

Die Anzahl der Rettungsboote

by Christian Homeier Feb 2022

www.titanic-research.de

Einleitung

Häufig steht die Anzahl und die Kapazität der Rettungsboote an Board der Titanic im Bezug auf die Katastrophe in starker Kritik. Viele Aussagen zu diesem Thema werden jedoch mit heutiger Sichtweise betrachtet und missachten die damals herrschenden Regularien und auch die das Vertrauen in von Menschen geschaffenes.

Dieser Artikel zeigt diese damals herrschenden Regularien und klärt auf warum die Titanic über ausreichend bzw. mehr als gstzl. geforderte Rettungsboot verfügte.

Regularien im Jahr 1912

Im April 1912 waren das Merchant Shipping Act (Handelsschiffahrtsgesetz) von 1894 und von 1906 in Kraft. Interessant ist hier der Artikel 427 des 1894er Gesetzes.

Life-saving Appliances.

427.—(1.) The Board of Trade may make rules (in this Act called rules for life-saving appliances) with respect to all or any of the following matters; namely,—

(a.) The arranging of British ships into classes, having regard to the services in which they are employed, to the nature and duration of the voyage, and to the number of persons carried;

(b.) The number and description of the boats, life-boats, life-rafts, life-jackets, and life-buoys to be carried by British ships, according to the class in which they are arranged, and the mode of their construction, also the equipments to be carried by the boats and rafts, and the methods to be provided to get the boats and other life-saving appliances into the water which methods may include oil for use in stormy weather; and

(c.) The quantity, quality, and description of buoyant apparatus to be carried on board British ships carrying passengers, either in addition to or in substitution for boats, life-boats, life-rafts, life-jackets, and life-buoys.

(2.) All such rules shall be laid before Parliament so soon as may be after they are made, and shall not come into operation until they have lain for forty days before both Houses of Parliament during the session of Parliament; and on coming into operation shall have effect as if enacted in this Act.

(3.) Rules under this section shall not apply to any fishing boat for the time being entered in the fishing boat register under Part IV. of this Act.

Übersetzung des Artikel 427

Das Board of Trade erlässt Regeln (in diesem Gesetz als Regeln für Rettungsmittel bezeichnet) in Bezug auf alle oder einzelne der folgenden Angelegenheiten, nämlich (a) Die Einteilung der britischen Schiffe in Klassen unter Berücksichtigung der Dienste, in denen sie eingesetzt werden, der Art und Dauer der Reise und der Zahl der beförderten Personen;

(b) Die Anzahl und Beschreibung der Boote,

Abbildung 1 zeigt den entsprechenden Artikel

Rettungsboote, Rettungsflöße, Schwimmwesten und Rettungsbojen, die von britischen Schiffen je nach der Klasse, in der sie eingeteilt sind, mitgeführt werden müssen, sowie die Art ihrer Konstruktion, ferner die Ausrüstungen, die von den Booten und Flößen mitgeführt werden müssen, und die Methoden, die vorgesehen werden müssen, um die Boote und andere

Rettungsmittel ins Wasser zu bringen, wobei diese Methoden Öl für den Einsatz bei stürmischem Wetter einschließen können; und

(c) Menge, Beschaffenheit und Art der schwimmfähigen Geräte, die an Bord britischer Schiffe, die Fahrgäste befördern, entweder zusätzlich zu oder anstelle von Booten, Rettungsbooten, Rettungsflößen, Schwimmwesten und Rettungsbojen mitzuführen sind.

(2) Alle derartigen Vorschriften werden dem Parlament so bald wie möglich nach ihrer Erstellung vorgelegt und treten erst dann in Kraft, wenn sie während der Sitzungsperiode des Parlaments vierzig Tage lang bei beiden Kammern des Parlaments gelegen haben; nach ihrem Inkrafttreten haben sie die gleiche Wirkung, als ob sie in diesem Gesetz erlassen worden wären.

(3) Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten nicht für Fischereifahrzeuge, die derzeit in das Fischereifahrzeugregister gemäß Teil IV dieses Gesetzes eingetragen sind.

Entsprechende Regularien sind den "Regulations and Suggestions as to the Survey of the Hull, Equipments, and Machinery of Steam Ships carrying Passengers" zu entnehmen. Von Interesse sind hier die Abschnitte 28 bis 42.

Wie im Merchant Shipping Act gefordert werden die Anforderungen wie folgt abgehandelt:

Art. 28 - Klassifizierung der Schiffe;

Art. 29 - Generelle Regelungen - Boote;

Art. 30 - Kubik Kapazität;

Art. 31 - Anzahl der Personen pro Boot;

Art. 32 - Mittel zum abfieren der Boote;

Art. 33 & 34 - Ausrüstung der Boote;

Art. 35 - Anzahl der Personen pro Rettungsfloß;

Art. 36 - Schwimmfähige Geräte (bojen etc.);

Art. 37 - Rettungsringe;

Art. 38 - Rettungsbojen;

Art. 39 - Positionen der Rettungsbojen & -ringe

....

Art. 42 - Kapazität und Form von Rettungsbooten

Eine genaue Betrachtung kommen Artikel 40, 41 und 42 zu.

40. (12.) When ships of any Class are divided into efficient water-tight compartments to the satisfaction of the Board of Trade, they shall only be required to carry additional boats, rafts, and buoyant apparatus of one-half of the capacity required by these Rules, but the exemption shall not extend to life-jackets or similar approved articles of equal buoyancy suitable to be worn on the person.

Abbildung 2 Artikel 40 Board of Trade Regulations

Übersetzung Artikel 40

Sind Schiffe aller Klassen zur Zufriedenheit des Board of Trade in wirksame wasserdichte Abteilungen unterteilt, so sind sie nur verpflichtet, zusätzliche Boote,

Flöße und schwimmfähige Geräte von der Hälfte des in diesen Regeln vorgeschriebenen Fassungsvermögens mitzuführen; die Befreiung erstreckt sich jedoch nicht auf Schwimmwesten oder ähnliche zugelassene Gegenstände von gleichem Auftrieb, die am Körper getragen werden können.

41. The TABLE referred to in the foregoing Rules, showing the minimum number of boats to be placed under davits and their minimum cubic contents.

Gross Tonnage.	Minimum Number of Boats to be placed under Davits.	Total Minimum Cubic Contents of Boats to be placed under Davits, L. x B. x D. x 6.
1.	2.	3.
10,000 and upwards	16	5,600
9,000 and upwards	14	5,250
8,500 and under 9,000	14	5,100
8,000 " 8,500	14	5,000
7,750 " 8,000	12	4,700
7,500 " 7,750	12	4,600
7,250 " 7,500	12	4,500

Abbildung 3: Tabellenausschnitt

Tonnen und mehr ausreichend sind.

Übersetzung Artikel 41

Die Tabelle, auf die in den vorstehenden Regeln Bezug genommen wird und in der die Mindestanzahl der Boote, die unter Davits platziert werden müssen, und ihr Mindestfassungsvermögen angegeben sind

Wie aus der Tabelle ersichtlich ist, sind 16 Rettungsboote für Schiffe mit einer Brutto-Tonnage von 10.000

Besichtsungsbericht

AN EMIGRANT SHIP

131428

11 APR 1912

Name and official number.	Port of registry.	Tonnage.	Single, twin, triple or quadruple screw.	Where built.	Where entered.
"Titanic"	Liverpool	10,000	Triple screw	Belfast	1912
Date of expiration of passenger certificate.	Mean draught of water and freeboard.	Name and address of owner or agent.	Intended voyage.		
2-4-13	34' 0"	Oceanic Steam Navigation Co. Ltd. 20 James Street Liverpool	Foreign		

MASTER AND OFFICERS.

Rank.	Name in full.	Number of certificates.	Grade.
Master	Edward John Smith	14,102	Ex-master
First Mate	Wm. McMaster Murdoch	025,480	Ex-master
Second Mate	Charles Arthur Lightoller	027,571	Ex-master
First Engineer	Joseph Bell	19,224	Ex-master
Second Engineer	Wm. Edward Fitzgerald	32,573	Ex-master

LIFE-SAVING APPLIANCES.

Description of boats and rafts.	No.	Cubic contents in feet.	No. of persons they will accommodate.	Materials.	Number under davits.	Are they so placed as to be readily put into the water?	Are they provided with the equipment required by the rules?
Boats, Section A.	14	9172	910	Wood	14	Yes	Yes
Boats, " B.	✓						
Boats, " C.	✓						
Boats, " D.	2	648	80	Wood	2	Yes	Yes
Boats, " E.	4	✓	188	Wood with canvas bottoms.	✓	Yes	Yes
Life Rafts	✓						
Number of life belts.	Number of life buoys.	Is the ship supplied with all the life-saving appliances required by the rules?					
3560	48	Yes					

(322a) (3132) W127277/0.143. 1000 11-10 W B & L

Abbildung 4: Der Besichtsungsbericht der Titanic

Rettungsbootklassen

Klasse A:

Rettungsboote der Klasse A die nach den höchsten Anforderungen gebauten Boote und mussten den größten Teil der Rettungsboote ausmachen. Die Boote hatten eine Nenngröße von 30ft x 9ft x 4ft (L x B x T), es ist also davon auszugehen dass die Baumaße ein klein wenig größer waren, da bei der Vermessung für die Board of Trade die gemessenen Maße galten. Das Nenn-Fassungsvermögen wäre 648 Kubik-Fuß gewesen, dass bei der Titanic gemessene betrug 655 Kubik-Fuß. Ein Boot der Klasse A durfte pro Kubik-Fuß eine Person aufnehmen, also 65 Personen je 30ft Boot.

Klasse D:

Die 25ft. Rettungsboote der Klasse D waren von nicht so hohen Bauansprüchen und ihre Anzahl war auf 2 der Gesamtzahl der Boote begrenzt. Die niedrigeren Bauansprüche wurden begründet durch den Umstand dass es meist Arbeitsboote waren die von der Crew benutzt wurden. Ein Boot der Klasse Klasse D durfte je 8 Kubik-Fuß einen Insassen aufnehmen. Die gemessene Kapazität der Boote betrug 324 Kubik-Fuß, also 40 Personen je Boot.

Klasse E:

Die Engelhardt Faltboote gehörten der Klasse E an, da diese unter dem Standard der Titanic lagen war ihre Anzahl nicht reguliert. Durch Berechnungen wurde die Kapazität bestimmt und 3,8 Kubik-Fuß je Insassen bestimmt. Die genauen Berechnungen liegen mir nicht vor, lediglich die Gesamtzahl von 47 Insassen je Boot.

Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich also sagen; die Titanic hätte laut Regularien 16 Rettungsboot mit einer Gesamtkapazität von 5.500 Kubik-Fuß, also grob 550 Personen haben müssen. Ausgerüstet war sie mit 16 Booten mit einer Gesamtkapazität von 9.820 Kubik-Fuß was 990 Personen entspricht, und zusätzlich mit 4 Faltbooten die 188 Personen aufnehmen konnten. So hätten die Boote mit der die Titanic ausgerüstet war bei voller Auslastung 1.178 Personen aufnehmen können. Das entspricht annähernd dem doppelten der gesetzlichen Vorgaben. Zusätzlich muss betrachtet werden, dass durch die Wasserdichten Abteile eine weitere Reduzierung der Boote (vgl. Art. 40/Abbildung 2) ohne weiteres möglich gewesen wäre.

Fazit

Es mag aus heutiger Sicht fahrlässig oder sogar etwas abstoßend wirken

dass ein Schiff welches zum Transport von über 3.000 Menschen bestimmt ist, die Zulassung bekommt mit Rettungsbooten für gerade einmal 1/6 der sich an Board befindlichen Personen. Andererseits wenn man es zeitgenössisch betrachtet lag auch keine Notwendigkeit für mehr Boote vor, da man der Meinung war dass man auf dem stark befahrene Nordatlantik jederzeit Hilfe bekommen kann und die Boot so nur als Transferboote einsetzen muss, da es eine solche Katastrophe vorher nicht gegeben hat.

Quellen- & Bildnachweise

Abbildung 1 - Britische Gesetzgebung, <https://www.legislation.gov.uk>

Abbildungen 2, 3 & 4 - Britisches National Archiv,

<https://www.nationalarchives.gov.uk>

