

258601

KATASTROFA "TITANICA",

največje ladje sveta.

Spisal po raznih virih B. P. L.

S 14 PODOBAMI.

NEW YORK, N. Y., 1912.

Samozaložba. — Cena 40c.

258601

АНОТОВАТА

258601



D 125/1972

Dar: CZ - Trubarjev avtor.

5. 11. 72

Predgovor.

Dne 15. aprila leta 1912 se je hitro kot blisk raznesla po vsem širnem svetu strašna novica, da se je potopila na svoji prvi vožnji iz Evrope v Severno Ameriko največja ladja sveta, "Titanic", last družbe White Star Line. Potopilo pa se je z njo tudi nad poldrugitisoč potnikov, ter neizmerni zakladi v demantih, gotovem denarju, vrednostih itd.

Še danes se zdi človeku kar nepojmljivo, da se je mogla zgoditi ta nesreča, kakršne v takem obsegu in pod takimi okolišninami še ni bilo nikdar prej. Zgrajena je bila ladja, največja na svetu, pravi čudež tehnike, ki je združila v tej zgradbi vse izume in izkušnje na polju ladjedelstva, ali v temni noči je zadela ledena gora v to ogromno ladjo ter jo uničila, potopila. Ladja, opremljena z vsemi varnostnimi pripravami, se je v kratkih štirih urah potopila, in z njo 1635 oseb. Nič ni ostalo od največjega prekooceanskega orjaka, kot nekaj rešilnih čolnov.

Umevno je, da vlada za to največjo katastrofo v zgodovini brodarstva največje zanimanje. Časniki so res poročali z mogoče še preveliko gorečnostjo vse strašne podrobnosti, ali takrat, za časa katastrofe, so si razna poročila večkrat nasprotovala, tako, da si pravzaprav še danes ni mogoče napraviti jasne slike o tej strašni nesreči.

Kdor je prišel iz stare domovine čez "veliko lužo", je moral prebiti več dni na Oceanu, na katerem je še ta-

ko velik parnik orehova lupina v primeri z velikansko množico vode, in ob času nemirnega morja lahka igrača valov. Zato je umljivo, da vlada posebno med izseljenci iz Evrope veliko zanimanje za to katastrofo, kajti marsikdo pomisli: kaj, če bi hotela usoda, da bi se zgodilo tudi z mojim parnikom tako.

Številna vprašanja rojakov, ali izide o katastrofi "Titanica" kaka posebna knjižica, so me napotila do tega, da sem priredil ta spis. Poslužil sem se pri tem vseh virov, ki so mi bili na razpolago. In da ne bi govoril ta spis le o katastrofi sami, sem pridejal nekaj manjših razprav, nanašajočih se na katastrofo "Titanica." Tako je spis tudi zanimivejši, ker ne razpravlja samo o suhih podrobnostih najstrašnejše nesreče na morju, o kateri je upati, da ostane osamljena.

V New Yorku, meseca junija, 1912.

B. P. L.

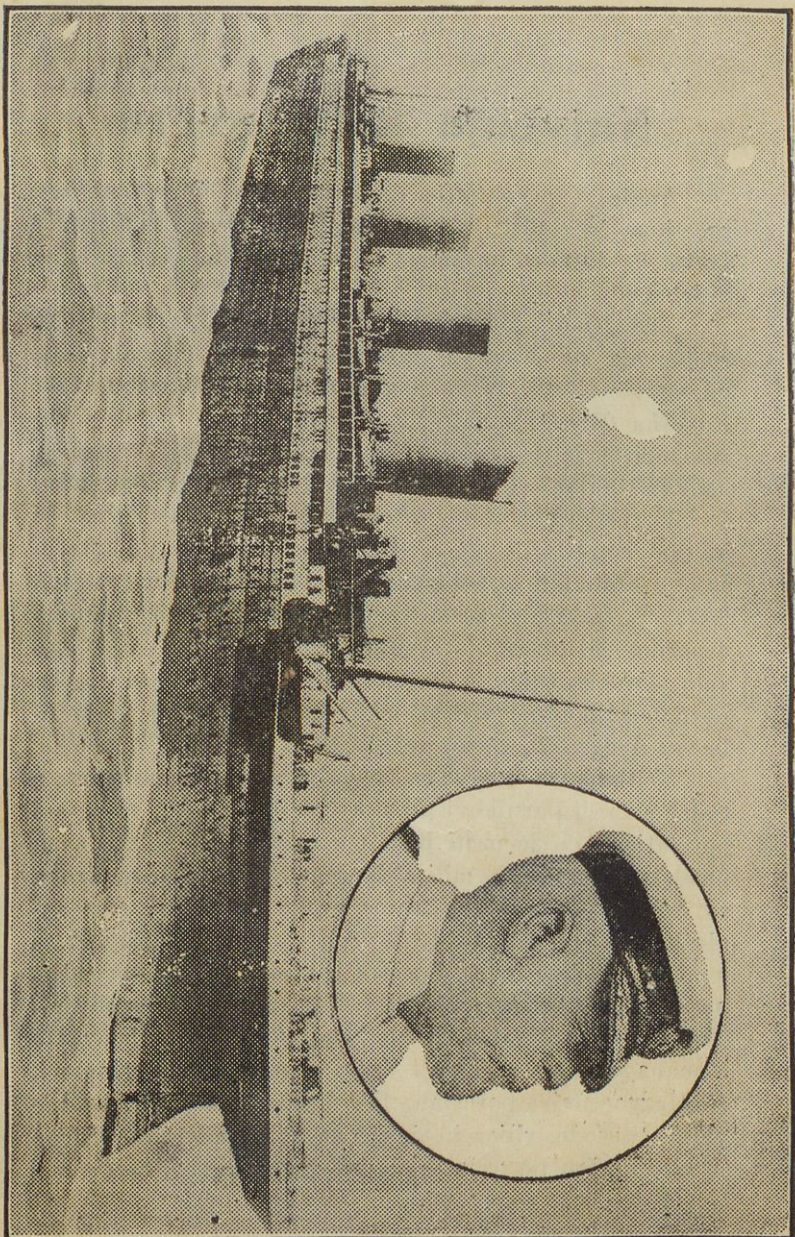
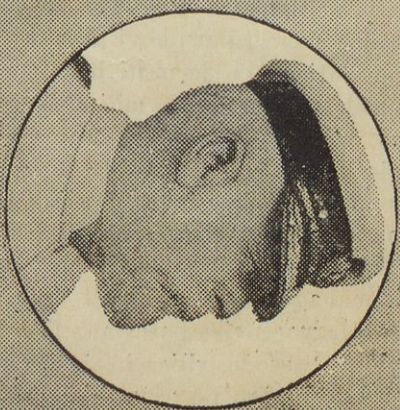


Največja ladja sveta.

Angleška parobrodna družba "White Star Line" je začetkom leta 1912. z upravičenim ponosom naznanjala svetu, da odjadra na morje največja ladja, kar jih je še videl svet.

Veda, umetnost, tehnika in mornariška izkušnost je sodelovala, da se zgradi velikanski morski velikan, ki si ga podobnejšega ne bi mogla predstavljati najbujnejša človeška domišljija. Milijone in milijone so izdali samo zato, da so ladjo razkošno in udobno opremili. Morski velikan "Titanic" je imel štiri velikanske dimnike, ladja je bila razdeljena v devet nadstropij, velikanski krov je bil podoben posebnemu mestu s cestami in trgi, po katerih so se izprehajali in zabavali potniki: možje, žene, otroci, bogatini, reveži, ki so se vozili iz stare Evrope v mlado Ameriko. Mislili so, da zgrade ladjo, ki bo lahko kljubovala morskim silam in morskim viharjem, ladjo, ki ne bo poznala nikake nevarnosti in ki bo glede brzine prekašala vse druge.

Velikopotezno so zgradili ladjo v tehničnem oziru, a tudi notranji parnikovi prostori so bili tako razkošno opremljeni, da je najti podobno razkošje le še v plačah naših amerikanških milijarderjev. S salonskega krova so vodile skozi več nadstropij široke stopnice v staroangleškem slogu v prostore prvega razreda, nahajajoči se v srednjem delu ladje. Velika jedilnica je bila opremljena v slogu angleškega kralja Jakoba (XVII. stoletje). Težke preproge so pokrivale tla, okoli miz, izdelanih iz mahagoni lesa, so stali široki baržunasti naslonjači. Najdragocenejši porcelan, fini brušeni kozarci, srebrne plošče, posode, vilice in drugo so pokrivali mize. Strop je bil okrašen po vzorcih slavnih plemiških gradov se-



Potopljeni parnik "Titanic" in kapitan Smith.

demnajstega stoletja, električne žarnice so razsvetljevale jedilnico. Stranske stene so bile okrašene z dragocenimi rezbarijami, umetno izdelana okna s slikanimi šipami so omejevala svetlobo električnih žarnic, tako da so svetile z milo svetlobo.

Izborna kuhinja, ki je razpolagala z izborno izučnim osebjem, je lahko postregla s takimi jedili, ki se dobe le v hotelih prve vrste.

Sprejemnica je bila tudi urejena v staroangleškem slogu s perzijskimi preprogami in z gobelini z zgodovinskimi podobami. Počivališče z opravo v slogu francoskega kralja Ludovika je bilo posneto po velikem salonu v Versaillesu. Potniki prvega razreda so razpolagali tudi s salonom, v katerem so pisali, in s čitalnico. Kadilnica je bila zela obsežna. Na krovu je bila zgrajena obširna steklena veranda z visokimi, širokimi okni z lepim razgledom. Okrašena je bila veranda s palmami in z drugimi južnimi rastlinami.

Kabine so bile tako razkošno opravljene, da so lahko tekmovalle z najrazkošnejšim stanovanjem. Kurili so samobsebi umevno vse prostore s parom, kakor se je tudi skrbelo za mrzlo in toplo vodo in za posebne kopalne kabine.

Potniki drugega in tretjega razreda so imeli tudi veliko zbiralnih prostorov na razpolago. Ti prostori sicer niso bili tako razkošno opremljeni, kakor prostori prvega razreda, a odgovarjali so le vsem zahtevam, ki se morajo glede na stanovanje in preskrbo ob velikih morskih vožnjah, ob dolgih morskih potovanjih upoštevati.

Potniki so imeli na razpolago veliko knjižnico, godbeno sobo, restavracije, kavarne in telovadnice.

Ladja je imela lastno pošto, telefonsko centralo, požarno brambo, lekarno, več brivnic in fotografski atelje. Tudi veliko zdravnikov in bolniških strežnic se je z ladjo vozilo.

V najspodnejših prostorih so bili stroji, izdelani po

1. a najnovejših izkušnjah. Velik parni stroj s 30.000 konjskimi silami je gonil dva stranska propelerja, tretji propeler, ki se je nahajal v sredini, je pa gonila posebna parna turbina s 16.000 konjskimi silami. Tehnično je zanimivo, da se je par, ki je gonil velikanski stroj, uporabljal tudi za parno turbino.

Zanimive so statistične posameznosti o potopljenem oceanskem velikanu. Na usodni vožnji je imel "Titanic" seboj 2358 oseb, od katerih je bilo 350 potnikov I. razreda, 305 potnikov II. razreda in 800 potnikov III. razreda, medtem ko so 903 moške opravljali ladijsko službo na parniku. Temu ogromnemu številu ljudi, ki je enako številu prebivalcev kakega malega mesta, je odgovarjala primerno tudi množina provianta na parniku. Poleg tisočev živih živali je bilo potrebno na tisoče zabojev in sodov, da so zadovoljili potrebam potnikov in posadke.

Na krovu "Titanica" je bil sledeči proviant:

1. 12 škatelj prekajenih slanikov. 2. 45 škatelj svežih rib. 3. 12 sodov nasoljenih slanikov. 4. 2 škatlji makrel. 5. tri želve. 6. 36 zabojev prekajenega mesa. 7. 84 zabojev polenovke. 8. 20 sodčkov ostrig. 9. 10 škatelj svežih slanikov. 10. 250 sodov moke. 11. 400 stotov krompirja. 12. 750 kg. sira. 13. 10.000 funtov sladkorja. 14. 500 kg. čaja. 15. 42 sodov fižola. 16. 917 kg tobaka. 17. Zaboji jajc. 18. 1200 kg mila. 19. 3000 funtov kave. 20. 40 volov. 21. 10 telet. 22. 130 prašičev. 23. 80 ovac. 24. 60 jagnjet. 25. 90 gosi. 26. 350 rac. 27. 400 golobov. 28. 200 fazanov. 29. 250 jerebic. 30. 250 rac. 31. 800 prepelice. 32. 2000 kokoši.

To so ogromne množine, ki nam pa le slabo predstavljajo potrebe takšnega orjaka.

Zanimivo je vedeti, kako grade takšne moderne ladje, in kako so preskrbljene v večjo varnost potovanja po morju.

Ogromni parnik "Titanic" ki je bil določen za promet med Southamptonom—Cherbourgom—Quennstownom in New Yorkom, je imel kakor vse nove ladje po-

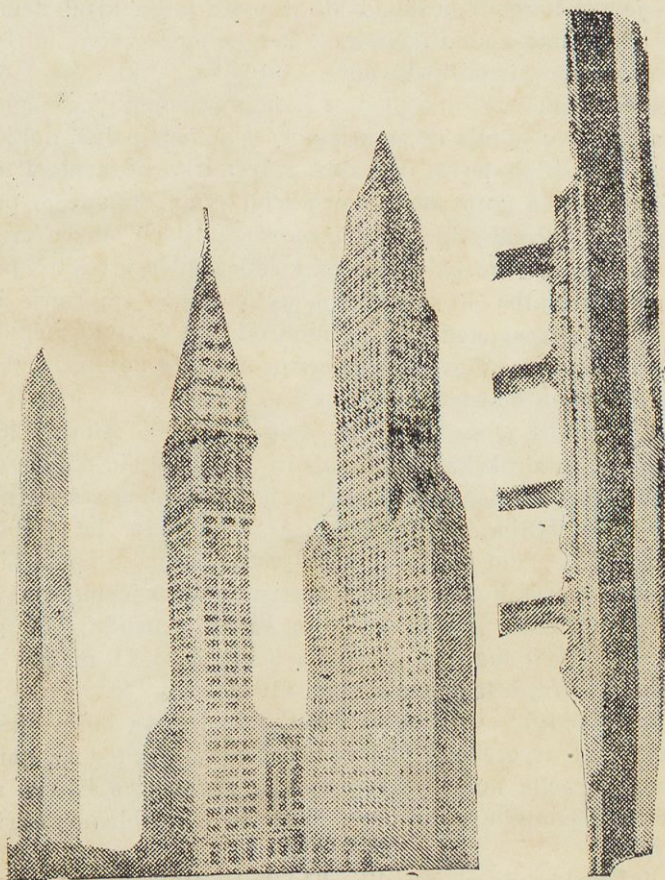
seбно konstrukcijo, ki omogoči parniku, da se vzdrži nad vodo, ako tudi se prične potapljati prve pol ure po katastrofi. Ta konstrukcija obstoji namreč v tem, da je ladja predeljena na širino in na dolžino z neprodirnimi stenami, ki dele ladjo v posamezne neprodirne oddelke. Ako torej pri kaki katastrofi voda udere v en tak oddelek, ki se je pri nezgodi poškodoval, se more ladja kljub temu še držati nad vodno površino, ker ne more voda udreti v ostale nepoškodovane oddelke, ki so od poškodovanega ločeni z neprodirnimi stenami. Ta naprava je bila do zadnjega časa še nepopolna, dokler niso iznašli sredstva, da zapro v trenutku nevarnosti takoj in z vso gotovostjo neprodirno vrata, ki vežejo posamezne ločene oddelke v interesu ladijske službe med seboj. Tozadevno nalogo so pa v zadnjem času rešili s posebno iznajdbo, ki omogočuje avtomatično zapiranje in odpiranje vrat med posameznimi oddelki na tako popoln način, da se po človeškem mnenju ne more potopiti ladja s tozadevno konstrukcijo.

Omeniti je še, da je bil dolg "Titanic" skoraj 265 metrov, in širok kakih 28 metrov, torej daljši, kakor so današnji dreadnoughti. Zgrajen je bil obenem s sestrinsko ladjo "Olimpic", in sicer ga je zgradila leta 1911 tvrdka Harland in Wolff v Belfastu. Ladja je imela hitrost 21 morskih milj v uri. Konštrukterji so jemali glavni ozir na komfort, ne pa toliko na hitrost parnika. Teže je imela 60.000 ton, ter je vozila s hitrostjo 11 metrov v sekundi. Gradnja je stala okoli \$10,000.000.

In sedaj počiva ta velikanska in krasna ladja okoli 3000 metrov globoko pod vodo. Velikanska ledena gora je povzročila uničenje te čudovite zgradbe, s katero se je tudi potopilo toliko oseb. Vse to v približno štirih urah!

Dejstvo, da se je velikanska ladja "Titanic" razbila ob ledeni morski gori, je tako zanimivo, da hoče vsakdo poznati ledene tvorbe na morju. Leta 1912 so po nena-

vadno mîi zîmi opazovali začetkom meseca aprila v severnih smereh Atlanskega morja nenavadno mnogo plavajočih ledenih gora, ki so se odtrgale od Groenlandske, Špitzbergov in Franc Jožefove dežele ter pluli z ledenimi polji vred proti jugu, kjer so dosegli širino, v kateri se drugače v Atlantskem Oceanu ne naleti na led. Nenavad-



Sorazmerna velikost "Titanica" s tremi najvišjimi zgradbami sveta.

ni viharji, ki so divjali v arktičnih pokrajinah, so povzročili ob mejah večnega ledu velike izpremembe, in ponovno so takrat prihajale s oceanskih parnikov pritožbe o številnih velikanskih ledenih gorah, ki so otežkočali plovbo.

Inače so pa morja v oni širini prosta ledu, deloma zato, ker leže v že bolj toplih krajih, in pa, ker slana morska voda ni posebno ugodna, da zmrzne. Zmrznjeno je pa morje ob severnem in južnem tečaju zemlje, v takozvanih polarnih deželah, nadalje v Berinškem in Ohockičkem morju med Severno Ameriko in Azijo, v Azovskem morju, severno od evropske Rusije in v Vzhodnem morju severno od Stokholma-Östela, kjer morska voda ni posebno slana. V polarskih morjih poznamo ledena polja, večni led in ledene gore. Ledene plasti se pa večkrat odtrgajo in plavajo v razni velikosti po morju, ki je sicer prosto ledu. V Atlantskem oceanu plavajo odtrgani deli ledu severno in južno do 40 stopinj severne, odnosno južne širine. Na severni zemeljski polobli plavajo večkrat ledene gore pri New Foundlandu čez 40 stop. severne širine. Dne 30. aprila 1894 so opazili ledovje v Atlantskem oceanu celo pri 26 stopinj 31 minut južne širine. Velikost ledenih gora je zelo različna in se ledene gore v ledu prostem morju zmanjšujejo, ker se led topi. Medtem ko merijo v polarskih morjih posamezne ledene gore več sto kvadratnih metrov in tudi kilometrov, obsegajo v ledu prostem morju le nekaj kvadratnih metrov. Take ledene gore gonijo v prosto morje morski tokovi in vetrovi. Veter tudi izpreminja obliko ledenih gora, ki so morski plovbi najnevarnejše. Ledene gore, ki so lažje kakor morje, voda dviga. Ledene gore so različno visoke. Ladje so v prostem morju že srečale do 100 metrov visoke ledene gore. Iz morja štrli pa le osminka, oziroma devetinka vsega ledu, ki tvori ledeno goro. Take gore so mnogokrat podobne velikim otokom in navadno v južnih morjih, kjer je več ledenih gora, kakor v severnih,

kjer so ledene gore navadno le 30 do 50 m visoke. Ledene gore vedno izpreminjajo svojo obliko, ker vpliva na nje sneg, solnce, dež, veter in morski toki, ki navadno del, ki se vidi iz morja, znižajo. Take znižane ledene morske gore, ki pravzaprav niso več gore, tvorijo največjo nevarnost za ladje.

Taka ledena gora je tudi bila poguba "Titanica". Ker pa ta odstavek ni namenjen popisovati vzrokov katastrofe, omenim na tem mestu le mesto kjer je zginil "Titanic" brez sledov v nezmerne globočine.

"Titanic" se je potopil na skoraj najglobokejšem mestu Atlantskega morja. Parniki, ki vozijo iz Angleš-



Slika predstavlja velikansko ledeno goro, ki sega s spodnjim delom več sto metrov globoko v vodo. Take ledene gore so največja nevarnost za ladje, posebno pa še, če je megleno vreme. Ledene gore naznanjajo svojo bližino s hitrim padanjem temperature.



kega v Ameriko, ne pridejo tako kmalu do krajev, ki bi imeli izdatno globočino. Ko imajo za seboj prvi dan potovanja, pridejo do mest, ki so šestokrat globoka nad 4000 metrov. Drugi dan vozijo čez manj globoko vodo, in ko prevozijo pol pota med Evrope in Ameriko, doseže globočino 2000 metrov. To so mesta, ki so še plitva na vožnji v Ameriko. Četrty dan potovanja se morsko dno zopet močno zniža, ladje plovejo čez nezmerne globine. Kolikor bližje prihajajo parniki Ameriki, tembolj se vzdigujejo morska tla, globine niso več tako silne. Ko bi prišel "Titanic" na svoji vožnji že tako daleč, in se tukaj ponesrečil, bi morda še rešili zaklade, ki so se vred s parnikom potopili. A "Titanic" se je pogreznil na kraju, ki je globok okoli 2 milj, ali približno 3000 metrov. Zato je tudi nemogoče, da bi dvignili zaklade, ki so se potopili v globočino.



Predno preidem h katastrofi sami, naj mi bode dovoljeno še omeniti nek izvanreden slučaj. Znano je, da so mogli pisatelji napisali v svoji domišljiji stvari, ko so se čez dolgo vrsto let skoraj popolnoma uresničile. Naravnost izvanreden je pa slučaj, da je že pred 14 leti amerikanski pisatelj Morgan Robertson v romanu "Futility" opisal z naravnost presenetljivimi podrobnostmi potop velikanske ladje, ki jo bodo zgradili. Parnik, ki ga opisuje v omenjenem romanu pisatelj, je največji, kar so jih kdaj zgradili, se sploh ne more potopiti in se imenuje "Titan". Svojo prvo vožnjo nastopi z 2000 potniki meseca aprila, a zadene v ledeno goro ter se prične v teku petih sekund potapljati. Velikan 45,000 ton se potopi v megli z vsemi potniki...

Resne misli vzbuja v človeku velika katastrofa. "Titanic" je bila ena najpopolnejših tvorb človeške roke. Parnik je res bil titan, sličen onim v grški bajki, ki so hoteli tudi nebesom pokazati, da jim ni enakih, a jih je Jupiter strmoglavil v prepad, kjer so se razbili...

Katastrofa.

Parnik "Titanic" je odplul dne 10 aprila iz Southamptona na Angleškem, ter nastopil svojo prvo vožnjo v New York. Kapitan Smith, član angleške mornariške rezerve, je bil svoj čas kapitan ladje "Olimpie". Mnogo let je bil v službi tvrdke Gibson & Co. v Liverpoolu. Od leta 1887 je bil v službi "White Star Line" in je vodil kot kapitan ladje "Republic", "Britanian", "Majestic", "Baltic" in "Afriatic". Za časa burske vojne je opetovano prevažal na ladji "Majestic" vojaštvo v južno Afriko, in je dobil od angleške vlade za svojo izredno točnost več odlikovanj. Vodstvo White Star družbe mu je poverilo vodstvo parnika "Titanic" na prvi vožnji, naker je nameraval stopiti v pokoj.

Parnik je vzel na svoji prvi in zadnji vožnji na krov 325 potnikov I. razreda, 285 potnikov drugega in v III. razredu oziroma medkrovju 710 potnikov. Med potniki I. razreda je bilo nenavadno veliko število odličnih Amerikancev, denarnih knezov, ki so nalašč čakali te prilike, da se odpeljejo z največjo in najudobnejše opremljeno ladjo na njeni prvi vožnji nazaj v domovino. — Utonili so, kot siromašni izseljenci v medkrovju — — —

Vožnja je bila lepa, mirna, in vse bi bilo dobro, če ne bi nastavila usoda na pot orjaške ledene gore, ki so razun megle največja nevarnost plovbe. Res je, da je dobil parnik brezžičnim potom obvestilo o nevarnosti, kapitanu Smithu ni bilo neznano, da mora voziti skozi ledeno polje 75 milj, kjer je bila ravno tedanje čase (spomladi) vožnja skrajno nevarna. Zlasti dejstvo, da je take čase ponesrečilo že več parnikov, govori za to, da bi moral voziti "Titanic" bolj previdno. Toda "White Star Line"

je naročila kapitanu, da mora voziti s kar največjo hitrostjo, ni pa pomislila težkoč, ki jih najde ladja lahko med potjo. Morda se poškoduje ladja med potjo, morda pa se izogne vsem nevarnostim. Neopravičljivo je bilo to igranje z človeškimi življenji, zlasti zato, ker je ladja napravila svojo prvo pot. Kakor je znano vsem, ki so se vozili kdaj spomladi po Oceanu, gledajo ledene gore iz morja samo za eno petino svoje visokosti iz vode, vsled česar je posebno kapitanu skoro nemogoče, ob pravem času izogniti se. Glavna krivda tedaj zadene na vsak način generalno ravnateljstvo "White Star Line", in kapitana Smitha, ki se je ravnal po striktnem povelju svojih predstojnikov, da naj napravi rekord v hitrosti ter se ni zmednil pri tem za varnost zaupanih mu oseb.

Dosežen je bil rekord, a ne pričakovan, pač pa rekord glede tolikšne izgube človeških življenj — res strašen rekord. — — —

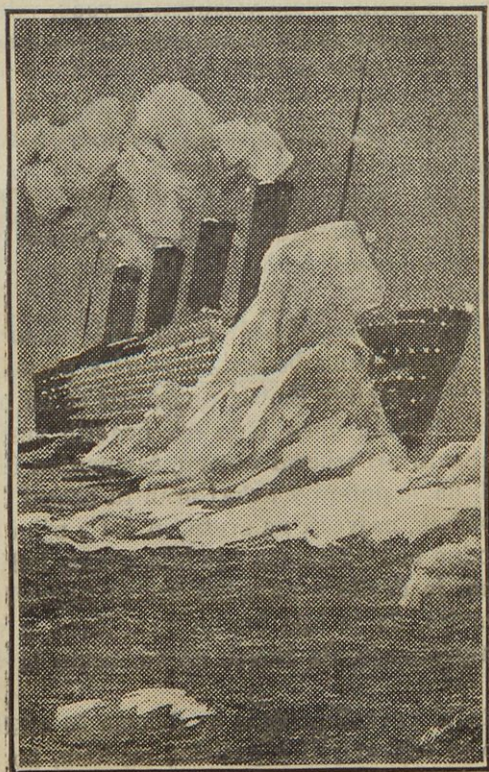
Na večer v usodni noči se je vršil v koncertni dvorani I. razreda velik banket, v zvezi s plesom. Udeležil se ga je tudi kapitan Smith, ne oziraje se na naznanjeno nevarnost ledenih gora. Kdo teh bogatih veseljakov, ki so se zabavili pri izborni večerji, šampanjeu in s plesom, je slutil, da se potopi v nekaj urah ta krasni "nepotopljivi" parnik, največji na svetu, in oni z njim — — — ?

Usodna noč "Titanica" je bila temna, ladja, vsa razsvetljena, je drvila z navadno brzino naprej. (Nekateri tudi pravijo, da je bila brzina zmanjšana, a te vesti se tako nasprotujejo, da človek ne vé, komu bi verjel. Op. pis.).

Potniki prvega razreda so deloma že odšli spat, deloma so se odpravljali k počitku, medtem, ko so potniki drugega in tretjega razreda večinoma že bili v svojih kabinah. Nenadoma se je stresla ladja, škripajoč šum se je pojavil za nekaj minut, a takoj nato je vse utihnilo. Nihče ni slutil, da se bo zdaj in zdaj zgodilo nekaj groznega. Nekaj radovednežev je pač prišlo pogledat na krov, kaj

se je zgodilo, a preteče nevarnosti si ni bil nikdo svest.

Preteklo je nekaj minut, ko je bilo opaziti, da so častniki vznemirjeni. Neka temna slutnja je napotila potnike, da jih je vedno več prihajalo na krov. Naenkrat so slišali povelja: "Pripravite rešilne čolne!! Vzemite rešilne pasove!"



Kakor so pripovedovali rešeni potniki, je segal vrh ledene gore nad gorenji krov "Titanica". Slika kaže parnik v trenutku, ko je zadel v ledenik.

Sedaj je naenkrat stopila vsem pred oči nevarnost, v kateri se nahajajo. Da bi se velikanski parnik potopil, sicer še nikdo verjel. Le malo je bilo onih, ki so vedeli, da se je ves prednji del ladje udal kot jajčja lupina, in zato prve čase ni bilo opaziti na krovu prevelikega razburjenja.

Moštvo se je takoj lotilo dela, pri čemur so jih podpirali mnogi potniki. Začel je delovati brezžični brzojav pripravili so rešilne čolne. Nastali hrušč je kmalu privabil večino na krov; mnogo teh je bilo v skrajno pomanjkljivih oblekah, nekatere dame v tankih, svilenih plesnih oblekah. A tudi sedaj še ni bil nikdo preveč razburjen. Godba je igrala, zrak je bil miren, ni bilo ne vetra ne megle. Stroji so delovali v redu, dasi je drla voda v prednji del parnika. Zavest, da je ladja razdeljena v več ločenih neprodirnih oddelkov, je tolažila tudi bojzljivejše. Saj so bili celo častniki prepričani, da more pripluti parnik kljub poškodbi vsaj do Halifaxa, dasi so vedeli, da je ledena gora pri trčenju zdrobila ves prednji del! In tako so bile izgubljene dragocene minute!

A strašna gotovost je prišla le prekmalu. Strahotni klic, da udara voda v velikanskih množinah v ladjo, ki se je začela sumljivo gibati, vedno naraščujoče vznemirjenje častnikov, vse to je povzročilo, da je vsem hipoma postalo jasno: kdor ostane na krovu, se izpostavi nevarnosti, da je pogubljen.

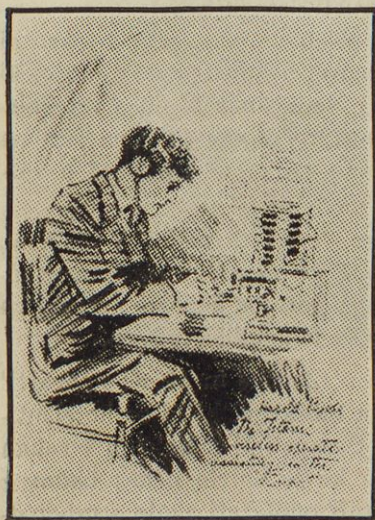
Sedaj šele je začelo vse drveti k rešilnim čolnom, možje, žene in otroci. Mornarska nepisana postava predpisuje, da je treba v slučaju potrebe skrbeti najprej za varnost žen in otrok. Tako se je zgodilo tudi tu.

Ko je zadonelo povelje: "Ženske in otroci naprej!" so častniki zavrnil vsakega moškega, ki bi se hotel utihotapiti v kak rešilni čoln. S napetimi samokresi v rokah so pazili na vkreavanje, in ko je hotelo nekaj Lahov z vso silo v nek čoln, so morali poplačati svojo strahopet-

nost s smrtjo. Častniki so jih ustrelili in jim tako prihranili, da bi nekaj ur pozneje utonili...

Značilno je, kako so bili prepričani ljudje na "Titanicu" o tem, da se orjaški parnik nikakor ne more potopiti. Žene, ki so odšle v rešilne čolne, so se — seveda ne brez strahu — poslavliale "za nekaj ur do svidenja!" Temu prepričanju je tudi pripisovati, da so poročali časopisi o velikem junaštvu nekaternikov. Gotovo je, da je bilo veliko junakov, ki so vedeli, da jih čaka smrt, a največ je bilo najbrže onih junakov, ki so se zanašali na varnost "nepotopljive ladje." — — —

A odigrali so se pri poslavljanju zares pretresljivi prizori. Vsekakor so bile v resnici junaške one žene, ki kljub priganjanju niso hotele v rešilne čolne, ampak so ostale pri svojih možeh, češ, brez tebe ne grem, ali se rešiva skupaj, ali umreva skupaj. Tako je med mnogimi drugimi dejala gospa Strauss, soproga večkratnega milijonarja in v dveh delih sve'a znanega človekoljuba.



Brzjavni uradnik za brezžičnim brzjavom, s katerim je opremljena sedaj že vsaka novejša ladja. Iznajdba brezžičnega brzjavljenja je ena najvažnejših iznajdb za ladjeplovbo.



Utonila sta ta dva in toliko drugih, utonilo je tudi okoli 40 novoporočenih parov — — —

Medtem je neumorno deloval aparat brezžičnega brzojava in pošiljal na vse strani klice na pomoč. Več ladij se je tudi odzvalo klicu, a predaleč so bile oddaljene od mesta nesreče, da bi mogle takoj prihiteti na pomoč.

Vedno več rešilnih čolnov je odhajalo od potapljajočega se orjaka, voda je že prišla v dolenje prostore in medkrovje, razburjenje je raslo.

Kmalu se je polastil paničen strah vseh potnikov. Nekateri so mirili, a razburjenih duhov niso mogli poto-lažiti. Na krovu so se odigravali vedno groznejši prizori. Adjutant predsednika Združenih držav, W. H. Tafta, major Archibald S. Butte, je delal pot ženam do čolnov. Kakor so pripovedovali rešeni očitvidci, je ustrelil dvana-jst laških potnikov, ki so hoteli izriniti od čolna žene in se sami rešiti. Nato ga je baje nek Lah ustrelil. Tudi o znanem milijarderju Astorju, ki je ostavil premoženje v vrednosti nad \$150.000,000, in ki je bil na povratku s ženitvanjskega potovanja, pripovedujejo, da se je junaško obnašal. Njegova jedva 21 let stara soproga se je rešila, on pa je storil nesrečno smrt s tolikimi drugimi.

Kaj se je zgodilo potem, ko so odrinili zadnji rešilni čolni od potapljajočega se parnika, ne bo menda nikdar nobeden izvedel. Nekateri so pripovedovali, ko so jih oteli iz vode v čolne, da je igrala godba na krovu žalostinko "Nearer, my God, to Thee", drugi temu zopet oporekajo. Gotovo je, da sta ostala na krovu dva duhovnika. Tolažila sta obupajoče potnike in pripravila na smrt stotine z vesoljno obljubo. Eden teh duhovnikov je bil konvertit Thomas Byles iz Issexra; peljal se je obiskat svojega brata, drugi je bil J. Montrilla, ki je pastiroval v Londonu in se je peljal v Ameriko na misijone; bil je komaj 32 let star.

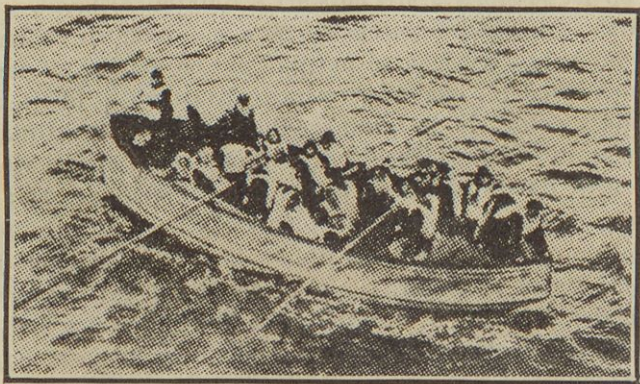
Od trenutka, ko je zavozil "Titanic" v ledeno goro, in do onega trenutka, ko se je potopil, je preteklo štiri

ure in pol. Strojne prostore je že zalila voda, toda električni akumulatorji so dajali dovolj moči, da je bil parnik popolnoma razsvetljen. Naenkrat je nastala strahovita razstrelba, parnik se je postavil skoraj navpik, in hipoma je vse izginilo v neizmerno morsko globočino. Pri tem je napravilo velikanski vrtinec, ki je potegnil seboj vse one, ki so bili v njegovem obližju.

Strašno kričanje je nastalo, obupno so klicali na pomoč s smrtjo se boreči v ledenomrzli vodi, a od nikoder ni bilo pomoči. Kakor vidimo pozneje, so plavali in klicali na pomoč nekateri nesrečniki še nekaj ur potem, ko je izginil parnik v valovih.

Da se je potopila velikanska ladja tako hitro, je pripisovati temu, da se je pri sunku skoraj razklala; od nosa ladje pa blizu srede je bila popolnoma pretrgana. Pri tem so bili najbrže neprodorni oddelki tako poškodovani, da niso mogli vzdržati ladje na površju.

Nič manj strašni, kakor prizori na krovu, niso bili oni, ko so spuščali žene in otroke v čolne, in potem oni v čolnih.



Rešeni potniki s "Titanica" v rešilnem čolnu na visokem morju

Neka gospa Steinert je pripovedovala, da je večina rešencev nezavestna ležala na tleh rešilnih čolnov. Mnogim rešenim so bile zlomljene roke in noge, mnogo rešenih je v rešilnih čolnih zmrznilo. Ko je "Carpathia" priplula na pomoč, je našla štiri mornarje na veslih popolnoma primrznjene. Možje, žene in otroci so bili samo v nočnih srajcah, nekateri celo brez teh, ali samo z žaklji ogrnjeni.

Kapitan Smith je ostal kot junak na krovu. Hotel je umreti, in se potopiti s svojim parnikom, držeč se istotako nepisane mornarske postave, da mora poginiti vodja ladje z njo. A val ga je odnesel prej v morje. Ko je plaval nazaj, mu je zmanjkalo moči izginil je v valovih nekaj metrov oddaljen od svoje ponosne ladje, največje na svetu.

Lahko si predstavljamo obup žen in otrok, ki so ostavile na parniku svoje drage in jih videle potopiti z ladjo vred. Slišali so obupne klice v temni noči, klice svojih dragih, ne da bi jim mogli pomagati. Blodnja v temni noči, v strašnem mrazu, kajti bližina ledenih gora povzroči jako ohlajenje zraka, vse to je trpljenje in obup še povečalo. In vrh tega niso vedeli, je-li pride kmalu pomoč.

A pomoč je bila blizu. Parnik "Carpathia", last Cunard črte, ter na poti v Trst, je vjel brezžični klic na pomoč. Oddaljen je pa bil tako daleč, da prišedš blizu mesta katastrofe, ni našel drugega, kakor čolne z rešenimi osebami.

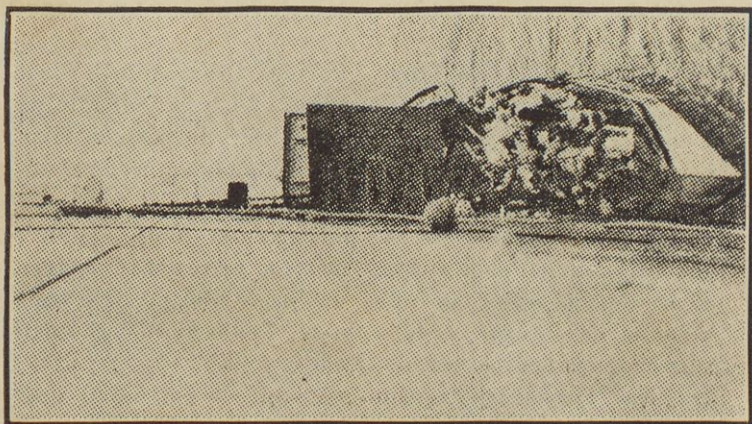
Na "Carpathiji" so bili mnenja, da dobijo ljudi v rešilnih čolnih napol mrtve, in so se pripravili po tem. K sreči pa ni bilo tako hudo, pač pa je bilo poznati vsem rešenim na obrazu prestane muke. Nekateri niti govoriti niso mogli, drugi so glasno ihteli in tožili.

Na "Carpathiji" so jim postregli, da bolj ne bi mogli. Rešene so zavili v odeje, jim dali okrepčujočih pijač, ter se na vse načini trudili, da jim olajšajo prestano gor-

je. Nato se je začele žalostna vožnja v New York. Brez-
 žičnim potom je bil naznanjen čas prihoda nesrečnikov,
 in ko je došel parnik v pozni noči dne 18. aprila na pri-
 staniščni pomol, je tam že čakala tisočglava množica. Pom-
 nožena policija je pazila na red in gledala, da ni mogel
 nikdo brez legitimacije na pomol. Ko je "Carpathija"
 pristala, je vso množico pretreslo ihtenje. Na krov so
 takoj šli zdravniki, bolniške strežajke in strežaji. Nesli
 so rešence na suho in jih z avtomobili prepeljali v bol-
 nišnice.

Pri tem je treba opomniti, da je mestna oblast pres-
 krbela za to, da niso rešenih nadlegovali žurnalisti in
 drugi. Tudi fotografirati jih je bilo prepovedano, a to se
 je zgodilo kljub prepovedi. Naselniška oblast, ki je in-
 ače tako stroga, je vspricho te strašne katastrofe zatislila obe
 očesi in ni najmanje nadlegovala prišlecev s zasliševan-
 jem ali običajnem izpraševanjem.

Žalosten je bil pogled na skupino rešenih. V New
 Yorku se je takoj sestel odbor, ki si je nadel nalogo, da
 skrbi za rešene, posebno siromašnejše. V malo časa je na-



Ta slika predloča nkrcevanje rešenih potnikov s "Titanica" na parnik
 "Carpathia", ki je našel brodolomce na visokem morju.

bral toliko prostovoljnih denarnih doneskov in drugih, da je mogel izdatno pomagati tem nesrečnikom. Kdor je hotel, je mogel oditi k sorodnikom, prijateljem in znancem. Amerikanci so večinoma odšli domov, ostale so prepeljali v razne bolnišnice. Tam so dobili rešeni dovolj obleke, denar, in oni, ki so bili namenjeni v druge kraje, tudi vožnji list.

Vse zastave na newyorških javnih poslopjih so bile obešene pri prihodu nesrečnikov na poludrogu, in tudi še nekaj dni zatem.

Strašna katastrofa je zahtevala vsega skupaj 1635 žrtev. Rešenih je bilo izmed potnikov I. razreda 202, II. razreda 115 in III. oziroma medkrovja 178 oseb. Mornarjev se je rešilo 206, ter 4 častniki. Vsega skupaj je bilo tedaj rešenih 705 oseb. Newyorški avstro-ogrski glavni konzulat je ugotovil, da je bilo na potopljenem parniku 63 avstrijskih podanikov. Ker so se peljali skoraj vsi v medkrovju, odkoder je bilo rešenih le malo potnikov, se jih je rešilo samo osem. Od teh potnikov je bilo 27 Hrvatov in trije Slovenci.

Strašna katastrofa je namreč zahtevala tudi med Slovenci svoje žrtve, in sicer so utonili Janez Mrkun, doma iz Srednje Bele na Gorenjskem, Jakob Pasič, doma iz Strekljevca pri Semiču in Janko Vouk iz Jesenic na Gorenjskem. Prvi je ostavil v stari domovini ženo in pet otrok, od katerih je bil najstarejši star šele sedem let, druga dva sta bila samca. Potnikov Hrvatov je bilo trideset, od katerih so se rešili samo Nikola Lukič, Ivan Jalševac in neka druga Hrvatica. 27 ostalih je utonilo.

Rešil se je rojak Franc Karun, 39 let star, in njegova 5 let stara hčer Ana. Rešeni Karun je pripovedoval pri prihodu v New York sledeče:

“V Galesburg, Ill. imam ženo ter pet otrok. Po posredovanju tvrdke Frank Sakser v New Yorku sem odpotoval na obisk v staro domovino s “Provence” dne 14



Rešeni Slovenec Fran Karun s hčerko Anico.

marca. Ko sem doma vse opravil, sem se vrnil s hčerko Ano in svojim svakom, J. Merkunom v Ameriko. Ukrcali smo se na "Titanic" dne 10. aprila v Cherbourg. Kar mi je omeniti o parniku samem, moram povedati, da z drugimi parniki v II. razredu ni mogoče bolj ugodno ter udobno potovati, kakor smo mi v III. Za vse je bilo kar najboljše preskrbljeno.

"V usodni noči sem ob času kolizije spal. Sunek me ni vzbudil, pač pa nastala zmešnjava na krovu. Zdelo se mi je, da se je moralo nekaj pripetiti, in zato sem se oblekel in odšel gori. Tam so mi povedali na tozadevno vprašanje, da je ladja nekam zadela, in da moramo vsi utoniti. Tega nisem verjel, kakor tudi nikdo drugi ne. Vsi smo bili trdno prepričani, da se orjaškemu parniku ne more nič zgoditi. Ko sem se pa spodaj na lastne oči prepričal, da je led predrl stranice, in da prihaja voda notri, sem odšel v svojo kabino po hčer in svaka. Ko pridemo na gorenji krov I. razreda, mi nek mornar iztrga otroka in nese v rešilni čoln. Tudi jaz stopim za njim, a so me hoteli zadržati. Na to pa primem hčer in pravim, da se ne pustim ločiti od nje. Mogoče bi me vendar iztirali iz čolna, da me ni rešil nek mornar, ki je imel večkrat opravka v moji kabini, in kateremu sem časih postregel s pristnim domačim brinjevcem. Rekel je namreč drugim, naj me pustijo, in tako se je zgodilo. Svaka so pa zrinili proč, in takrat sem ga zadnjič videl.

"V rešilnem čolnu sem bil jaz razun mornarjev edini možki. Hitro so nas odveslali od potapljajočega parnika. Kmalu zatem, ko se ozrem nazaj, je nastala na parniku strahovita razstrelba. Ladja je stala skoraj navpik s prvim koncem, nato je parkrat počilo, in vse se je izgnilo v vodi. Nikdar ne pozabim strašnega kričanja, ki je nastalo. Rešeni v čolnih so bili nekaj časa vsi prevzeti groze. Nato pa so nastali prizori, katerih ni mogoče ne dopovedati ne napisati. Neizbrisno mi ostanejo v spominu!

“Morje je bilo popolnoma mirno in gladko. V najhujšem mrazu smo vozili štiri in pol ure, dokler nismo proti jutru opazili parnika “Carpathia”. Rešilci so bili mnenja, da smo napol mrtvi. Zavili so nas v odeje, nam dali okrepčajočih pijač in vsega, kar smo hoteli.

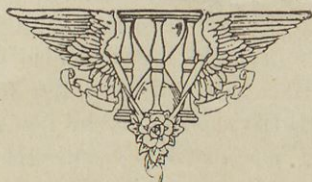
“V New Yorku so nas naložili na avtomobile, in odpeljali v razne bolnišnice. Kar nas je bilo katoličanov, smo prišli v St. Vincent bolnico. Tam so nam istotako dobro stregli, da bolj sploh ne bi mogli. Dobil sem takoj obleko, 25 dolarjev v gotovini in vožnji listek v Galesburg, ter v soboto še eno obleko.”

Rešeni rojak kar ni mogel prehvaliti gostoljubnosti, katero je zavžil, ko je došel v New York. Nad štiriurna blodnja po morju v rešilnim čolnu mu ni škodovala, kakor tudi ne njegovi hčeri Ani. Karun je imel v obleki, v kateri se je rešil, 700 dolarjev v gotovini. Ta denar je tedaj rešen, ujegova prtlaga pa se je seveda potopila s parnikom vred. Na vprašanje, če je videl, ako so streljali častniki na može, ki so s silo hoteli priti v rešilne čolne, je odgovoril, da ne. Pač pa je slišal strele iz samokresa, a je menil, da so kakšna znamenja. Povedal je nadalje, da so zapazili s parnika ledene gore že v soboto a se zanje ni nikdo menil. Kolizija se je pripetila po ladijskem času nekako ob enajstih. Njegova ura je kazala po evropejskem času polštirih zjutraj.

Po koliziji je bilo nekaj časa na krovu parnika vse mirno. Šele potem, ko so spoznali potniki resno nevarnost, je nastala velikanska zmešnjava. Ljudje so kričali in molili, da bi pa godba igrala žalostinke, ni slišal. Slišal pa je še dve uri potem, ko se je ladja že potopila, kričanje potnikov, ki so si nadeli rešilne pasove in plavali po ledenomrzli vodi. Toda pomagati jim ni bilo mogoče! — Ko se je parnik potopil, je bil čoln odaljen od njega kaka dva lučaja. Kakor že omenjeno, je bil razun mornarjev v rešilnem čolnu on edini moški; vsega sku-

paj je bilo notri okoli petdeset oseb; za silo bi bilo mogoče še spraviti par ljudi vanj.

Iz poročila tega rešenega rojaka je tedaj razvidno, da na krovu ni zavladala prevelika panika, pač pa je bilo vse tako zmešano, da niti toliko ljudi niso rešili, kolikor bi jih mogli. Čolnov je bilo že itak premalo, pa še ti niso bili napolnjeni. Tako je bilo preskrbljeno na največji in najvarnejši ladji sveta za varnost potnikov — — —



Preiskava katastrofe in nje vzroki.

Ko je izvedel svet o strašni katastrofi, je povsod zavladalo največje razburjenje. Posebno pa v onih mestih, kjer ima White Star družba svoje glavne urade. Pred uradi v Londonu, Parizu, in New Yorku je prišlo do velikih demonstracij. Agenture družbe je več dni oblegalo na stotine ljudi, ki so burno zahtevali vesti o usodi parnika "Titanic." Zahtevi množice niso mogli, oziroma niso hoteli ugoditi v zadostni meri, ker so imeli razmeroma le zelo pomanjkljiva poročila, in ker zastopniki družbe tudi niso takoj hoteli priti z vsemi strašnimi podrobnostmi na dan. Razburjenje se je nekoliko poleglo, ko je bila prvi dan objavljena neka brzojavka, da so bržkone vsi potniki rešeni. A ta brzojavka se je le prekmalu izkazala kot neresnična. In kdo jo je postal, še do danes ni bilo mogoče popolnoma natanko dognati.

Pretresljivi prizori so se odigrali pred zastopništvom družbe, ko se je izvedelo, da je utonilo toliko stotin oseb. Bogati in siromašni, možje in žene so prihajali v urade ter izpraševali v strahu in z iskrico upanja, ali je rešen ta ali oni, kdo je med rešenimi, ali je vendar še kaj upanja za rešitev itd., itd., itd.

Ali obenem so se čula tudi vprašanja, kdo je kriv te strašne nesreče, katere žrtev je postalo nad poldrugi tisoč ljudi! Takoj po prvih poročilih o katastrofi "Titanic", največje ladje sveta, ki se je potopila na svoji prvi vožnji, je bilo vsakomur jasno, da nesreče ni pripisovati samo slučaju, ampak da je pri tem igrala veliko vlogo brez-

vestnost družbe, ki je zahtevala, da doseže največji in najkrasnejši parnik nov rekord.

Temu je seveda bilo treba priti na sled. V New Yorku se je takoj pri prihodu parnika "Carpathia" sestala preiskovalna komisija senatnega odseka pod predstvom senatorja Združenih držav, William A. Smitha.

Prej je treba še pripomniti, da ta preiskovalna komisija ni bila imenovana, da bi bili mogoči krivci kaznovani, ampak da se dožene vzrok strašne katastrofe in se iz preiskave pridobljeni nauki porabijo za nove predpise glede varnosti plovbe na morju. Tudi če bi bila dokazana krivda kake osebe, je ne bi bilo mogoče klicati v Združenih državah na odgovor, ker je plul "Titanic" pod angleško zastavo. Toliko v pojasnilo, zakaj ni uvedla vlada Združenih držav kazenskega postopanja proti onim, ki so bili posredno ali neposredno krivi strašne katastrofe.

Senatni preiskovalni odsek je takoj v New Yorku zaslišal nekaj oseb, ki so rešile s "Carpathijo". Že prvi dni se je izkazal kot neposredni krivec glavni raznatelj White Star družbe, J. Bruce Ismay, ki je glasom izpovedb rešenih naravnost tiranizoval kapitana in častnike in jih motil v prostem izvrševanju njihovih dolžnosti.

Ismay se je rešil, in kakor sam trdi, šele potem, ko so bile vse ženske in otroci na varnem v rešilnih čolnih. To pa ni res, kar so mu dokazali.

Ismay se je hotel po prvem zaslišanju odpeljati na Angleško, toda preiskovalni odsek senata mu je sporočil, da mora ostati do konca zaslišanja v Ameriki. Tako se je tudi zgodilo.

Različne izpovedbe pred senatnim preiskovalnim odsekom se v glavnih izpovedbah popolnoma krijejo. Vsi zaslišani so bili edini v tem, da je nesrečo povzročila družba, s tem, da je hotela doseči z novim parnikom tudi nov rekord na prvi vožnji. Pri tem je dala kapitanu Smithu navodila, ki so bila naravnost predrzna glede vožnje, obenem pa je družba zanemarila na parniku rešilne



Glavni ravnatelj White Star družbe, J. Bruce Ismay, neposredni
povzročitelj katastrofe "Titanica".

priprave, ki so bile silno pomanjkljive v očigled takemu številu potnikov, oziraje se na prvo vožnjo parnika in skozi tako nevarno zledenelo morje.

Ismay je zagovarjal pred senatno komisijo družbo, da je bilo za rešitev potnikov povsem zadostno preskrbljeno, in da se je povsem zadostilo pomorskemu pravu. Prvo je laž, drugo pa resnica, kajti takrat, ko je bila sklenjena na Angleškem postava o rešilnih pripravah, še niso gradili tako velikanskih parnikov, in zanje ni posebnih predpisov.

V New Yorku je bil zaslišan tudi newyorški glavni zastopnik White Star družbe, P. A. S. Franklin, od katerega bi radi izvedeli, zakaj je družba tako dolgo čakala z objavo brzojavke, ki je naznanila katastrofo. Toda moža je spomin zapustil, in ni se hotel na nič domisliti.

Preiskovalni senatni odsek je nadaljeval v New Yorku započeto delo v Washingtonu, D. C. Zaslišal je razun že omenjenega Ismaya in Franklina rešene častnike, nekaj mornarjev in več rešenih potnikov.

Vso krivdo, da se je zgodila grozna nesreča, je hotela White Star družba zvaliti na mrtvega kapitana. Mrliči se ne morejo zagovarjati. — Ali ta žalostni poizkus pranja družbe se je ponesrečil, preiskava je dognala, da je družba kriva nesreče, da je kapitan kriv le zato, ker se je pokoril ukazu White Star črte.

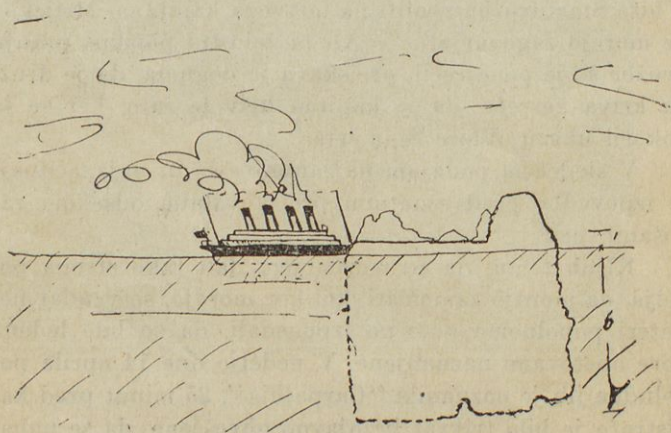
V sledečem podajam najzanimivejše in najznačilnejše izpovedbe pred senatnim preiskovalnim odsekom zaslišanih prič.

Kljub temu, da so mornarjem dali tako stroga povelja, da morajo zamolčati, kolikor morejo, so vendar nekateri popolnoma odločno izpovedali, da so bile ledene gore opetovano naznanjene. V nedeljo dne 14 aprila popoldne jih je naznanila "Carpathia", 25 minut pred katastrofo je bilo trikrat brzojavno obveščeno, da se nahajajo v bližini tri ledene gore, in 15 minut pred katastrofo je naznanil ledeno goro stražnik v opazovalnici v jambo-

ru. To je potrdil tudi neki mornar, ki je bil takrat v službi. O svoji rešitvi je pripovedoval ta mornar, da so ga vrgli raz jambor v morje, plaval je k prvemu čolnu, kjer so ga odbili z vesli. Tako se mu zgodilo pri treh rešilnih čolnih in šele pri četrtem sta ga potegnili k sebi v čoln dve deklici, domačinki iz Irske.

Dokazano je bilo, da je bil parnik s signali opozorjen na plavajoči ledenik. Vedeli so, da drve v gotovo pogubo, ako ne izpremene smeri vožnje — drveli so dalje. Zadnji trenutek je zapovedal kapitan obrniti parnik, drugače bi se zadel sprednji del ladje ob ledenik in v trenutku bi se pogreznilo vse v neizmerno globočino.

Dokazano je, da se je izbrala nevarna pot le zato, da doseže novi parnik rekord v najhitrejši vožnji. Zastopnik White Star-Line, Ismay, ki se je vozil tudi na potopljenem parniku, je priganjal kapitana Smitha k najhitrejši vožnji. 20 minut zamude pri dnevni vožnji se je štelo kapitanu za največji pregrešek. Kapitan Smith ni imel faktično nobenih pravic na ladji, storiti je moral, kar je ukazal ravnatelj Ismay.



Sorazmerna velikost "Titanica" z ledeno goro.

Velikansko pozornost so vzbudile izpovedbe nekaterih, da je bil ob času katastrofe oddaljen nek drug parnik le nekaj milj od "Titanica", in da bi mogel vse rešiti, če bi se zmenil za znamenja na pomoč.

Četrty častnik potopljenega parnika Boxhall je izpovedal o tem pred senatno komisijo, da je do zadnjega trenutka dajala znamenja z raketami, da bi priklical neko ladjo, ki je vozila nedaleč pred "Titanicom" in katere luči so s "Titanica" natanko opazovali. Boxhall je trdil, da je le temu pripisovati, da ni nastala na "Titanicu" panika. Vsi so videli tuji parnik komaj 5 mil pred sabo, opazali so njegove luči, dajali so mu znamenja in kapitan Smith je celo zatrjeval, da parnik pred njimi odgovarja na njihova znamenja in manjša hitrost. Razločno so videli luč na jamboru in obe rdeči stranski luči

Toda parnik, o katerem nihče kaj več ne ve, je peljal mirno naprej, kot bi ne videl znamenj, ki so mu jih dajali s "Titanica". Boxhall je čul še povelje: "Polna hitrost", ki je bilo izdano na "Titanicu", ko je bila ledena gora komaj 30 čevljev oddaljena od parnikovega krova.

Koliko je na tem resnice, mogoče ne bo nikdar dognati. Dolžili so med drugimi tudi nemški parnik "Frankfurt", da je bil blizu, a da se ni hotel odzvati klicem na pomoč. Kapitan je to obdolžitev odločno zavrnil. Senatni preiskovalni odsek je v svojem poročilu dne 29. maja 1912 označil parnik "Californian" kot onega, ki ni hotel priti na pomoč.

Podpredsednik družbe White Star Line je trdil tekom nadaljnjega zasliševanja, da je vozil "Titanic" v trenutku nesreče za 4 milje počasneje, kot vozijo najhitreje parniki "Mauritania" in "Lusitania".—Tudi je zanikal, da bi izdalo vodstvo družbe kapitanu ukaz ali namig, da naj vozi tako, da bo dosegel "Titanic" na svoji prvi poti rekord. Ta trditev pa naprostoje izpovedbam prič, ki so jasno in odločno izpovedale, da je

vozil "Titanic" z veliko hitrostjo. Tudi to je ugotovil senatni preiskovalni odsek v Ameriki.

Telegrafist na "Carpathiji" je izjavil pred senatno komisijo, da on brzojavke, ki se je glasila, da je "Carpathia" rešila vse potnike ponesrečenega parnika "Titanica" in vzela parnik s sabo, ni oddal. Uganka je, odkod je došla ta brzojavka v New York in kdo jo je odposlal. — Telegrafist iz "Titanica" pa je izrekel s svojo izpovedjo naravnost obsodbo Ismayevo. V nedeljo popoldne je ujel brzojavko parnika "Carpathia", ki je brzojavil parniku "Baltic", da je morje ravno v onih vodah, kjer bi imel pluti "Titanic", silno zledenelo, in da se nahajajo v bližini "Titanica" tri velikanske ledene gore. To brzojavko je telegrafist izročil osebno kapitanu Smithu. Smith jo je pokazal Ismayju in hotel odrediti varnostne odredbe, toda vsled vpliva Ismayja se ni izvršilo kljub preteči nevarnosti nič in je plul "Titanic" v svoji najkrajši smeri z neizpremenjeno hitrostjo naprej. Na ta način je moralo priti do katastrofe, in niso bile povsem neupravičena očitanja od raznih strani, da je ta neizmeren grob tolikih žrtev izkopal v ledenem morju nenasitni kapitalizem.

Častniki so bili obveščeni 15 minut pred katastrofo, da se parnik bliža veliki ledeni gori. Ob vestil jih je službujoči mornar na opazovalnici na jamboru. Tudi to je zvedel pravočasno kapitan Smith in Ismay, vendar se ni nič ukrenilo.

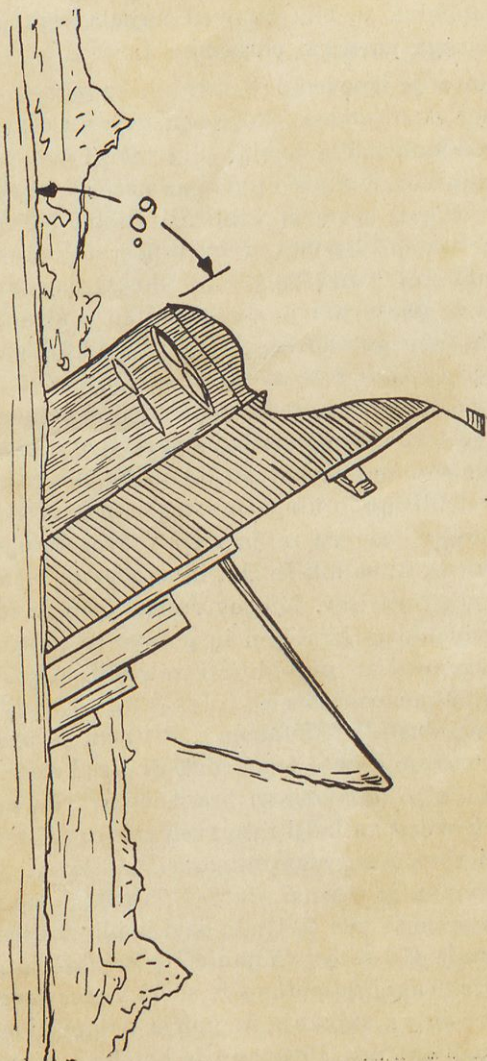
Gospa Ryerson iz Philadelphije je izpovedala, da je govorila v nedeljo popoldne z predsednikom Ismayem. Že takrat se je vedelo, da je morje silno zledenelo in da se je bati ledenih gor. Ko je videla s kakšno hitrostjo pelje parnik skozi ledene plošče in s kakšno silo lomi led, je opozorila predsednika, če bi ne bilo umestno voziti počasneje. Toda Ismay ji je samozavestno odgovoril: "Nasprotno vozili bomo še hitreje!" In tako se je tudi zgodilo.

Zanimiva je bila izpoved najmlajšega častnika ponesrečenega parnika, poročnika Loweja.

Lowe je izpovedal o vzrokih katastrofe analogno s prejšnim izpovedbam. On je opazil pretečo nesrečo že pol ure pred katastrofo, vendar se je moral pokoriti poveljem predstojnikov. Tik pred potopom parnika je skočil in si je s silo priboril sprejem v bližnji rešilni čoln, v katerem je bilo komaj 20 ponesrečencev. Ker je uvidel, da je rešilni čoln res v nevarnosti, je ukazal mornarjem, da so odpluli iz gneče plavajočih nekoliko v stran, ker bi bil drugače čoln gotovo izgubljen. V oddalji par tisoč korakov je čakal s čolnom skoro eno uro. Čul je vpitje in klice ponesrečencev, toda ni si upal s čolnom med nje, ker bi ga bila v obupnem boju za življenje in smrt v silni gneči gotovo zadela katastrofa in bi bili rešeni v čolnu gotovo delili usodo utopljenecv. Čez eno uro se je počasi bližal mestu nesreče in je rešil v svoj čoln več kot 30 utopljenecv, ki so bili še živi in so plavali med trupli ponesrečenih tovarišev. Njegov rešilni čoln je bil edini, ki je bil popolnoma izrabljen in gotovo se je samo njegovi hladnokrvnosti in previdnosti zahvaliti, da se je rešilo več kot 50 ponesrečencev.

Tretji častnik "Titanica", Pittman je pred preiskovalno komisijo senata izpovedal, da pred nesrečo ni opazil ledu, da je pa vedel za brezžično svarilo pred ledom. Toda teh svaril na ladji niso vzeli resno. "Titanic" je na celi poti vozil z največjo hitrostjo.

Pittmann je priznal, da je "Titanic" zapustil v čolnu, v katerem je bilo 40 ljudi, dasi je bilo v njem prostora za 60 ljudi. Ko se je "Titanic" potapljal je čul močne eksplozije. Takoj po potopu je slišal v srce segajoče klice na pomoč in pa stokanje in vpitje potapljajočih, kar je trajalo nad eno uro. Pittmann je hotel s svojim, ne polno zasedenim čolnom vesljati nazaj, toda v čolnu se nahajajoči rešenci so temu nasprotovali, češ da bi bilo blazno spravljati življenje 40 rešencev v čolnu zopet v nevar-



“Titanic” se je potopil s prednjim koncem skoraj navpik — v kotu 60 stopinj.
Skico je napravil eden rešenih potnikov iz čolna.

nost. Nobena v čolnu se nahajajočih žena ga ni prosila, da bi veslal nazaj.

Parobrodna družba "White Star Line", lastnica potopljenega parnika "Titanica", je skušala seveda na vse mogoče načine zvaliti krivdo od sebe. Najbolj jasno kaže to izpoved drugega podpredsednika družbe, Franklina, ki je hotel dokazati, da ni nikdo kriv pri nesreči. Franklin je trdil, da se je potrudil, dobiti kolikor mogoče natančna poročila o katastrofi in da ni nič prikrival. Priznal pa je, da je upala družba, da doseže "Titanic" rekord. Na parniku je bilo glede varnostnih naprav še bolj preskrbljeno, kot zahtevajo postavna določila, in je bilo vse tako urejeno, da sploh ni bilo mogoče misliti, da bi se parniku pripetila taka nezgoda.

Čuvaj, ki je bil na jamboru, mornar Teleet je izpovedal, da je dobil v nedeljo popoldne strogi ukaz, posebno paziti na ledene gore. Ob pol 12. je zagledal od daleč ledeno goro in je dal znamenje z zvoncem. Kapitan Smith ga je vprašal telefonično, kaj da je? Teleet je odgovoril: Vidim ledeno goro naravnost pred nami v smeri parnika. Pričakoval je, da bo parnik zmanjšal hitrost, ali premenil kurz, toda to se ni zgodilo, čemur se je on zelo čudil. Koliko časa je preteklo od njegovega naznanila in katastrofo, Teleet ni mogel povedati, ker je bil silno razburjen, vendar si ni upal zapustiti svojega mesta.

Pritožil pa se je čuvaj pred senatno komisijo, da se njegovi prošnji, da naj mu dajo daljnogled, ni ugodilo. On trdi, če bi bil imel daljnogled, bi bil usodno ledeno goro opazil lahko že tako od daleč, da bi se je bil parnik z lahkoto izognil in bi se katastrofa ne bila pripetila.

Pretrsljiv popis je podal rešeni učitelj Mr. Beesley. Da je ladja trčila ob ledeno goro, so pasažirji komaj opazili in dolgo niso spoznali resnosti položaja, čez nekaj časa se je šele množica zavedla velike nevarnosti, v kateri se je nahajala. Beesley samje skočil v rešilni čoln, v katerem pa je doživel drugo strašno sceno. Čolna niso mogli

spraviti iz okrožja potaplajočega se orjaka ker nihče ni vedel in znal odrešiti čolnove vrvi. Gibati se tudi niso mogli, ker je bilo 60 do 70 ljudi in ga je neprestano metalo proti ladji nazaj. Naenkrat pa opazi Beesley, kako so nad njim spuščali drug čoln navzdol. Beesley je kričal in tudi ostali v čolnu so vpili na vse grlo; toda nihče jih ni slišal in zmerom bližje in hitrejše se je spuščal rešilni čoln navzdol in nevarnost, da bodo strti in zme-



Križ označuje mesto, kjer je zadel "Titanic" v ledeno goro in se potopil.

čkani nad dvema čolnoma, se je zdela reizogibna. "Neki kurjač in jaz", je pripovedoval Beesley, "sva že lahko dosegla do drugega čolna, ko potegne kurjač naglo nož in z nadčloveško močjo preseka debelo vrv, takoj so nas pograbili valovi ter nas odnesli od parnika. Bil je že skrajni čas, kajti komaj smo bili na varnem, je bil drugi čoln tudi že na tistem mestu, kjer smo bili ravnokar še mi.

Jako zanimiva in značilna je bila izpoved mornarja Kleina, ki je povedal avstrijskemu podkonzulu Verga v Clevelandu, O., da so bili ob času katastrofe skoro vsi mornarji pijani.

Na parniku je bil slavnosten dine. Pri tem je bilo seveda šampanjca in druge pijače dovolj na razpolago. Dineja so se udeležili seveda tudi Ismay, kapitan Smith in častniki. Natararji so nosili šampanjca in druga vina tudi mornarjem, ki so se skoro vsi vpijanili. Tudi godba je bila pijana. Klein je imel službo na krovu. Malo pred katastrofo je pristopil k njemu neki potnik in ga opozoril na bližajočo se ledeno goro, ki je bila že zelo blizu. On je takoj uvidel pretečo nevarnost in je dal sam prvo znamenje, da preti nesreča. Tudi čuvaj na jamboru je bil po njegovem zatrdilu pijan in je bržkotne spal, ter se je prebudil šele, ko je dal Klein znamenje in je šele takrat poklical z jambora kapitana Smitha.

Klein je izpovedal to pod prisego ko bi pa moral to izpoved ponoviti pred senatno preiskovalno komisijo, je — izginil...

Pred senatnim preiskovalnim odsekom je bil zaslišan tudi Daniel Bukley iz Irske, edini potnik medkrovja, ki bil zaslišan pred senatnim preiskovalnim odsekom.

Izpovedal je, da se mu je posrečila rešitev le na ta način, ker mu je dala neka gospa svoje ogrinjalo. Videla ga je namreč, da ga je zeblo, in s tem ogrinjalom je potem premotil mornarje, da so ga pustili v čoln. Komaj je odrinil rešilni čoln od ladje, ko se je že pripetila usodna raz-

strelba, in krasni parnik je izginil v morskih globinah.

Buckley je nadalje izpovedal, da so bilo vrata v medkrovje trdno zaprta, in da se je le s težavo posrečilo, jih udreti. Nek potnik medkrovja, ki je hotel splezati na gorenji krov, je moral nazaj. Mornarji in častniki so zavračali potnike medkrovja.

Po zaslišanju vseh poklicanih prič, je izdelal senatni preiskovalni odsek svoje tozadevno poročilo, ki je bilo objavljeno dne 28. maja 1912 in predloženo zveznemu senatu v Washington, D. C. Poročilo je povzročilo precejšnje presenečenje, ker dolži kapitana Smitha krivde, da se je potopil parnik "Titanic", da pa je bilo toliko človeških žrtev, nosi odgovornost kapitan parnika "Californian". Le-ta se je nahajal ob času katastrofe blizu "Titanica", a se ni zmenil za znamenja na pomoč; kriva je pa tudi angleška "Board of Trade", ker je bila v nadzorovanju tako površna.

Poročilo senatnega odseka je res presenetljivo, v kolikor se nanaša na mrtvega kapitana Smitha, toda pomisliti moramo, da je na morju, na z vodstvom mu poverjenem parniku neomejen gospodar in zapovednik kapitan. Da se je dal uplivati po predsedniku družbe, Ismayu, bi mu bilo sicer iz umljivih vzrokov odpustiti, krivda pa radi tega ni nič manjša. Ali pustimo to, in spominjajmo se svetopisemskega reka, kadar hočemo soditi: Ne sodite, da ne boste sojeni!

Senatni preiskovalni odsek seveda ni skušal dognati samo krivde tega ali onega. V prvi vrsti je bila namenjena preiskava v svrhu ugotovitve vzrokov, in, da služijo iz preiskave dobljeni nauki za določitev novih predpisov, ki naj pridejo v prid potujočemu občinstvu. In to se je storilo v dovoljni meri. Vloženih je na pristojnih mestih že mnogo zakonskih predlog v to svrhu, in vse te temeljijo večjidel na iz preiskave dobljenih naukih, oziroma poročila senatnega odseka, ki tudi samo priporoča marsikaj koristnega za varnost plovitve po morju.

Izid preiskave amerikanskega senatnega odseka tedaj jasno kaže, da je imel omenjeni odsek resno voljo, priti stvari in vzrokom katastrofe na sled, in da bode vlada Združenih držav iz dobljenih nauk veliko ukrenila za varnost potnikov na morju, je gotovo. Toda kako je bilo s preiskavo katastrofe v Angliji!

Ismaya, ravnatelja družbe in neposrednega krivca strašne katastrofe, so sprejeli pri prihodu na Angleško kakor kakšnega junaka! Za preiskavo so se zmenili večinoma le "višji sloji", in k zasliševanju prič so hodili kakor v kako gledališče. Preiskava na Angleškem, skrajno površna (iz umljivih vzrokov), ni podala nič novega. Zaslišane osebe niso izpovedale nič drugega, kakor pred senatnim odsekom v Ameriki, in sploh je bila videti preiskava vse bolj kot pesek v oči. Kaj bode storila angleška vlada, je treba še počakati. Veliko menda ne. — — —

Izvleček važnejših izpovedb pred ameriškimi senatnim preiskovalnim odsekom kaže, da je v glavnem neposredno povzročila strašno katastrofo White Star družba, ko je hotela s svojim najnovejšim in največjim parnikom na svetu sploh doseči nov rekord. Krivda pade pa seveda na kapitana, kajti le kapitan je odgovoren za zaupane mu potnike.

Za rekorde na morju, ki služijo v veliko reklamo dotični porobrodni družbi, so se že od nekdaj potegovali.

Redna plovba s parniki v Evropi datira iz leta 1812., ko je prvič na Angleškem v bližini Glasgowa mal parnik pričel izvrševati redno prometno službo med posameznimi kraji. V Ameriki je Fulton že pet let prej s parnikom "Clermont" pričel ploviti po ameriških rekah in jezerih. Leta 1818. se je upal ameriškanski parnik na kolesa "Savannah" nastopiti vožnjo preko oceana, ki jo je srečno dovršil v 26 dneh iz Savannahja do Liverpoola, deloma s pomočjo jader, deloma s pomočjo para.

V dvajsetih in tridesetih letih se je pričela paro-

plovba vedno hitrejšje razvijati. Iz dobe poizkusov so vedno hitrejšje stopali v dobo gospodarske uporabe para. Avstrijec Ressel je leta 1829. izumil ladijski vijak. Pomnogih poizkusih se je posrečilo leta 1838. velikemu angleškemu parniku "Archimedes" doseči z ladijskim vijakom sijajne uspehe, in ladijski vijak so ob koncu tridesetih let uvedli stalno. Leta 1844. je angleški parnik "Great Britain" nastopil vožnjo preko Atlantskega oceana kot prvi parnik z vijaki in se je ta vožnja popolnoma posrečila. V enakem razmerju s tehnično izpopolnitvijo je rastla seveda tudi brzina plovbe parnikov. Tako je na primer mogel parnik "Great Eastern" leta 1860. svojo prvo vožnjo iz Southamptona v New York dovršiti v enajstih dneh. Ta rekord so prekosili šele leta 1870.

Neprestano izboljševanje grajenja ladij in konstrukcije strojev je istočasno tudi zbudilo konkurenco med parobrodskimi družbami. Leta 1850. so vozili transatlantski parniki iz Angleške v New York 13 dni, leta 1860. 11 dni, leta 1870. devet dni. Epohalnega pomena je tudi izredni uspeh, ki ga je leta 1878. dosegel angleški parnik "Arizona", ki je v osmih dneh preplul Atlantski ocean.

Angleške parobrodne družbe, ki so imele doslej najhitrejšje zveze med kontinenti, so leta 1887. prekosili brzoparniki severonemškega "Lloyda". Ladja "Lahn" je namreč prišla čez Ocean v sedmih dneh in 13 urah. Toda ta rekord so v prihodnjih letih v medsebojnem boju med angleškimi in nemškimi parobrodskimi družbami posamezni parniki mnogokrat prekosili. Tako je dosegel leta 1891, brzoparnik "Bismark" rekord 6dni 11ur in 44 minut. Šele leto 1910 je pripeljalo Angleže zopet na čelo hitri vožnji. Družbi Cunard Line se je posrečilo z njenima parnikoma "Mauretania" in "Lusitania" prepluti Atlantsko morje v petih dneh, štirih urah in 46 minutah, in ta rekord od navedenega časa doslej še niso prekosili.

Toda tudi ta rekord bi rada prekosila White Star družba, da bi mogla potem naznaniti svetu, češ, mi imamo

največjo, najudobnejšo, najhitrejšo vožnjo! Kako strašno se je maščevalo to, na kako strašen način je bil dosežen rekord, zahtevajoč tako ogromno število žrtev, kakor jih ni dosedaj še nobena nesreča na morju.

Največje ladijske nesreče, ki so se dogodile pred katastrofo parnika "Titanica" v zadnjih desetletjih, so sledeče:

Dne 3 septembra leta 1878. se je potopil angleški parnik "Alice" s 1000 osebami.

Dne 4. julija leta 1898. se je potopil francoski parnik "Bourgogne" s 570 osebami.

Dne 6. maja leta 1902. se je potopil angleško-indijski parnik "Camorta" s 739 osebami.

Dne 15. junija leta 1904. se je potopil new-yorški izletniški parnik "Slocum" s 1000 osebami.

Dne 1. julija leta 1904. se je potopil norveški parnik "Norge" s 600 osebami.

Dne 10. septembra leta 1905. se je potopila admirala Togo bojna ladja "Mikasa" s 599 osebami.

Dne 4. avgusta leta 1906. se je potopil izseljeniški parnik "Sirio" s 385 osebami.

V zadnjih letih se je dogodilo še večje število ladijskih katastrof. Kakor znano, je katastrofa francoske bojne ladje "Liberte", ki se je potopila 24 septembra leta 1911. v pristanišču v Toulonu zahtevala 500 ljudi kot smrtno žrtve. Nesreča parnika "Titanica" pa je z ozirom na število žrtev brezdvomno največja v zgodovini.

Take katastrofe imajo pa končno tudi svoje dobre posledice. Po vsem svetu so začeli po katastrofi "Titanica" reševati vprašanje, kako zmanjšati možnost takih in enakih nesreč ter preskrbeti večjo varnost potujočemu občinstvu. Čuti je bilo veliko, več ali manj dobrih predlogov, nekatere dežele so takoj sklenile ostrejša predpisa v večjo varnost. — Združene države so bili med prvimi — tako, da je upati, da v bodoče ne bodo več mogoče tako strašne nesreče. V tem pogledu je velikega

pomena mednarodna konferenca, katero nameravajo sklicati pomorske vlasti. Tam se bodo podrobnejše bavili o tem.

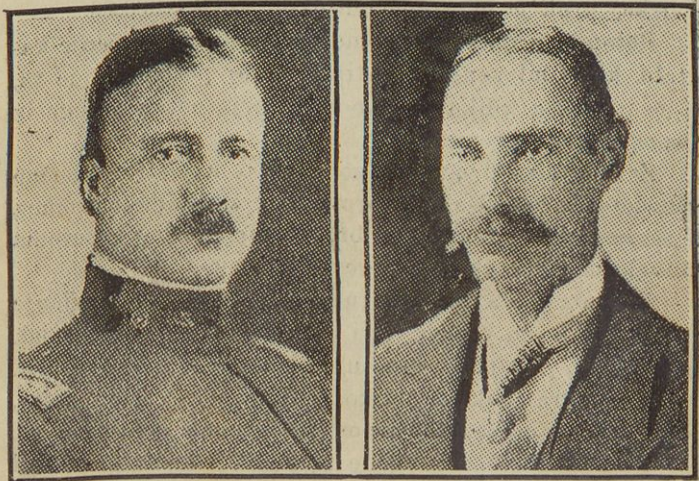
Izmed mnogih predlogov v večjo varnost potnikov omenim sledečega. Nek veščak je pisal sledeče: Zadnja katastrofa na morju bo rodila brezdvomno celo vrsto predlogov za varnostne odredbe. Najenostavnejša odredba je pač ta, da se potne ladje opremijo z zadostnim številom primernih, če mogoče nepotopljivih motornih čolnov. Za najradikalnejšo in najzanesljivejšo pa je smatrati uvedbo varnostne službe — najprej na tistih črtah, na katerih se največ vozi, kakor Evropa - Severna Amerika, in na krajših črtah na evropskih morjih — na način, da se na kurzih v razdaljah 100 kilometrov, v nevarnih krajih morda še nekoliko gosteje, postavijo proti nevihtam zavarovani parniki velike hitrosti, ki bi najdalje v eni ali poldrugi uri na brezžični poziv bili na licu mesta. Izvedba tega predloga ne bi bila pravzaprav tako draga, prihranila bi tudi varnostne naprave na ladjah. Trdno sem prepričan o tem, da se bo ta ideja prejalislej uresničila..



Zaključek.

Pogreb žrtev "Titanica". — Katastrofa v finacijskem oziru. — Kako "Titanic" sedaj izgleda.

Vlada Združenih držav je poslala nekaj dni po katastrofi na ono mesto ladji "Mackay-Bennett" in "Minnia", da vzameta na krov trupla, ki bi mogoče plavala tam okoli na vodi. Omenjena parnika sta našla vsega skupaj samo 306 trupelj, od katerih so jih pa 116 takoj zopet spustili v morje, seveda na ta način, da ne morejo več priti na površje. To se je zgodilo iz vzroka, ker so bili



Major A. Butte.

Col. J. J. Astor.

nekateri popolnoma razmesarjeni, nekateri pa so bili očitno potniki medkrovja, katerih itak ne bi nikdo reklamiral.

Dne 30. aprila 1912 je priplul parnik "Mackay-Bennet" v пристanišče v Halifax, N. S., ter izložil svoj grozni tovor. Med otetimi trupli je bilo tudi ono večkratnega milijonaja Astorja, ter drugih ameriških bogatašev. Trupla teh so odpeljali v njihove rodbinske grobnice, ona siromakov, sploh ona, za koja ni nikdo vprašal, so pa pokopali kar tam v skupen grob. Nad tisoč drugih žrtev kapitalistične pohlepnosti pa počiva na morskem dnu. R. I. P.!

* * *

Katastrofa v financijelnem oziru.

Denarna vrednost, ki je s potopom "Titanica" izgubljena, se more primerjati s stroški izgubljene vojne. V nekaj urah je bilo uničenih okoli \$25,000,000.00

Potop ogromne ladje pomenja absolutno uničenje kapitala, ki je bil vanjo investiran, česar posledice je ta, da je toliko in toliko milijonov denarja odtegnjenega iz gospodarskega prometa.

Zavarovalne družbe, ki so vsled te katastrofe močno prizadete, bodo zvišale zavarovalnine za ladijski promet, ki se že itak draže kar bo brezdvomno tudi razmeroma vplivalo na pristojbine za prevozno blago.

Ta katastrofa pa ima tudi velik vpliv na grajenje ladji kot tako in v prvi vrsti na vprašanje v dimenzijah izseljeniških parnikov. Grajenje gigantskih ladij zahteva, da se investira toliko in toliko kapitala v eno samo enoto, s čemur pa je v zvezi nevarnost za ogromne izgube.

V bližnjem času pa bodo za izgubljeno ladjo morali poiskati primerne zadostila in angleške ladjedelnice se bodo mogle pri gradnji novega parnika okoristiti z do-

sedanjimi žalostnimi izkušnjami, da bodo, kolikor dopušča človeška zmožnost, z novimi konstrukcijami onemogočile za prihodnost enako katastrofo.

* * *

Kako "Titanic" sedaj izgleda.

V bližini najglobokejše izmed treh mogočnih atlantskih morskih rup, ki je globoko 7086 metrov, leži sedaj "Titanic" 3300 metrov pod morsko gladino. Neprodirna tema vlada tam spodaj, niti najmanjši odsev solnčnih žarkov ne predre temnine. Vodna toplina v tej globini Atlantskega morja znaša 1.9 stopinj Celzija. Vedno je enaka, ker se upliv zime in poletja na morsko površino, ne kaže prav nič v teh globinah. Če je morje še tako razburkano, če divjajo še tako močni viharji na površju morja, tam doli se ne gane nobena kapljica, v smrtno tišino je vse zavito. Zelo zanimivo je, kako upliva tlak vode na reči, ki so na dnu morja. Samoposebi je umevno, da ima vodni steber, ki je visok 3000 metrov, že lepo težo. Saj tehta 1 liter vode 1 kilogram. Skoraj si ne moremo predstavljati jakost teže vodnega srebra, ki pritiska sedaj na "Titanicove" razvaline. V tej globini pride na kvadratni col 5000 funtov, ali na ploskev, ki meri 10 kvadratnih cm pritiska 20,000 kg. Ako bi bil človek 2000 sežnjev pod vodo, bi pritiskala nanj teža, ki jo ima 20 težko obloženih tovornih vlakov s stroji vred, ali z drugimi besedami: ako bi bil človek izpostavljen takemu enostranskemu tlaku, bi ga tako stisnil, da bi postal človek kakor kos tankega papirja. Dostikrat so že delali poizkuse, kako učinkuje vodni tlak. Kolikor mogoče globoko so izpustili velike kose plute. Ko so jih potegnili zopet kvišku, so bile za polovice manjše, tako zelo jih je stisnil vodni tlak in izgledale so kakor najtrši les. Tudi

lesene predmete stisne voda na polovico prvotne velikosti. Po vsem tem lahko mislimo, kakšen je "Titanic" v globini. Vsi ladjini prostori so stlačeni, da so kakor najtanjši papir. Oprava, vrata, stene so za polovico manjša, in trupla utopljenecv so stlačena z drugimi predmeti v maso. Radi tega so opustili sleherno misel, da bi potegnili iz globine potopljene predmete. Da bi se spustili potapljači k "Titanicu", nato še misliti ni, ker potapljač se spusti le do 60 metrov, morda tudi malo več, pod morskovo površino. Ker pa pritiska taka teža vode nanj, mu ni mogoče v globini izvrševati kakega dela. Čeprav je moderna tehnika na taki višini, nima nobenega mehanskega sredstva, s katerim bi bilo mogoče delati pod takim pritiskom. Skušali so že priti v znatne morske globine s podmorskimi čolni, a ti so že 40 metrov pod morskovo površino odrekli. Potopljena ladja leži torej za vse čase na morskem dnu.

KONEC



NARODNA IN UNIVERZITETNA
KNJIŽNICA



00000222804