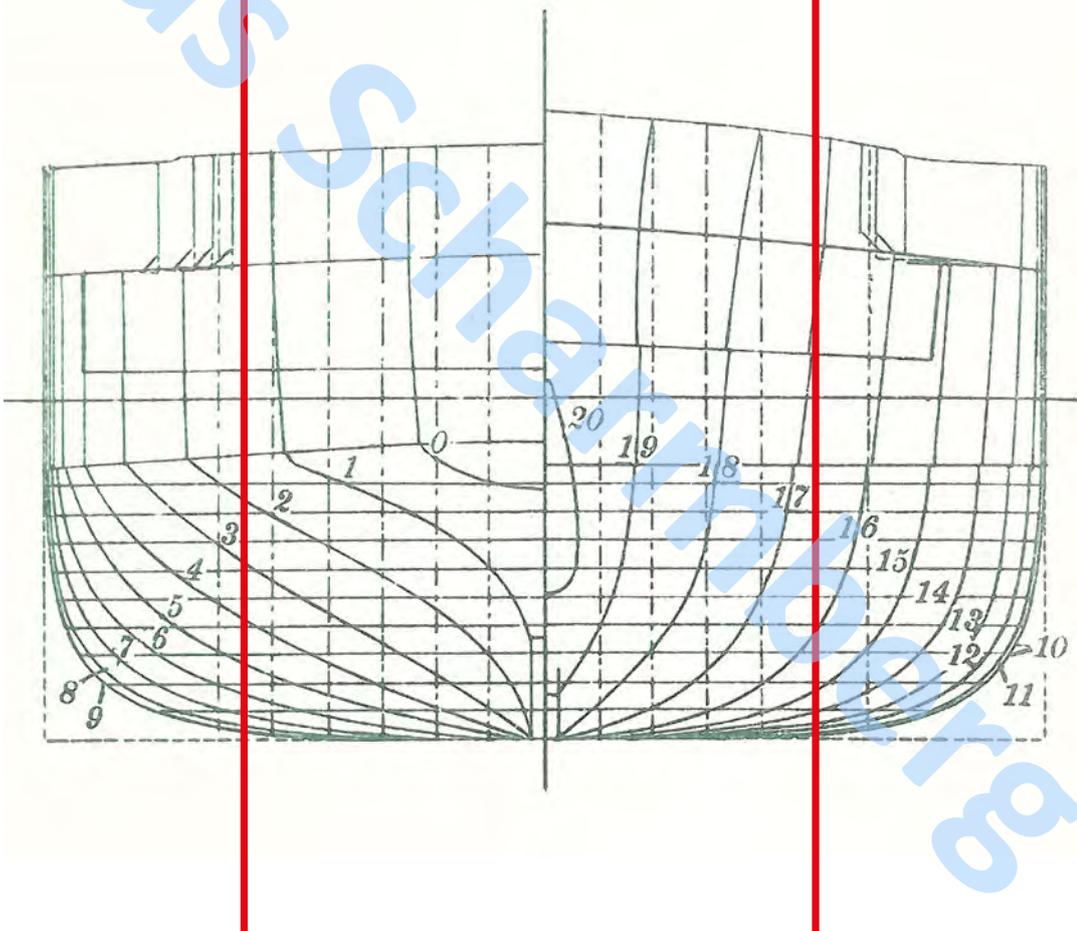
Die ganze Maschine leistet 45 000 Pferdestärken



**Anmerkung:** Diese Dampfschiff hatte eine Baulänge von 208 m – Die Titanic war 280 m lang mit einer Maschinenleistung von 46.000 PS. Somit sind in hinsicht auf die Baugröße beide Maschinen identisch. Die Gesamtlänge dieser Maschine war 16 m, mit einem Gesamtgewicht von 420 t. Eine so große Dampfmaschine, ist jedoch auf dem Wrack nicht vorhanden...

A

B



Internationales  
**Signalbuch.**

Amtliche Ausgabe  
für  
die deutsche Kriegs- und Handelsmarine.

Herausgegeben  
vom Reichsamte des Innern.

Neue Ausgabe.



1901. 4083  
Berlin 1901

Verlag von Georg Reimer.

Preis geb. Mk. 21.—

# Nothsignale.

## Bei Tage.

1. Kanonenschüsse oder andere Knallsignale, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden.
2. Das Signal „NC“ des Internationalen Signalbuches.
3. Das Fernsignal, bestehend aus einer viereckigen Flagge, über oder unter welcher ein Ball oder etwas, was einem Ball ähnlich sieht, aufgeheißt ist.
4. Das Fernsignal, bestehend aus einem Keil mit der Spitze nach oben, über oder unter welchem ein Ball oder etwas, was einem Ball ähnlich sieht, aufgeheißt ist.
5. Anhaltendes Erönenlassen irgend eines Nebelsignalapparats (Sirene, Dampfpfeife etc.).

## Bei Nacht.

1. Kanonenschüsse oder andere Knallsignale, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden.
2. Flammensignale auf dem Fahrzeuge, zum Beispiel brennende Öker-, Deltonnen und dergleichen.
3. Raketen oder Leuchtkugeln von beliebiger Art und Farbe; dieselben sollen einzeln in kurzen Zwischenräumen abgefeuert werden.
4. Anhaltendes Erönenlassen irgend eines Nebelsignalapparats (Sirene, Dampfpfeife etc.).

**Anmerkung.** Die hier aufgeführten Signale dürfen auf den Schiffen nur dann angewendet werden, wenn sie in Noth oder Gefahr sind.

# SCHIFFBAU

ZEITSCHRIFT

für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen  
und verwandten Gebieten

Chefredakteur: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm  
Königl. Technische Hochschule Charlottenburg

Verlag: Berlin SW 68, Zimmerstr. 9

Bezugspreise: Für das Inland 16 M., Ausland 20 M. im Jahr. Einzelhefte 1 M., Sonderhefte 3 M.

Nr. 20

Berlin, 28. Juli 1909

X. Jahrgang

Erscheint am 2. und 4. Mittwoch eines jeden Monats, nächstes Heft am 11. August 1909

Briefe usw., die Redaktion betreffend, sind zu senden an Geh. Regierungsrat Prof. Oswald Flamm, Charlottenburg  
Nachdruck des gesamten Inhalts dieser Zeitschrift verboten

## Die neuen Bauvorschriften des englischen Lloyd für Seeschiffe

Von Schiffbau-Ingenieur Carl Kielhorn in Geestemünde

Die in diesen Tagen von Lloyds Register of British and Foreign Shipping für das Jahr 1909/10 herausgegebenen neuen Bauvorschriften für stählerne Seeschiffe sind diesmal von besonderem Interesse, weil sie auf ganz neuen Leitzahlen aufgebaut sind.

Die bisherigen Leitzahlen waren im Februar 1870 eingeführt worden, haben also fast 40 Jahre Geltung gehabt und ihre Schöpfer überdauert, denn weder Bernard Waymouth noch Benjamin Martell leben heute mehr. Da nun rund drei Viertel der gesamten Welthandelsflotte und auch ein nicht unerheblicher Teil der deutschen Handelsschiffe nach den Regeln und unter Aufsicht des englischen Lloyd erbaut sind, so ist es erklärlich, daß die Bauvorschriften dieser Gesellschaft von großem Einfluß auf den allgemeinen Handelsschiffbau gewesen sind.

Vor dem Jahre 1870 wurden die Materialstärken der Verbandteile nach dem Tonnengehalt des Schiffes bestimmt. Die Formel zur Errechnung des letzteren enthielt aber nur Breite und Länge und zwar erstere im Quadrat und in der dritten Potenz, während die Tiefe darin überhaupt nicht vorkam. Die natürliche Folge war der Bau möglichst hoher Schiffe von möglichst geringer Breite. Diesen Schiffen fehlte aber bei homogener Ladung die Stabilität, und die zahlreichen Verluste veranlaßten Lloyds, den Bau hoher Schiffe zu erschweren.

Die 1870 aufgenommene Leitzahl zur Bestimmung der Verbände  $\frac{B}{2} + \frac{U}{2} + D$  enthielt zweimal die Höhe und nur einmal die Breite. Die Folge davon war, daß die Breite der Schiffe immer größer genommen wurde, ein Bestreben, das noch

durch die Freibordbestimmungen unterstützt wurde, bei welchen auch die Breite völlig außer Berechnung bleibt. Von dem einen Extrem der zu schmalen und hohen Schiffe in den siebziger Jahren ist man heute zu dem anderen Extrem der zu breiten und niedrigen Schiffe gekommen.

Es ist verständlich, daß der moderne Handelsschiffbau nach dem rapiden Entwicklungsgang des letzten Jahrzehnts sich schließlich auf die Dauer nicht mehr in die Regeln zwängen ließ, die vor 40 Jahren Geltung hatten.

Die Grundzüge zu den neuen Bauvorschriften stammen von H. J. Cornish, dem Chief ship surveyor von Lloyds, und seinen Assistenten S. P. J. Thearle und C. Buchanan. Nach langen Beratungen, in denen Lloyds die reichen praktischen Erfahrungen seiner fachmännischen Berater voll verwerten konnte, wurden die neuen Bauvorschriften ausgearbeitet und dem General Committee unterbreitet, welches wieder eine engere Kommission zur Begutachtung der neuen Vorschläge ernannte. Es erfolgten dann weitere eingehende Verhandlungen und Verbesserungen durch das sogenannte Technische Comité, das aus Vertretern der bedeutendsten britischen Werften, Maschinenbauanstalten und Walzwerke besteht, und die Bauvorschriften gingen dann in dieser endgültigen Form an das General Committee zurück, welches dieselben Mitte Juni definitiv genehmigte.

Gehen wir nun kurz auf die Änderungen in den neuen Bauvorschriften ein.

### a) Schiffstypen

Die neuen Bauvorschriften kennen, ähnlich wie die Bauvorschriften des Germanischen Lloyd von 1908, nur mehr zwei Schiffstypen, das Volldeckschiff und das Schiff mit durchlaufenden Auf-

die Ohren — in diesem Fall zwei Unterwasserschallempfänger —, entsprechend viermal so großen Fortpflanzungsgeschwindigkeit des Schalles im Wasser in einer Entfernung von einander anzuordnen, die viermal so groß ist wie der normale Ohrenabstand. Der Apparat gestattet nun, einen durch zwei der angeordnete Empfänger erzeugten subjektiven seitlichen Richtungseindruck auf einen Mitteneindruck zurückzuführen, indem man die Schaltweglänge von den Telephonen bis zu den Ohren verändert. Die Größe der hierzu erforderlichen Verschiebung der Telephone ist ein Maß für die Abweichung der Schallrichtung von der Richtung der Senkrechten zur Verbindungslinie der Empfänger. Am Apparat kann die Schallrichtung unmittelbar in Winkelgraden abgelesen werden.

Die Hörweite der Empfängeranlagen beträgt etwa 5—10 sm.

### c) Geber-(Sender-)Anlagen.

Zum Abgeben von Signalen werden zur Zeit (auf Handelsschiffen me als Notsignalanlage) Glocken (Abb. 565 b) verwendet, die, mit Druckluft betätigt, auf Feuerschiffen durch einen Schacht nach unten gelassen werden. Die Betätigung des Schlagwerks kann, außer durch Preßluft, durch Elektrizität

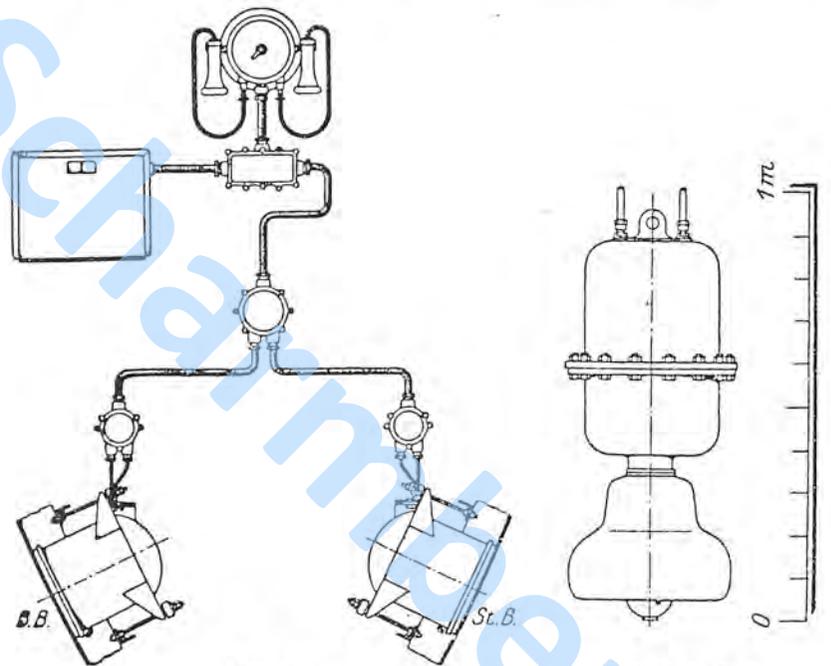


Abb. 565 a.

Abb. 565 b.

Dampf- oder Handdruck, oder auch selbsttätig durch die Wellenbewegung (bei Bojen) geschehen. An Bord der Dampfer werden die in Abb. 565 b dargestellten Glocken an einem Davit oder Ladebaum ausgeschwenkt und durch Seilzug von Hand in Tätigkeit gesetzt.

In dem elektrischen Sendeapparat zum Untersee-Nachrichtendienst durch Morsezeichen wird ein kräftiger, durchdringender Ton erzeugt durch einen wechselstrombetätigten Magneten, der auf eine Membran einwirkt (Vgl. a. Jahrb. d. Schiffb. Ges. 1920. Hahnemann, Die Unterwasserschalltechnik.)

Das tatsächliche Geschehnis, welches zum Untergang der Titanic geführt hat.

Durch das auf der Titanic vorhandene Echolot → den Nachweis der **neuen Bauvorschriften des englischen Lloyd für die Sicherheit der Seeschiffe, aus dem Jahre 1909** – war in der Unglücksnacht der diensthabende Offizier dazu in der Lage, mögliche Eisberge welche sich auf dem Kurs des Schiffes befanden und diesem durch ihre Größe gefährlich werden konnten, zu orten, und daher diesem Hindernis auch noch rechtzeitig ggfls. durch eine Kursänderung hätte ausweichen können, – da die Reichweite dieses Apparates nunmehr im Jahre 1912 der allerneueste Stand der Technik war, **maximal 18 Seemeilen = „ca. 30 Km“ hatte.**

Hierzu sei kurz angemerkt, daß diese technische Neuerung 3 Jahre vorher in den Fachbüchern noch als: „Unterwasser-Glocken-Schallanlage“ bezeichnet wurde. Die eigentliche Funktion war, daß alle Seeschiffe mit einer Länge von über 350 Fuß, bei unsichtigem Wetter (Nebel) oder aber auch vorzugsweise in der Nacht, die Hafeneinfahrt sicher passieren konnten.

Da die Titanic, verbotenerweise, die Grand Banks am 12. April nun aber auf der Sommerfahrtroute → im Buch auf Seite 244 mit den gesetzlich festgelegten Fahrtrouten, d.h. also viel zu weit nördlich befuhr, um damit den angedachten Geschwindigkeit-Rekord dann für sich verzeichnen zu können, hatte man zwar das Fahrwasser auf der Steuerbordseite nun als „Eisfrei“ geortet und dadurch folglich die volle Geschwindigkeit beibehalten, – doch das Relikt aus der Tertiärzeit, welches eine Bergspitze an der es **nur 7 mtr. tief ist** → die Karten im Buch auf den Seiten 245 & 249, die Titanic aber einen Tiefgang „**von 10 mtr.**“ hatte, und diese auf den Seekarten als „**Vlemish Cap**“ eingezeichnet ist – mit dem Echolot „**nicht gesehen werden konnte**“, weil sich diese **Bergspitz im toten Winkel, nämlich direkt vor dem Bug der Titanic befand.**

Dies hatte nun zur Folge, daß durch diese „Grundberührung – **6 Abteilungen**“ → hierzu im Buch die Seite 227, sowie auch die Buchseiten 213 – 215, derartig massiv beschädigt wurden, – daß es folglich unmöglich war, den nun einströmenden Wassermassen durch irgendwelche technische Hilfsmittel (Pumpen mit hoher Leistung) die Stirn bieten zu können!

Einzig dadurch, **daß die Titanic voll beladen war** → im Buch Seite 68 & 253, konnte nun das Seewasser im Bereich der Laderäume (vom Bug bis hin unter die Brücke) nur sehr langsam in den Schiffsraum eindringen, was zur Folge hatte, daß sich der unaufhaltsame vollständige Verlust des Auftriebs und der Beginn des Sinkens um etwa 4 Stunden hinauszögerte.

Wäre nun die Titanic gar nicht beladen gewesen, wäre folglich in allen massiv beschädigten Abteilungen so viel Seewasser in das Schiffsinne eingedrungen, daß sie **maximal 1 Stunde** später bereits versunken gewesen wäre, und dabei noch nicht einmal Zeit für das Ausbringen von Rettungsbooten vorhanden gewesen wäre ...

Klaus Scharnberger

Es gibt zwei Dinge auf dem Planeten Erde, die man nicht unterdrücken kann.

– Nämlich das Leben (die Evolution) und die Wahrheit. –

denn beides sucht sich auf die eine oder andere Weise seinen Weg.