

Titanic – Die (Kurz)-Geschichte

by Christian Homeier Feb 2022

www.titanic-research.de

Einleitung

Ein Schiff, so sicher wie es nur sein kann, ja sogar unsinkbar sollte es sein. Ausgestattet mit dem größten Luxus den die Zeit zu bieten hat. Und schnell, in nur 7 Tagen von Europa nach Amerika. An Board die reichsten und einflussreichsten Herrschaften ihrer Zeit. Dann auf der Jungfernfahrt im April 1912 die Katastrophe, nach einem Zusammenstoß mit einem Eisberg versinkt das Wunderwerk der Technik in zwei Stunden und vierzig Minuten in den Fluten des Nordatlantik und reißt dabei über 1500 Menschen mit in den Tod.

So oder so ähnlich kennen die meisten Menschen die Geschichte der Titanic. Die wahre Geschichte jedoch ist wesentlich länger und zeigt ebenso eine Zeit der politisch Umwälzung, Gewalt und einem Gefühl des Menschen, welches bis heute fortlebt, die Natur beherrschen zu können. Doch fangen wir mal ganz von vorne an...

Konkurrenzfähig bleiben*

Wie man sich erzählt beginnt die Geschichte der Titanic bei einer Abendgala im Jahr 1907 im House Belgravia in London. Der Werftbesitzer Lord William James Pirrie hatte seinen Geschäftspartner, den Vorsitzenden der White Star Line, Joseph Bruce Ismay zu Gast. Aufgeheizt durch den Umstand, dass die Reederei Cunard neue und sehr schnelle Schiffe, die Mauretania und Lusitania, bauen lies, entschied man schnell dem etwas noch größeres entgegen zu setzten. Um die Hälfte größer, wesentlich Luxuriöser, auch für dritte Klasse Passagiere, sollten sie werden, nicht schneller, denn Pirrie verstand sich in Wirtschaft und erkannte das die Kosten die ein schnelles Schiff aufwirft sich nicht rechnen. Um Cunard Konkurrenz zu machen entschied man zwei Schiffe und später auch drittes zu bauen.

Veränderungen

Abgesehen davon dass viele der Beteiligten den Zeitplan von Pirrie am liebsten ins Reich der Fantasien gesteckt hätten, musste auch die Werft wachsen um Schiffe solchen Ausmaßes bauen zu können. Also ließ Pierrie kurzerhand Hellingen abreißen und durch



2 neue, wesentlich größere ersetzen. Der Clou an den neuen Hellingen war ein großes Stahlfachwerk an dem ein ausgeklügeltes System von Laufkränen arbeitete, welche in der Lage waren jeden Abschnitt der Schiffe zu erreichen, die so genannten Arrol-Gantrys.

Da Pirrie wusste dass er mit dieser Mamutaufgabe der Ingenieurskunst Geschichte schrieb, engagierte er den damals besten Fotografen Irlands, Robert Welch. Dieser hielt beinahe jede Bauphase der beiden Schiffe für die Nachwelt fest.

Der Bau*

Nachdem der Bau der Schwestern 1907 per Handschlag beschlossen wurde, wird die Bestellung der Titanic, also auch der mutmaßliche Vertragsabschluss auf den 1. August 1908 datiert. Auch die Namensgebung der Nr.400 und der Nr.401 dürfte hier erfolgt sein. Da es sich laut Pirrie bei der 400 um ein Schiff handelt das selbst den Göttern gefallen müsste taufte er es Olympic, nach der Heimat der Griechischen Götter, dem Olymp. In Anlehnung daran taufte Ismay die 401 auf den Namen Titanic, in Bezug auf die Rivalen der griechischen Götter, den Titanen.

Nachdem die Olympic bereit Formen annahm, wurde der Kiel der Titanic am 31. März 1909 gelegt. Gebaut wurden die Schwestern im Spantenprinzip. Die Spanten wurden im Schnürboden der Werft im Maßstab 1:1 aufgezeichnet, anhand dieser Zeichnungen im Rohofen zurecht gebogen und dann senkrecht am Kiel montiert. An diese Spanten wurde später die Aussenhülle genietet, Platten mit einer durchschnittlichen Länge von 10m, einer Höhe von 2m und einer Dicke von 2,5cm. Diese Werte sind jedoch nur als grobe Richtlinien anzusehen, da manche Platten dünner waren, oder andere Ausmaße hatten. Die Niete bestanden je nachdem entweder aus Eisen oder Stahl, abhängig von der Position. Genietet wurde von Hand oder mit einer Hydraulischen Nietmaschine.

Noch während des Baus zog sich der bis dato Chefkonstrukteur Alexander Carlisle von der Werft zurück. In den offiziellen Anhörungen zur Titanic-Katastrophe sagt er nur dazu dass er sich zurückgezogen habe. Spekuliert wird schon seit längerem dass er sich nach einem Streit mit Pirrie bezüglich der Anzahl der Rettungsboote zurück zog, Bestätigung für diese These konnte aber zum Zeitpunkt des Erstellen dieses Artikels nicht gefunden werden. Nach dem Rückzug Carlisle's übernahm Thomas Andrews, Neffe von Pirrie, die Position des Chefkonstruktors.

Der Stapellauf erfolgte dann am 31. Mai 1911. Fast fertig gestellt, mussten die Arbeiten an der Titanic jedoch verlangsamt werden um Ressourcen zu schaffen für ihre Schwester Olympic, die im September 1911 einen Zusammenstoß mit dem Kriegsschiff HMS Hawke erlitt. In diesem Zusammenhang wurde der Titanic auch eine Schraubenwelle demontiert um sie der Olympic einzusetzen. Durch diese Reparaturarbeiten verzögerte sich die Fertigstellung der Titanic um knapp 3 Monate, was zu der nahenden Katastrophe beitragen sollte. Der Umstand dass die Olympic trotz des immensen Schadens nicht gesunken ist, bestärkte den Ruf der "Unsinkbarkeit" der Schiffe zusätzlich. Nach erfolgter Seetauglichkeitsprüfung wurde die Titanic dann am 02. April 1912 durch die White-Star-Line in Dienst gestellt.

Die Jungfernfahrt

Für ihrer Jungferreise von Southampton nach New York wurde die Backbordseite der Titanic extra noch einmal auf Hochglanz gebracht, denn die Wochen am Ausrüstungskai hatten dem neuen Schiff ziemlich zugesetzt und selbstverständlich wollte man dem extravaganten Publikum ein nagelneues Schiff präsentieren. Die Steuerbordseite wurde dabei vernachlässigt, denn diese war von den Passagieren nicht zu sehen.

Am 10. April 1912 startete die Titanic um kurz nach 12 Uhr begleitet von Blicken und Jubelrufen zu ihrer ersten und letzten Fahrt. Durch den in England herrschenden Kohlestreik bedingt, lagen einige Schiffe festgemacht im Hafen von Southampton. Eines dieser Schiffe, die New York riss sich aus seiner Vertauung als die Titanic mit ihrem immensen Schraubenwasser vorbei zog und steuerte Achtern voraus auf die Titanic zu. Nur das Eingreifen des Schleppers Vulcan konnte eine Kollision verhindert werden. Dies bedingte eine Verspätung von einer Stunde, bot aber den Gästen an Bord eine gute Show.

Rund 80 Seemeilen auf dem Ärmelkanal später ankerte die Titanic vor dem Hafen von Cherbourg. Die Ausmaße der Titanic ließen ein direktes Anlegen im Hafen nicht zu also bediente man sich zweier Tenderschiffe, der Nomadic und der Traffic um Post und Passagiere zu tauschen. Der Halt endete um 20:30 Uhr mit ihrem Aufbruch Richtung Queenstown, dem heutigen Cobh, welches sie am Folgetag gegen 11:30 Uhr erreichte. Nach guten 2 vergangen Stunden und nach der Aufnahme weiterer Post und Passagiere startete die Titanic ihren Weg Richtung Amerika. Das letzte gemachte Foto entstand hier in Queenstown.

Es wird vermutet dass die Titanic auf ihrer Reise die sog. Südliche

Route genommen hat, um Eisbergen im Labradorstrom zu entgehen. Beweise dafür lassen sich jedoch keine finden. Drei Tage nach der letzten Landschaft erblickte der Wachposten im Ausguck, Frederik Fleet, gegen 23:40 Uhr Schiffszeit eine sich aus der Dunkelheit der Nacht abhebende dunkle Masse. Kurze Zeit später läutete er die Alarmglocke 3 mal und meldete der Brücke "Eisberg Voraus". Entgegen genommen wurde die Warnung vom wachhabenden Offizier William Murdoch welcher gleich das Ruder "Hart Steuerbord" legen lies um mit Hilfe eines "Porting around"- Manövers den Eisberg Backbord zu umfahren. Aussagen von Heizern zur Folge lies Murdoch die Maschinen erst stoppen und dann rückwärts wieder anfahren, was wie man heute weiß, eine fatale Fehlentscheidung gewesen ist, da sich bedingt durch den Vortrieb das Schiff wesentlich schneller hätte drehen können. Die Titanic schaffte eine Drehung von guten 8 Grad bevor es zur verheerenden Kollision kam. Die Titanic schrammte an dem Eisberg entlang und zog sich mehrere Löcher in ihrer Seitenwand zu. Bedingt durch diesen Schaden begann sich der Bug ins Wasser zu senken was schlussendlich zu einer Überschwemmung der Schotten führte und somit den Untergang herbei führte.

In den 2 Stunden und 40 Minuten zwischen Kollision und endgültigen Versinken des Schiffes diverse Funksprüche und Leuchtraketen abgesendet sowie 705 Personen in die Rettungsboote gebracht und zu Wasser gelassen. Einige wurden später noch aus dem Wasser gerettet.

Mehr als 1500 Menschen starben entweder an Unterkühlung, Ertrinken oder verblieben auf der Titanic, als diese in den Fluten versank.

Am nächsten Morgen wurden die Überlebenden von der Carpathia und der Californian aufgenommen und nach New York gebracht.

Danach

Nach der Katastrophe wurden, nach Abschluss der offiziellen Untersuchungen, diverse Umbauten an dem Schwesterschiff Olympic sowie an der Konstruktion des sich im Bau befindlichen 3. Schiffes, der Britannic, vorgenommen. Unter anderen eine doppelte Seitenwand sowie Rettungsboote für alle Passagiere und Besatzungsmitglieder. Ebenfalls wurde die International IcePatrol gegründet, eine Organisation die die Eisbergbewegungen auf dem Nordatlantik überwacht und an die Schifffahrt meldet, und die Regularien der britischen

Handelsmarine angepasst.

* die mit dem " * " gekennzeichneten Bereiche enthalten z.T auf zeitgenössischen Erzählungen basierte Inhalte, für die nicht immer ein historisch erwiesener Hintergrund besteht.

Diese Kurz-Geschichte soll einen kurzen Einblick in die tragische Geschichte der Titanic geben, weitere, wesentlich ausführlichere Artikel, historisch wie technisch, werden in unregelmäßigen Abstand auf www.titanic-research.de veröffentlicht werden!

Quellenangaben

Lawrence Beesley – The Loss of the SS Titanic
Colonel Archibald Gracie – Titanic A survivor´s Story
Untersuchungsberichte – Titanicinquiry.org
Titanic – Birth of a Legend

