



Travail personnel
RMS Titanic
Triumph und Tragödie
LYCEE ERMESINDE

Mandy Simon | 7 C6

Inhaltsverzeichnis:

1. Persönliche Einleitung
2. Einleitung
3. White Star Line
4. Die Titanic
5. Der Bau der Titanic
6. Die Ausstattung und Einrichtung des Schiffes
7. Die Mannschaft der Titanic
8. Der Tag der Abreise
9. Prominente an Bord
10. Die Überfahrt
11. Der Untergang der Titanic
12. Überlebende und Tote
13. Die Schlagzeilen im Tageblatt
14. Die Untersuchungen
15. Was wurde aus dem Unglück gelernt?
16. Die Entdeckung des Schiffes
17. Überreste der Titanic
18. Die Gräber der Verstorbenen
19. Filme
20. Schlussfolgerung
21. Quellen
22. Praktischer Teil

1. Persönliche Einleitung:

Ich mag Geschichte und Dramen die in einem anderen Zeitalter spielen. Menschliche Schicksale und Tragödien berühren mich. Den Mythos um die Titanic finde ich faszinierend. Am interessantesten finde ich die Menschen der Titanic: die Passagiere (Prominente, Mittelklasse, Emigranten), die Überlebenden, die Crew, die Architekten, die Arbeiter der Werft, die Richter und Anwälte und die

Forscher. Die Katastrophe zeigt, dass der Mensch trotz vieler Errungenschaften nicht fähig ist, alles zu kontrollieren. Erfolgsgier führt oft zu menschlichem Versagen.

2. Einleitung

Seitdem der Mensch mit Schiffen die Meere der Welt befährt, kam es immer wieder zu tragischen Schiffskatastrophen mit vielen Opfern. Der größte Schiffsbruch der Geschichte nach Christus war zweifellos die *Titanic*, die am **14 April 1912** unterging. Die *Titanic* war nicht wie andere Schiffe mit zwei sondern mit 3 Schiffsschrauben ausgestattet. Auf ihrer Jungfernfahrt, am Mittwoch, dem 10. April 1912 über den atlantischen Ozean von Southampton (England) nach New York (USA), kollidierte die *Titanic* südöstlich von Neufundland mit einem Eisberg. Das gewaltige Schiff der Rederei *White Star Line* welches als unsinkbar galt riss über 1.500 Menschen in den Tod. Denen über 2.200 Passagieren standen viel zu wenige Rettungsboote zu Verfügung, so dass viele mit dem Schiff untergingen oder im eiskalten Atlantik ertranken. Weltweit berichteten die Zeitungen von der Katastrophe und viele Menschen verloren ihre Familien. Captain Edward Jon Smith hatte während der Jungfernfahrt das Kommando. Er war sehr beliebt und galt als ein sehr erfahrener Kapitän. Die Schwesterschiffe *Titanic* und *Olympic* waren nahezu baugleich. Leider gibt es keine Aufnahmen der *Titanic* jedoch von der *Olympic*. Die Öffentlichkeit ist bis heute stark am Geschehen interessiert. Sehr früh wurde ein Stummfilm entwickelt, damit sich die Menschen ein Bild des Untergangs machen konnten. In diesem Film wurden Notfallapparaturen gezeigt, die so auch auf der *Titanic* zu finden waren, jedoch konnten diese keine Leben retten. Auf der *Titanic* befanden sich 20 Rettungsboote, 14 davon konnte man mit jeweils 65 Personen besetzen, 2 andere gaben jeweils Platz für 40 Passagiere.

Demnach gab es nur Rettungsboote für gut die Hälfte der Leute an Bord.

Das Symbol der Rederei

3. White Star Line

Die erste White Star Line

Die Erste White Line wurde zu Nutze des Handels zwischen Großbritannien und Australien von John Pilkington und Henry Threlfall Wilson in Liverpool (England) gegründet und charterte zunächst nur Segelschiffe. Die *Tayleur* sank auf ihrer Jungfernfahrt, das kostete 300 Menschen das Leben und war ein tiefer Schlag für die Rederei. Erst 1863 begann die *White Star Line* Dampfschiffe herzustellen. Nach den gescheiterten Fusionsversuchen zur Entwicklung neuer Routen wurde sie eher auf die Verbindung zwischen Liverpool und New York eingesetzt.



Die zweite White Star Line

Die zweite White Star Line wurde 1863 von Thomas Ismay gegründet, der davor der ehemalige Direktor der *National Line* war. Noch immer waren sie auf den regelmäßigen Routen von Liverpool nach New York fokussiert. Später wurde Bruce Ismay der Leiter der *White Star Line*. Zunächst war der Hauptsitz der Rederei in Liverpool und später in London. Die Schiffe ähnelten sich in gewissen Punkten: wenn man genauer hinschaut merkt man, dass auf jedem Schiff der *White Star Line* mindestens ein ockerfarbener Schornstein mit schwarzen Treppen steht. Was einem außerdem auffällt, ist, dass die Schiffsnamen immer mit "ic" auf hören.

Die Titanic ist wohl das meistdargestellte Schiff aller Zeiten.

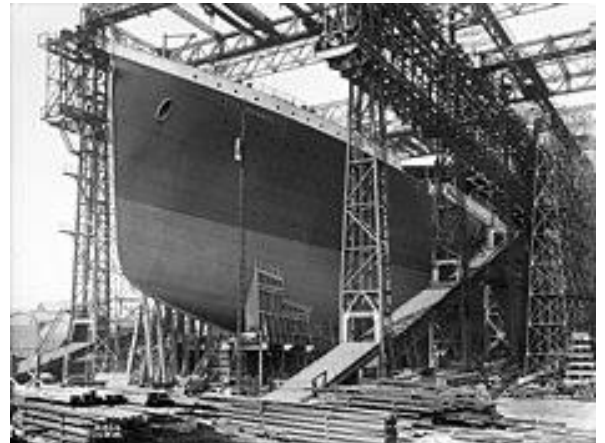
4. Die Titanic

Informationen

Heimat:	Vereinigtes Königreich, Liverpool
Schiffstyp:	Passagierdampfer, Linienschiff
Klasse:	Olympic-Klasse
Reederei:	White Star Line
Flagge:	England
Abfahrt:	10. April 1912
Gesunken:	15. April 1912
Breite:	28,19 m
Höhe:	53,33 m
Länge:	269,04 m
Gewicht:	39.380 Tonnen
Besatzung:	897
Schwesterschiff:	Olympic
Ziel:	New York
PS:	51000
Knoten:	24
Seite des Zusammenpralls:	Steuerbord

5. Der Bau der Titanic

Die Idee solch ein Schiff zu bauen wurde während einer Dinner-Party im Sommer 1907 geboren. Lord Pirrie, Direktor der Werft Harland & Wolf und J. Bruce Ismay, Präsident der White Star Line schmiedeten zusammen Pläne. Die White Star Line war eine englische Gesellschaft, gehörte jedoch zu dem amerikanischen Konzern IMM (International Mercantile Marine) des Finanzmogul J.P. Morgan. Sein Geld finanzierte den Bau (zirka 7,5 Mio. \$ - heute 123 Mio. \$ oder rund 431.372.549€). Die Titanic wurde in der Werft von Harland & Wolf gebaut, der damals größten Werft der Welt. Die Bauarbeiten fingen 15 Wochen nach dem Beginn des Baues des Schwesterschiffs *Olympic* an. Man begann am 31. März 1909 mit dem Bau. Es brauchte 5 Jahre um die Titanic fertigzustellen. Die Arbeit war gefährlich und so starben einige Männer die am Bau beteiligt waren. Irische Werftarbeiter bauten das Schiff. Die Werft beschäftigte mehr als 1.500 Arbeitnehmer. Ein einfacher Werftarbeiter verdiente damals etwa 2£ die Woche, ungefähr 2€ und 28 Cent.



Der Rumpf bestand aus 3cm dicken Stahlplatten welche von 3 Mio. Nieten zusammengehalten wurden. Er war doppelwandig und in 16 wasserdichte und verschließbare Abteilungen aufgeteilt. Zwei beliebige der mittleren oder vier der vorderen Abteilungen konnten voll mit Wasser laufen, ohne dass das Schiff seine Stabilität verloren hätte. Man hielt das Schiff deshalb für unsinkbar, da selbst bei einem schweren Zusammenstoß schlimmstenfalls 2 Kammern beschädigt worden wären.

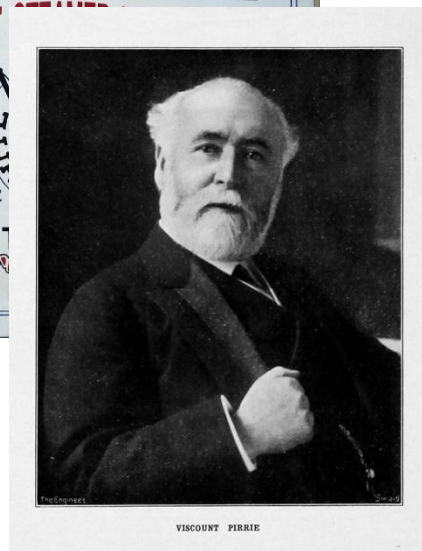
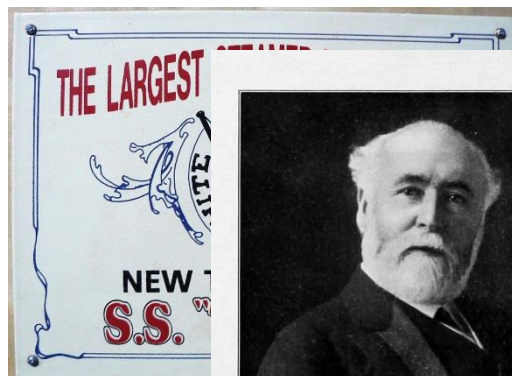
Entworfen wurde das Schiff von Thomas Andrews, Leiter des Planungsbüro Harland & Wolff.

Die Titanic war das größte Passagierschiff, das jemals gebaut worden war: so lang wie 4 Häuserblocks und so breit wie eine vierspurige

Autobahn, so hoch wie ein elfstöckiges Gebäude. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war man auf Schiffe zur Überquerung der Ozeane angewiesen.

Drei Propeller trieben die Titanic mit einer Leistung von 51.000 PS an. Die maximale Geschwindigkeit betrug bis zu 24 Knoten (44,5 km/St.). Die Titanic hatte 4 Schornsteine, welche über 24 Meter hoch waren. Der vierte Schornstein diente nur zur Optik des Schiffes, da er kein Rauchabzug war. Er diente jedoch zur Entlüftung der Kessel- und Maschinenräume.

Es gab an Bord ein großes elektrisches Netz. 10.000 Glühlampen beleuchteten das Schiff. Die Sportgeräte des Fitnessraumes wurden teilweise mit Strom betrieben und das Schwimmbad wurde sogar elektrisch geheizt. Auch in der Küche brauchte man Elektrisch für die Tellerwärmer, Teigmixer, Eismaschinen usw.



Bruce Ismay

Lord Pirrie

Das Schiff wurde auf den Namen Titanic getauft weil das Wort etwas sehr Großes bezeichnet. Die Titanen waren in der griechischen Mythologie ein berühmtes Riesengeschlecht.

6. Die Ausrüstung und Einrichtung des Schiffes

Die fast fertige Titanic erhält einen letzten Anstrich im Februar 1912. Die Ausrüstung dauerte 10 Monate. Dazu gehörte alles, was ein Schiff für eine Seereise benötigt, von den Schornsteinen bis hin zu den Kochtöpfen.

64 Rettungsboote waren ursprünglich geplant. Sie wurden auf 32 und dann sogar auf 16 reduziert um Platz zu gewinnen. Zusammen mit 4 Notbooten gab es also 20 Rettungsboote.

3.220 km Elektrokabel waren auf der Titanic verlegt. Es gab 2.000 Fenster und Bullaugen.

An Bord gab es eine Telefonzentrale mit 50 Anschlüssen für den internen Gebrauch. Einige in den Kabinen der ersten Klasse, auf der Kommandobrücke, im Krähenneest, den Küchenbereichen, in der Kabine des Chefindgenieurs usw. Verbindungen an Land waren mit dieser Anlage nicht möglich.

Auf der Titanic gab es zwei Masten von jeweils 63 m Höhe welche keine Segel hatten. Der vordere am Bug war mit einem Kran versehen, der beispielsweise Autos hob. Im Inneren befand sich eine Leiter um das Krähenneest zu erreichen. Zwischen den Masten waren 4 Drähte für den Funkverkehr gespannt. Eine Generatoranlage welche mit dem Dampf aus den Kesseln betrieben wurde, stand für

die Versorgung sämtlicher Lampen und Maschinen zu Verfügung, sowie für die Heizungssysteme.

Die Überprüfung der Seetüchtigkeit am 2. April dauerte nicht einmal einen Tag, da man nach den ersten Prüfungen sehr zufrieden war und da sich die Olympia ja bereits bewährt hatte. Acht Tage später begab sich das Schiff auf seine Jungfernfahrt.

Es wurde keine Champagnerflasche am Bug zerschlagen, derartiges war bei der Werft nicht üblich.

Fracht der Titanic:

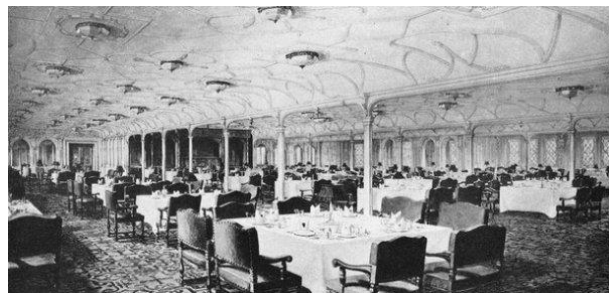
- Straußenfedern
(12 Kisten)
- Walnüsse ohne Schale
(300 Kisten)
- Sardinen
(25 Kisten)
- Strohhüte
(4 Kisten)
- Champagner
(63 Kisten)
- Tennisbälle
(3 Kisten)
- Käse
(1 Kiste)
- Samt
(1 Kiste)
- Haarnetze
(4 Pakete)
- Kartoffeln
(1.196 säcke)
- Quecksilber
(2 Fässer)
- Olivenöl
(25 Kisten)
- Ungehobelte Eichenbalken
- Standuhren
(2 Kisten)

Die Beiladung war der schnellste Weg Waren über den Atlantik zu transportieren und war somit ein lukratives Geschäft. Sogar ein Auto der Marke Renault wurde im Laderaum verstaut.

Das ungewöhnlichste Stück war jedoch ein Buch mit einer alten Spruchsammlung namens „The Rubaiyat of Omar“ welche mit 1.050 in golde gefasste Edelsteinen verziert war. Es war in London auf einer Auktion gesteigert worden und auf dem Weg zu seinem Besitzer in New York.

Geschäftsführer Alexander Carlisle kümmerte sich um die Details.

Die 1. Klasse:



Die Erste Klasse Passagiere wurden nicht enttäuscht. Den ihnen zugestellten Gemächern und Aufenthaltsorte fehlte an nichts. Die Suiten waren sehr luxuriös eingerichtet mit Wohnzimmern, mehreren Schlafzimmern, Ankleidezimmer und privaten Decks ausgestattet. Dort war die gesellschaftliche, künstlerische und finanzielle Elite zweier Kontinente untergebracht.



Auf diesem Foto sieht man die elegante Haupttreppe aus Eichenholz, welche 6 Decks miteinander verband. Die Lounge befand sich natürlich in der 1. Klasse und war der eleganteste Raum. Es gab

kunstvoll geschnitzte Holzvertäfelungen, einen Kamin aus Marmor mit einer Statue, die „Artemis von Versailles“. Durch die Glaskuppel die von schmiedeeisernen Streben gehalten wurde, fiel das Tageslicht.

Frauen wurde der Zutritt zu den Raucherräumen nicht gestattet, da es zu dieser Zeit als unschicklich galt, dass Frauen in der Öffentlichkeit rauchten. In der ersten Klasse gab es auch ein Lese- und Schreibsaal und eine Bücherei. Einen Tanzsaal gab es nicht, da Tanzveranstaltungen nicht vorgesehen waren. Dafür gab es jede Menge Konzerte. Es gab 2 Streicher-Ensembles. Souvenirs und Postkarten konnte man im Friseursalon kaufen. Es gab keinen Wäscheservice, jedoch konnte man seine Kleidung bügeln lassen. Zwei Ärzte sorgten an Bord für das gesundheitliche Wohlergehen der Passagiere. Mit als erste Ozeandampfer hatten die Olympic und die Titanic einen Meerwasserpool. Die Erwachsenen konnten auch Squash spielen. Sonst wurde sich die Zeit mit Lesen, Karten- und Brettspielen, Spaziergängen an Deck, Entspannen in Liegestühlen vertrieben.

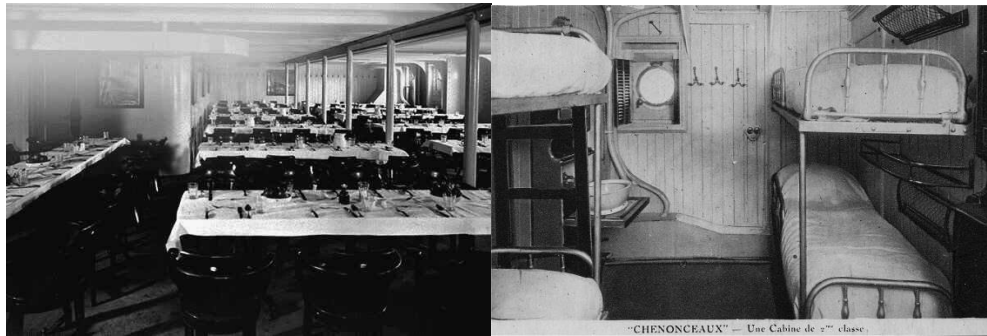
An Sonntagen fanden auch Gottesdienste statt.

Die 2. Klasse:



Auch die Passagiere der Zweiten Klasse hatten einen gewissen Komfort und alles was sie benötigten.

Die 3. Klasse:



In der dritten Klasse gab es Leute verschiedener Nationalitäten. Viele von ihnen waren arm, hatten keine Arbeit und hatten auf das Überfahrtsticket lange sparen müssen. Sie verließen Europa um nach Amerika zu immigrieren und dort ein neues Leben zu beginnen. Sie schliefen in engen Kabinen mit Hochbetten. Es gab sogar Licht, Heizungen und Toiletten.

Die verschiedenen Klassen wurden streng getrennt.

Freizeitvergnügen:



Der Gymnastikraum des Schiffes

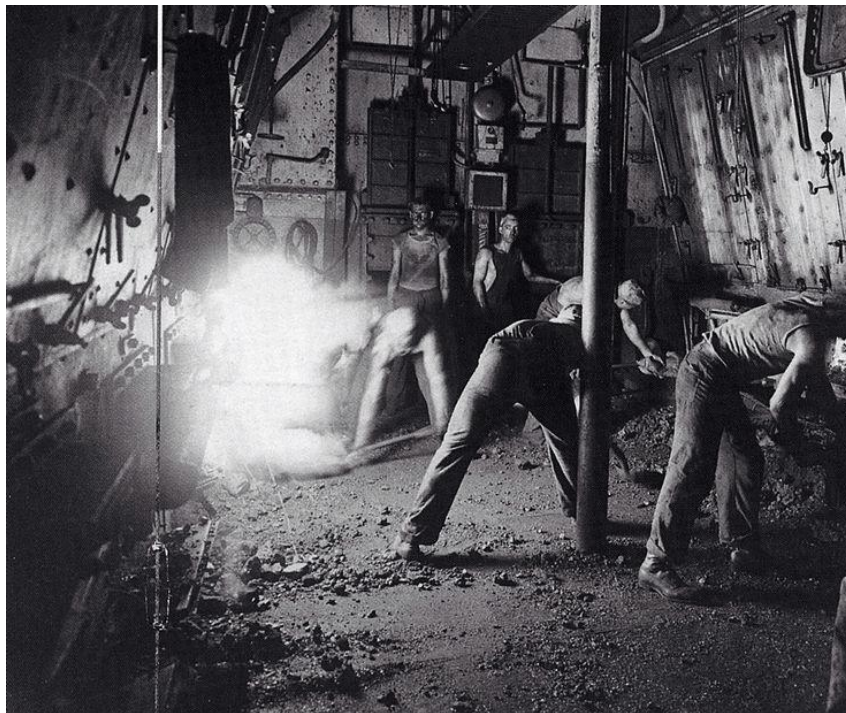
Es gab auch ein Türkisches Bad mit reich verzierten Fliesen, wie in 1001 Nacht.

Weitere Infos: es gab an Bord 127.000 Geschirr- und Besteckteile und 200.000 Wäschestücke.

Es gab auch ein Poopdeck, so nennt man ein hochgelegenes Freideck. Der Name kommt aus dem Latein“puppim“, was so viel bedeutet wie das hintere Teil eines Schiffes.

Der Maschinenraum

Die drei mächtigen Schiffsschrauben der Titanic wurden mit Wasserdampf angetrieben. 200 Heizer schaufelten rund um die Uhr Unmengen von Kohle in die 29 Öfen in denen Wasser zum Kochen erhitzt wurde um die Kohlendampfmaschinen zu betreiben. 620 Tonnen Kohle wurde an einem Tag gebraucht. Hätte die Übergangsfahrt 1 Woche gedauert, hätte man über 4.000 Tonnen an Kohle benötigt. Eine elektrische Uhr zeigte alle 7 Minuten an, welcher Ofen neue Kohle brauchte. Die Arbeiter waren ständig der Hitze ausgeliefert und es gab kein Tageslicht. Es war ein harter Job dort unten.





Eintrittskarte für den Stapellauf

Die Titanic lief am 31. Mai 1911 vom Stapel. Zu diesem Zeitpunkt bestand sie aus einem leeren Schiffskörper.

Mehr als 100.000 Menschen standen an den Ufern des Flusses Lagan um den Moment mitzuerleben.

Ein Arbeiter wurde unter dem Rumpf eingeklemmt. Man konnte ihn relativ schnell herausziehen, dennoch verstarb er einige Tage später. Er war ein weiteres Todesopfer, das der Bau der Titanic forderte

Die 3 größten Anker wogen zusammen 28 Tonnen, so viel wie 20 Autos.

7. Die Mannschaft der Titanic

Alle Offiziere waren bereits am Vortag der Abreise an Bord gegangen. Am 10. April kurz nach Sonnenaufgang kamen die ersten Mannschaftsmitglieder an Bord.

Kapitän Smith ließ sich gegen 07:00 Uhr per Taxi an die Kais bringen. Um 07:30 stieg er die Gangway empor. Es sollte nach 38 Jahren seine letzte Dienstfahrt werden. Er war 62 Jahre alt und hatte geplant sich nach der Jungfernfahrt der Titanic in Ruhestand zu begeben. Er war bei der wohlhabenden Kundschaft sehr beliebt. Im Vergleich zu anderen Kapitänen bezog er ein hohes Gehalt.

Verschiedene Aufgaben an Bord:

- Seeleute
- Heizer
- Salon-Stewards
- Kabinen-Stewards
- Köche
- Ingenieure

Unter den Bediensteten gab es auch einige Minderjährige, sie arbeiteten als Pagen (Botengänger) oder als Liftboys.

Zu der Zeit waren die meisten Frauen zuhause und kümmerten sich um den Haushalt. Nur wenige Frauen waren berufstätig. Auf der Titanic arbeiteten 23 Frauen:

- 18 Zimmermädchen,
- 2 Kassiererinnen
- 1 Masseurin
- 1 Aufseherin im Türkischen Bad
- 1 Anstandsdame die sich um die reisenden Frauen der dritten Klasse kümmerte

Der Zahlmeister führte die Buchhaltung, er bearbeitete die Tickets der Passagiere und kam Anfragen punkto Fracht und Gepäck nach.

Die Offiziere waren verantwortlich für die ordnungsgemäße Navigation des Schiffes. Logbuch, Besetzung des Ausgucks, Eintrag der Daten in die Karten, Messung der Luft- und Wassertemperaturen: diese Aufgaben fielen in den Tätigkeitsbereich der Offiziere.

8. Der Tag der Abreise

Der Konstrukteur des Schiffes, Thomas Andrews kam um 06:00 Uhr morgens an Bord zusammen mit anderen Mitarbeitern der Werft um die technischen Funkstationen zu überprüfen. Der Präsident, J. Bruce Ismay bestieg das Schiff gegen 09:30 Uhr. Er wohnte in einer Suite mit privatem Promenadendeck. Die Passagiere der Ersten Klasse betraten das Schiff über das B- und D-Deck, die zweite über das C-Deck und die Dritte über das E-Deck. Die meisten Passagiere reisten per Bahn an.



Fahrkarten:



Die Fahrkartenpreise waren sehr unterschiedlich; je nach Kategorie und Kabine (eine Schlafkoje in der dritten Klasse kostete 7£ (35\$) und eine Erste Klasse 86£ (430\$). Eine Luxus-Suite 660£ (3.300\$).

Die Passagiere der 3. Klasse wurden von einem Arzt kontrolliert um sicherzustellen, dass niemandem die Einreise wegen Krankheit verweigert wurde.

31 Diener begleiteten die vornehmen Passagiere.

Die Kabine 13 wurde nicht vergeben.

Die Passagiere der 1. Klasse wurden vom Chef-Steward persönlich begrüßt. Einige Passagiere brachten auch Tiere mit an Bord (insgesamt 6 Hunde und 2 Hähne und 2 Hühner).

7 Heizer waren nochmal von Bord gegangen und verpassten die Abfahrt.

Es gab einen schiffseigenen Orchester an Bord.

103 Kinder reisten mit. Die reichsten waren der 11-jährige Billy Carter und seine 14-jährige Schwester Lucile. Sie hatten eine Luxussuite auf dem B-Deck mit Kabinen für Dienstmädchen und Kammerdiener direkt nebenan. Der Renault im Frachtraum gehörte der Familie ebenfalls und ihr Chauffeur reiste in der 2. Klasse mit.

Die größte Familie an Bord bestand aus 11 Mitgliedern (9 Kinder mit ihren Eltern).

Millvina Dean war mit 2 Monaten die jüngste Passagierin. Sie reiste mit ihrem 3 Jahre alten Bruder und den Eltern in der 3. Klasse.

Nicht jede Kabine verfügte über einen Waschraum. Das Wasser kam über einen riesigen Tank welcher sich im Rumpf befand durch die Wasserhähne. In der 3. Klasse gab es 2 Badewannen für 700 Passagiere.

2 Salonsuiten galten als die nobelsten Kabinen, die es je auf einem Ozeandampfer gegeben haben soll.

Es gab ein Bordsafe für die kostbaren Dinge.

Beim Auslaufen des Schiffes in Southampton gab es fast einen Unfall mit einem anderen Schiff. Den Beinahe-Zusammenstoß sahen viele als schlechtes Omen.

Im Kohlebehälter vom Kesselraum 5 brannte ein Feuer das schon einige Tage vorher ausgebrochen war. Dieser Schwefelbrand wurde erst 3 Tage später gelöscht.

Das erste Ziel war der Hafen von Cherbourg in Frankreich, auf der anderen Seite des Ärmelkanals. Dort kamen weitere Passagiere an Bord und es stiegen 24 Passagiere aus. Die Fahrt dauerte 4 Stunden. Durch die Beinahe-Kollision gab es eine Stunde Verspätung. Da es keinen Kai gab der groß genug war für die Titanic, ging sie im Hafen vor Anker.

Nach einem 90 minütigem Aufenthalt, verließ das Schiff den Hafen um 20:10 Uhr.

Nächster Halt war Queenstown (heute Cobh) in Irland. Dort wurde am 11. April um 11:30 Uhr angelegt, 3 km vor der Küste. Es war die letzte Anlaufstation vor der Überquerung. Weitere Passagiere gingen an Bord.

Auch Reporter und Fotografen und Beamte der Einwanderungsbehörde kamen hinzu. Es gab auch einen „blinder Passagier“ an Bord.

Insgesamt befanden sich nun über 2.200 Menschen an Bord. Die Zahl war unsicher, da es viele Umbuchungen gab, Personen welche die Abfahrt verpassten und alles per Hand notiert wurde.

Um 13:55 Uhr verabschiedete sich die Titanic mit drei langen Sirenentönen. Ein Passagier spielte in der dritten Klasse die irische Weise „Erins Klage“ auf dem Dudelsack.

Folgendes Menu wurde als erste Mahlzeit auf der Titanic serviert:

Erste Klasse

- Gemüsesuppe
- Schollenfilet
- Beefsteak mit Nierenpastete
- Gebratenes Surrey-Hähnchen
- Gegrillte Hammelkoteletts
- Back- und Röstkartoffeln und Püree
- Reispudding, Äpfel „Manhattan“, Gebäck
- Buffet mit frischem Hummer, Roastbeef, Mortadella, Geflügelrouladen, Käse, Shrimps, Heringe, Sardinen und gepökelte Ochsenzunge

Dritte Klasse

- Reissuppe
- Corned Beef mit Kohl
- Salzkartoffeln
- Keckse und Brot
- Reis mit Pfirsichen

Frühstück:

Erste Klasse

Backäpfel

Frisches Obst

Cornflakes

Schellfisch und Räucherlachs

Gegrillter Speck, Würstchen und Hammelfleisch

Nieren mit Schinkenspeck

Gemüseintopf

Spiegel-, Rühreier, pochierte und gekochte Eier

Omeletts

Filetsteaks, Hammelkoteletts

Kartoffelpüree, Back- oder Schwenkkartoffeln

Brötchen, Croissants, Brot, Gebäck mit Marmelade oder Konfitüre

Zweite Klasse

Gleiche Gerichte, jedoch weniger Auswahl

Dritte Klasse

Porridge

Räucherhering

Kartoffeln

Kutteln

Knäckebrot mit Marmelade

Die Zwischendeck-Passagiere mussten ihre Verpflegung selbst mitbringen.

Die Passagiere der ersten Klasse aßen im Speisesaal mit einer Grundfläche von 35 x 28 m, Platz für über 550 Personen. Dies war der größte Raum, den es auf einem Schiff zur damaligen Zeit gab. Serviert wurden dort 11-Gänge Menus und à la carte. Im Café Parisien ließ sich den Nachmittagstee servieren.

Die Proviantliste der Titanic

Hier einige Beispiele:

Frischfleisch	34.000 kg
Frischer Fisch	5.000 kg
Speck und Schinken	3.400 kg
Eier	40.000 St.
Kaffee	1.000 kg
Tee	360 kg
Zucker	4.500 kg
Mehl	200 Fässer
Zitrusfrüchte	52.000 St.
Salatköpfe	7.000 St.
Kartoffeln	35.000 kg
Eiscreme	1.990 l

Diese Berechnungen wurden anhand des Schwesterschiffs Olympic aufgestellt. Die Proviantliste der Titanic ist verloren gegangen.

Das Orchester spielte während den Mahlzeiten, sowohl in der ersten sowie in der zweiten Klasse.

Die Küchenmannschaft bestand aus 60 Personen. Für jüdische Gäste gab es einen Koch, welcher auf die Zubereitung von koscherem Essen spezialisiert war. Des Weiteren gab es 36 Tellerwäscher.

Die Salonstewards waren für den Service im Speisesaal zuständig. Sie arbeiteten von 6:00 Uhr morgens bis 21:00 Uhr abends. Mittags konnten sie sich eine Stunde ausruhen.

Essenreste wurden einfach über Bord geworfen.

9. Prominente an Bord



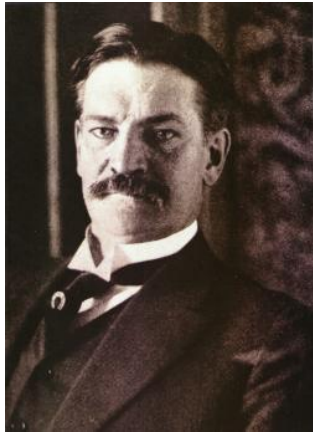
Isidor und Ida Strauß, die Inhaber von Macy's



John Jacob Astor (47) und seine Frau Madeleine (19), Multimillionäre



Molly (Margaret Tobin) Brown, Millionärsgattin und Witwe eines
Minenbesitzers



Archibald Gracie, Schriftsteller und Historiker



Walter Douglas, Der Gründer von Douglas



Benjamin Guggenheim, Geschäftsmann

Seine Familie war im Minengeschäft reich geworden. Er reiste mit reichlich Personal und einer Frau namens Madame Aubert, mit der er nicht verheiratet war.



Edith Rosenbaum, Modejournalistin und Designerin



Helen Candee, Schriftstellerin und Journalistin

Die meisten Passagiere stammten aus Großbritannien, dazu gehörte damals auch Irland und aus den USA. Dazu kam eine Gruppe Kanadier, Menschen aus den skandinavischen Ländern, Syrer. Weitere Nationen waren an Bord: Argentinien, Armenien, Australien, Belgien, Bulgarien, China, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Indien, Italien, Japan, Kroatien, Libanon, Mexiko, Niederlande, Österreich, Peru, Portugal, Russland, Südafrika, Schweiz, Thailand, Türkei und Uruguay.

13 Paare befanden sich auf der Hochzeitsreise.

Es gab eine Broschüre mit den Namen aller Passagiere, welche an alle Kabinen der ersten und zweiten Klasse verteilt wurde.

10. Die Überfahrt

Am Freitag, den 12. April erhielt die Titanic die ersten Eisbergwarnungen von Schiffen auf Ostkurs mit Funk über Radiowellen mit Hilfe des Morse-Alphabets. Kapitän Smith änderte den Kurs daraufhin in leicht südliche Richtung. Eisberge waren im April nicht Ungewöhnliches. Zu dem Zeitpunkt hatte das Schiff über 386 Seemeilen (715 km) zurückgelegt.

Der erste Funker Jack Phillips (25 Jahre) und sein Assistent Harold Bride (22). Die Station war 24/24 Stunden besetzt. Sie waren Angestellte der Firma Marconi und ihre Aufgabe war auch das Verschicken und Empfangen von Telegrammen.

Von der Brücke aus wurde das Schiff gesteuert. Es handelte sich um einen geschlossenen Bereich vorne auf dem Oberdeck, ausgestattet mit einem Kompass, einer telegrafischen Verbindung zum Maschinenraum und einem Telemotor und der Halterung mit dem Steuer. Die Offiziere, und die Steuermannsleute hatten Zugang und natürlich der Kapitän.

Am Sonntag gingen dann weitere Eiswarnungen ein: Treibeis, Packeis und Eisberge.

Ob jemals Rettungsübungen auf dem Schiff ausgeführt wurden, dazu gehen die Meinungen auseinander. Einige behaupteten dass dies nur der Fall in Southampton war.

Die Titanic war an diesem Tag mit 22 Knoten unterwegs, also fast mit Höchstgeschwindigkeit.

Kapitän Smith gab die Warnungen weiter an Ismay während dem Mittagessen, welcher sich in keiner Weise davon beunruhigen ließ. Ihm war es wichtig, dass das Schiff seine Geschwindigkeit einhielt umso eventuell noch früher als geplant in New York einzutreffen.

Nachmittags waren es auf dem Deck nur noch 0,6° Grad.

11. Der Untergang der Titanic

Am letzten Abend nahm Kapitän Smith an einer privaten Dinnerparty im Restaurant teil. Im Empfangssaal vor dem Speisesalon spielte das Orchester. Einige Passagiere spielten eine Runde, andere begaben sich zu Bett. In der zweiten Klasse sangen die Menschen zusammen nach dem Abendessen. In der dritten Klasse wurde wie immer gefeiert mit Musik. Um 22:00 Uhr wurde im Gemeinschaftsraum das Licht ausgemacht und die Passagiere gingen in ihre Kojen zum Schlafen. Um 19:30 gab es eine weitere Warnung. 3 Eisberge waren nur noch 80 km entfernt. Die Meldung wurde jedoch nicht vermittelt, Man rechnete damit gegen 23:00 Uhr das Eisfeld zu erreichen. Den beiden Seeleuten befahl man Ausschau zu halten. Kapitän Smith kam um 20:55 Uhr nochmal auf die Brücke. Er fragte den zweiten Offizier Lightoller, ob Eisberge in einer solch ruhigen Nacht überhaupt zu sehen seien. Um 21:10 Uhr zog er sich in seine Kabine zurück. Er bat darum ihm sofort Bescheid zu geben. Die Geschwindigkeit wurde nicht verringert. Um 21:30 Uhr warnte die Mesaba, ein Dampfschiff vor Packeis und großen Eisbergen. Jack Phillips legte das Telegramm bei Seite um die privaten Nachrichten abzuarbeiten. Er hatte bereits 3 Warnungen zur Brücke gebracht, jedoch war nur eine aufgehängt worden. Um 22:00 Uhr löste Murdoch Lightoller ab. Auch die Wachen im Krähenest wurden abgelöst. Der übermüdete Phillips erhielt kurz vor 21:00 Uhr eine Warnung der Californian, welches sich mitten eines Eisfeldes befand und stoppen musste. Phillips brach den Funkkontakt ab. Der Eisberg war in einer Distanz von 45 Minuten. Man konnte die Eisberge riechen, da Mineralien freigesetzt werden wenn die die Brocken abbrechen und schmelzen. Frisch abgebrochenes Eis ist an der Abbruchseite schwarz. Die Wachmänner im Ausguck hatten keine Ferngläser dabei, so war es fast unmöglich das Eis zu sehen. Ausserdem schien der Mond nicht. Erst als das Schiff näher kam merkten die Wachmänner den gigantischen Eisberg (+/-300.000 Tonnen), die Besatzung im Ausguck läutete sofort die Alarmglocke

und rief die Brücke an. 3-mal die Glocke läuten hieß: Objekt direkt voraus. Es war 23:39 Uhr. Kapitän Smith gab sofort den Befehl die Maschinen zu stoppen und volle Kraft zurück zu fahren. Langsam dreht sich das Schiff, es ist jedoch zu schnell und nähert sich in Sekundenschnelle dem Eisberg*, welcher den Bug (Steuerbord) schrammt und das Schiff an der Seite aufgeschlitzt. Es gab ein Ruck und man vernahm ein knirschendes Geräusch. Zwischen der Meldung und dem Aufprall vergingen 37 Sekunden. Laut Augenzeugen musste der Eisberg 18 m hoch gewesen sein. Die Männer im Kesselraum rannten um ihr Leben, da riesige Wassermengen eindringen. Die Stahltore begannen sich zu schließen. Smith befahl der Crew unverzüglich das Schiff nach Schäden abzusuchen. Im Nachhinein erwies es sich als fatalen Fehler, die Maschinen rückwärts laufen zu lassen, da das Schiff deshalb nicht mehr so schnell reagieren konnte und nicht mehr genug Elan hatte um auszuweichen. Es wäre besser gewesen, wenn die Titanic mit dem Bug auf den Eisberg aufgelaufen wäre. Die Aufprallfläche wäre kleiner gewesen und es wäre weniger Wasser eingelaufen und das Schiff hätte sich höchstwahrscheinlich über Wasser gehalten bis Hilfe eingetroffen wäre. Jahre später als man zur Titanic hinabtauchte, konnte man erkennen, dass das Schiff nicht aufgeschlitzt worden war, sondern dass die Nieten dem Druck nicht standgehalten hatten. Die Titanic war ja angeblich unsinkbar nach den Aussagen von Bruce Ismay, denn wenn Wasser ins Schiff dringen würde, würde diese Abteilung die aufgerissen ist eben voll mit Wasser laufen. Der Rumpf der Titanic war mit vollautomatischen Wasserschutztüren in 16 wasserdichte Abteilungen gegliedert. Die Vorrichtungen funktionierten, jedoch war es bereits zu spät. Erst kritisch wird es, wenn 5 Abteilungen volllaufen, doch im Fall der Titanic liefen 6 Abteilungen voll. Die Passagiere der 3. Klasse vernahmen ein immenses Krachen und wurden teilweise in ihre Kojen geschleudert. Viele Passagiere der ersten Klasse hatten vom Aufprall nichts mitbekommen, genau wie der Konstrukteur des Schiffes Thomas Andrews. Einige Passagiere wachten auf, da es ungewohnt war die Maschinen nicht zu hören. Einige bemerkten ungewohnte Schaukelbewegungen. Ein paar Jungs spielten mit den Eisbrocken,

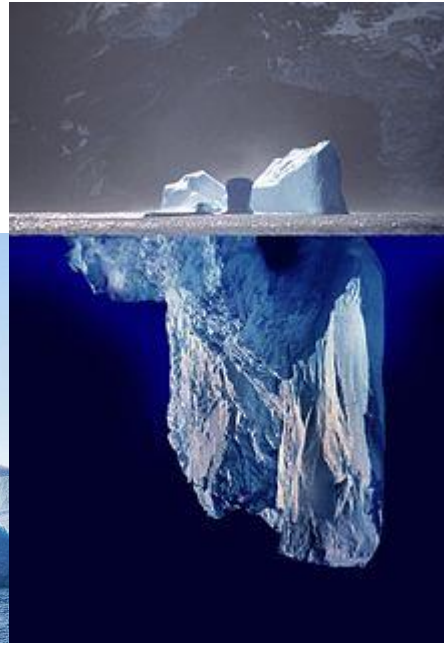
welche auf dem Schiff gelandet waren. In die Poststelle auf dem G-Deck füllte sich mit Wasser und 10 Minuten nach der Kollision füllten sich bereits die vorderen 5 Abteilungen des Rumpfes mit Wasser und der Bug begann sich bereits zu neigen. Die vorderen Abteilungen waren von dem Eisberg beschädigt worden, somit floss das Wasser irgendwann über die Schotten hinweg in die nächste Abteilung. J. Bruce Ismay kam im Morgenmantel auf die Brücke und wurde darüber informiert, dass das Schiff schwer beschädigt wurde. Abpumpen war unmöglich. Der Versuch wurde abgebrochen, als Wasser bereits die Kesselräume 5 und 6 erreicht hatte.

Unvorstellbare Wassermengen zogen das Vorderschiff der Titanic nach unten, Sie brach in der Mitte durch und sie sank gegen 23 Uhr 40.

*Eisberg:

Ein Eisberg entsteht, wenn große Teil von Gletschern oder Packeis abbrechen. Der größte Teil des Eisbergs liegt unter der Wasseroberfläche und ist somit nicht sichtbar. Er kann mitunter wuchtige Ausläufer haben. Schiffe müssen daher unbedingt einen Sicherheitsabstand einhalten.

Der Eisberg wird in der Psychologie, Wirtschaft, Kommunikation und Pädagogik oft als Metapher benutzt.



Es war gerade 5 Minuten nach Mitternacht, als der Kapitän den Passagieren befahl in die Rettungsboote zu steigen, welche gerademal für die Hälfte der Menschen an Bord reichte. „Frauen und Kinder zuerst“ – war die Ansage gegen 0 Uhr 25. Es gab 14 Haupt-Rettungsboote für je 65 Personen, 2 Notboote für je 40 Personen und 4 Faltboote (flacher Holzboden und einklappbaren Segeltuchseiten welche mit Eisenbügeln gespannt wurden) für je 47 Personen. Für über 1.000 Passagiere gab es demnach keinen Rettungsplatz. Dennoch war die Titanic vorschriftsmäßig unterwegs, da das britische Handelsministerium 1894 vorgeschrieben hatte. 16 Rettungsboote vorzusehen. Dies galt für Schiffe über 10.000 Tonnen. Diese Vorschriften wurden nicht angepasst, obwohl immer größere Schiffe gebaut wurden. Die Rettungsboote wurden mit sogenannten Davits ins Wasser gelassen. Das sind gebogene Schiffskräne mit Flaschenzug welche die Boote ins Wasser lassen. Nur wenige Besatzungsmitglieder waren mit deren Handhabung vertraut. Viele Boote wurden nicht vollständig besetzt. Boot no. 7 wurde beispielsweise mit 19 Insassen ins Wasser gelassen. Die Passagiere der ersten und zweiten Klasse hatten bessere Chancen einen Platz in einem Rettungsboot zu erwischen. Die Kabinen der 3. Klasse lagen tief unten im Bug. Durch Gittertore war ihnen der Zutritt zur 2. und

3. Klasse verweigert. Einige Stewards stiegen nach unten um diese Türen aufzuschließen. Dennoch konnten die Leute nicht mehr zu den Rettungsbooten. Es war zu spät. Ida Straus, die Ehefrau des Kaufhausbesitzers weigerte sich alleine ein Boot zu besteigen. Sie wollte sich nicht von ihrem Mann trennen. Beide kamen ums Leben. Die Rettungsboote ruderten schleunigst weg von Dampfer, da man befürchtete, vom Sog des untergehenden Schiffes mitgezogen zu werden.

Das Bordorchester wurde angewiesen beruhigende Musik zu spielen.

Andrews hatte dem Kapitän mitgeteilt, das Schiff würde voraussichtlich in 1 ½ Stunden sinken.

Viele Menschen wollten anfangs nicht in die Rettungsboote steigen, da die Titanic ja als unsinkbar galt. 3.560 Schwimmwesten waren verfügbar. Dies sollte für alle Passagiere und Besatzungsmitglieder reichen. Zwar verhinderten sie, dass die Menschen untergingen, jedoch schützten sie nicht vor dem eiskalten Meer. Viele Menschen starben daher an Unterkühlung. Gegen 0:10 Uhr wurde das erste Notsignal abgegeben. Der Funker sendete das Notsignal CQD (come quick distress) gefolgt von der Kennung der Titanic, MGY. Etwas später funkte er SOS (save our ship). Dies war das neue internationale Seenotzeichen.

Die Olympic, die Frankfurt und die Carpathia antworteten auf den Notruf. Letztere war 93 km entfernt. Sie würde Stunden brauchen um die Titanic zu erreichen.

Um 0 Uhr 55 wurden Notraketen abgeschossen und Notsignale gesendet. Alle Lichter des Promenadendecks brannten. Um 1 Uhr 15 war bereits der Schriftzug „Titanic“ nicht mehr zu sehen. Zu dem Zeitpunkt machte sich Panik breit. Es wurden sogar Schüsse abgefeuert, um die Menschen davon abzuhalten in überbesetzte Boote zu gelangen. Die Hoffnung auf schnelle Hilfe sank.

Ab 1 Uhr 30 wurden die Notrufe immer verzweifelter: wir sinken schnell – Frauen und Kinder in den Booten. Um 1 Uhr 45 empfing die Carpathia den letzten Funkspruch: Maschinenraum vollgelaufen bis

über den Kessel. Gegen 2 Uhr waren noch mehr als 1.500 Menschen an Bord. Man nimmt an, dass das Orchester zu diesem Zeitpunkt noch immer spielte. Gegen 2 Uhr 05 betrat Kapitän Smith den Funkerraum um die Funker von ihren Pflichten zu entbinden. Dennoch machten die Funker weiter und sendeten einen letzten schwachen Funkspruch welcher die Virginia empfang. Hunderte von Menschen standen auf den oberen Decks. Thomas Andrews wurde zuletzt im Rauchsalon gesehen, ohne Schwimmweste ins Leere starrend. Einige Passagiere sprangen verzweifelt von Bord. Andere warfen beispielsweise zuerst eine Tür ins Wasser, und sprangen dann erst. Während der Bug immer tiefer sank, hob sich das Heck des Schiffes und richtete sich auf sodass es fast senkrecht stand. Eine riesige Welle schwappte übers Deck. Viele Menschen wurden ins Wasser gerissen. Die Drahtseile, welche den vorderen Schornstein hielt rissen und der Schornstein krachte ins Wasser und begrub Opfer unter sich. Die Lichter brannten noch einige Minuten. Mit einem gewaltigen Krachen und einem dumpfen Grollen brach das Schiff auseinander und versank schließlich im Ozean. Der dritte Offizier Pitman im Rettungsboot Nr. 5 hielt 2 Uhr 20 als Zeitpunkt des Untergangs fest.

Den Menschen, welche sich retten konnten und weiter im kalten Wasser trieben, wurden teilweise von den Rettungsbooten geholfen. Nur zwei Rettungsboote machten kehrt. Viele Passagiere konnten nicht schwimmen und trieben in ihren Rettungswesten. Anders als man erwartet hatte, entstanden kein Strudel und kein Sog. Das Schicksal des Kapitän Smith blieb ungeklärt.

Die Wassertemperatur betrug $-2\text{ }^{\circ}\text{C}$, weshalb viele Menschen welche in ihren Rettungswesten trieben an Unterkühlung und Herzstillstand starben. Der Bäckermeister schaffte es über 2 Stunden im Wasser auszuharren. Er hatte vorher reichlich Whiskey getrunken, welcher gegen die Kälte half. Bei Tagesanbruch wurde er in ein Rettungsboot gezogen. Viele Boote wollten ungern zu den Ertrinkenden zurückpaddeln, weil man Angst hatte, dass letztere die Boote aus Panik zum Kentern bringen könnten. Viele Menschen in den Booten fingen an zu beten. Mütter beruhigten ihre Kinder. Obwohl die

Rettungsboote mit einem Trinkwassertank, Keksen und Dosen ausgestattet waren, stellte sich heraus, dass die meistens nicht gefunden wurden. Jedes Boot hatte eine Ruderpinne. Die meisten Boote hatten auch eine Lampe.

Die ersten Signalaraketen der Carpathia wurden um 3 Uhr 30 entdeckt. Als die Sonne aufging entdeckte man ein riesiges Eisfeld mit Eisbergen von über 60 Metern.

Vom Einsteigen in die Boote bis zur Rettung mussten die Menschen bis zu 6 Stunden warten.

Molly Brown war im Boot Nr. 6 untergekommen, wo sie das Kommando übernahm. Sie erhielt später den Spitznamen „die Unsinkbare Molly Brown“.

Insgesamt wurden nur 711 Personen gerettet.

Die Carpathia reagierte auf den Notruf und kam so schnell sie konnte doch sie war 3 Stunden entfernt. Sie war nicht das einzige Schiff in der Nähe, der Funker der California war eingeschlafen und verpasste den Notruf.

Zwei Stunden nach Untergang erreichte die Carpathia den Ort und holte die Überlebenden an Bord und suchte mehrere Stunden lang nach weiteren Opfern der Katastrophe. Der Kapitän des Passagierschiffes Carpathia schickte ein Telegramm nach New York: „Titanic rammte Eisberg und sank am Montag 3 Uhr.“ Die Welt war schockiert über diese erste Nachricht des Unglücks. 3 Tage später lief die Carpathia im New Yorker Hafen ein, erwartet von 3.000 Menschen die hofften ihre Familienmitglieder zu sehen.

Die Carpathia war ein Dampfer der Cunard Line und konnte maximal 2.550 Passagiere transportieren. Auf dieser Reise befanden sich aber nur 743 an Bord. Das Schiff hatte am 11. April 1912 in New York zu einer Reise ins Mittelmeer abgelegt. Der Kapitän des Schiffes war Arthur Henry Rostron. Er wurde später ausgezeichnet für seine Rolle während der Rettung. Er wusste, dass ein großes Eisfeld im Dunkeln lag und ließ deshalb zusätzliche Posten nach Eisbergen Ausschau

halten. Die Carpathia umschiffte 6 Eisberge. Die Überlebenden machten durch kleine Feuer auf sich aufmerksam. Elisabeth Allen, eine 22 jährige junge reiche Frau aus St. Louis betrat als erste Überlebende die Carpathia. Als letzter ging der zweite Offizier Lightoller, der ranghöchste überlebende Offizier an Bord. Die Rettungsaktion dauerte mehr als 4 Stunden. 705 Personen wurden gerettet. Die Carpathia nahm Kurs nach New York. Viele Frauen standen weinend an der Reling und trauerten um ihre Männer, Väter und Söhne. Gegen 8 Uhr 30 traf ein weiteres Schiff ein, die Californian. Ihr Kapitän hatte in der Nacht befohlen wegen dem riesigen Eisfeld nicht weiterzufahren. Später wurde behauptet, das Schiff wäre näher an der Titanic gewesen und hätte Hilfeleistung untersagt. Bis zu 10 Schiffe müssten in der Nähe der Unglücksstelle gewesen sein. Auf der Carpathia ließ man die Geretteten registrieren. In Gedenken an die Opfer organisierte man auf der Carpathia ein Gottesdienst. Auf Anregung von Kapitän Rostron formulierte J. Bruce Ismay eine Nachricht für das New Yorker Büro der White Star: melde mit tiefstem Bedauern, Titanic heute Morgen nach Kollision mit Eisberg gesunken. Große Verluste. Einzelheiten später. Die Beine des Tennisspielers R. Norris Williams wiesen schwere Erfrierungen, sodass die Ärzte auf der Carpathia eine Amputation empfahlen. Williams widersetzte sich jedoch und tatsächlich konnten seine Beine gerettet werden. Er gewann später sogar noch einige Titel. Persönliche Mitteilungen wurden keine übermittelt. Der Kapitän hielt es für wichtiger, die Liste der Geretteten durchzugeben. Die Carpathia benötigte exakt 3 1/2 Tage für die Rückreise. Am Abend des 18. April lief sie im Hafen von New York ein.

12. Überlebende und Tote

Gruppe	Gesamt	Gerettet	Opfer
Kinder der 1 Klasse	6	5	1
Kinder der 2 Klasse	24	24	0
Kinder der 3 Klasse	79	27	52
Frauen Besatzung	23	20	3
Frauen der 1 Klasse	144	140	4
Frauen der 2 Klasse	93	80	13
Frauen der 3 Klasse	165	76	89
Männer Besatzung	885	192	693
Männer der 1 Klasse	175	57	118
Männer der 2 Klasse	168	14	154
Männer der 3 Klasse	462	75	387
Gesamt	2224	710	1514

Keiner der Bord-Musiker überlebte. Auch kein einziger Page, Botenjunge oder Liftboy.

Da die Crew-Mitglieder als zeitweilig Beschäftigte angesehen wurden, bekamen die Familien der Opfer keine finanzielle Unterstützung der Reederei. Der englische Titanic-Hilfsfonds und andere Organisationen sammelten 450.000£ für die Hinterbliebenen. In den USA kamen 261.000\$ zusammen.

Die letzte Überlebende der Titanic verstarb am 31. Mai 2009. Millvina Dean war 10 Wochen alt als die Titanic sank. Sie war die jüngste Passagierin.



13. Die Schlagzeilen in den Tageszeitungen



Das Unglück hatte sich in weniger Zeit um die ganze Welt gesprochen.

Es gab auch viele Falschmeldungen. Einige Zeitungen berichteten anfangs, dass alle Passagiere gerettet wurden, während andere das Gegenteil verbreiteten. Eine Menschenmenge wartete vor dem Büro der New Yorker Zeitung auf Nachrichten. Carlos F. Hurd, Reporter für den St. Louis Post Dispatch und die New York World befand sich auf der Carpathia. Er führte Interviews mit den Überlebenden, welche am nächsten Tag in der Zeitung erschienen. Um 20 Uhr erwarteten 30.000 Menschen die Titanic und 10.000 verstopften die Zufahrtsstraßen. Gegen 21 Uhr gingen die Passagiere der 1. Klasse von Bord. Ein Mann der erfuhr, dass seine ganze Familie ertrunken war, erlitt einen Nervenzusammenbruch. Viele warteten vergebens auf ihre Familie und Freunde. J. Bruce Ismay wurde von 2 US-Senatoren erwartet mit einer Vorladung vor den Untersuchungsausschuss des Senats am nächsten Tag.

Die White Star charterte den Dampfer Mackay-Bennett, der am 17. April in Halifax auslief um die Leichen der Titanic zu bergen. Insgesamt wurden 306 Opfer gefunden. Die Leichen trieben in ihren Schwimmwesten aufrecht im Wasser und sahen aus als schliefen sie.

Ihre Taschenuhren waren zwischen 2 und 2 Uhr 20 stehengeblieben. 116 waren bereits so entstellt, dass eine Identifizierung unmöglich war. Sie wurden auf See bestattet. Über Hinweise (Brieftaschen, Fotos, persönliche Gegenstände, Monogramme auf Kleidung oder Taschentücher) gelang es die Opfer zu identifizieren. Die Leichen wurden an Bord von Leichenbestattern präpariert. Man legte die Passagiere der 1. Klasse in Särge, die anderen in Säcke. Am 30. April kehrte die Mackay-Bennett nach Halifax zurück. Die Kirchenglocken läuteten und waren auf Halbmast geflaggt zu Ehren der Opfer. Die Minia wurde losgeschickt und konnte 17 weitere Leichen bergen. Die Montmagny und die Algerine konnten weitere 5 Leichen bergen. Die Leichen waren bereits 200 Kilometer von der Unglücksstelle abgetrieben. Die letzte Leiche wurde im Juni von der Ilford geborgen. Es handelte sich um den Salon-Steward der ersten Klasse, W. F. Cheverton. Insgesamt konnten 328 Leichen geborgen werden. Man fand auch einige Wrackteile der Titanic. In Halifax wurden die Toten in der Eissporthalle aufgebahrt bis die Angehörigen sie identifiziert hatten. Einige nicht identifizierte Leichen wurden fotografiert. Unter ihnen ein zweijähriger Junge. Er wurde später als „das unbekannte Kind“ berühmt. Viele Tote wurden von ihren Familien überführt. Die übrigen 150 wurden in Halifax beerdigt auf dem jüdischen, protestantischen oder katholischen Friedhof und man veranstaltete einen Trauergottesdienst.

14. Die Untersuchungen

Der Ausschuss des US-Senats begann am 19. April mit der Befragung der Zeugen. Die Vernehmungen dauerten bis zum 25. Mai 1912. Als erster wurde J. Bruce Ismay befragt. Er wurde verantwortlich gemacht, dass allein seine Anwesenheit den Kapitän dazu getrieben hätte, die Geschwindigkeit zu erhöhen. Der Ausschuss wollte folgende Fragen beantwortet haben:

- Gab es genug Rettungsvorrichtungen?
- Wurden diese sachgemäß überprüft?

- War die eingeschlagene Route gefährlich?
- Fuhr die Titanic zu schnell?
- Hat sich die Besatzung angemessen verhalten?

Zwei weitere Zeugen waren Charles Lightoller, zweiter Offizier und Harold Bride, Funker.

Auch der Kapitän und Besatzungsmitglieder der Californian wurden befragt. Es wurde festgehalten, dass die Californian rechtzeitig hätte zu Hilfe kommen können. Insgesamt wurden 82 Zeugen befragt.

Der Ausschuss kam zu folgenden Empfehlungen, welche für die Zukunft wichtig seien:

- Rettungsboote mit Platz für alle Passagiere und Besatzungsmitglieder
- Handhabung der Boote sollte regelmässig trainiert werden
- Mindestens 2 Suchscheinwerfer für jedes Schiff
- Rund-um-die-Uhr Bewachung der Funkstation

Der Senator Smith schlug vor, dem Kapitän der Carpathia eine Goldmedaille im Wert von 1.000 \$ zu verleihen.

Auch das britische Handelsministerium setzte eine Kommission ein die vom 2. Mai bis 3. Juli dem Unfall nachging. Folgende Fragen wurden gestellt:

- Wie sicher war das Schiff?
- Welche Eiswarnungen hatte die Titanic empfangen?
- Wurden die Passagiere der dritten Klasse daran gehindert zu den Rettungsbooten zu gelangen?
- Hat die Californian die Notsignale ignoriert?

Insgesamt wurden 97 Zeugen befragt. Offizier Lightoller musste allein mehr als 1.600 Fragen beantworten. Bei den Zeugenbefragungen kamen einige unschöne Informationen zu Tage. Beispielsweise, dass einige Passagiere Bestechungsversuche vorgenommen hatten um ihre Wertsachen zu retten, die Rettungsboote teilweise nur zu einem Zehntel gefüllt waren etc. Der Ausschuss fand am Verhalten von J. Bruce Ismay nichts zu beanstanden.

Folgende Ursachen machte man für das Unglück verantwortlich:

- Hohe Geschwindigkeit
- Mangelhafte Wachen an Bord
- Unsachgemäße Handhabung der Rettungsboote

Das Handlungsministerium selbst hatte versäumt, die Zahl der Rettungsboote an die Größe der Schiffe anzupassen.

Man fand auch nicht, dass den Passagieren der dritten Klasse Unrecht angetan worden war.

Richter Lord Mersey erklärte letztendlich, dass die Californian vermutlich vielen, wenn nicht allen Passagieren der Titanic das Leben hätte retten können. Auch der White Star Line Reederei wurde keine Mitschuld gegeben. Die Handelskammer fürchtete enorme Schadensersatzforderungen sowie Rufschädigung der englischen Personenschiffahrt.

Sie sprach folgende Empfehlungen aus:

- Die wasserdicht verschließbaren Abteilungen sollten noch weiter unterteilt werden
- Rettungsboote für die gesamten Passagiere und Crew an Bord
- Ausguckpersonal sollten regelmäßige Sehtests machen
- Geschwindigkeitsreduzierung und Kursänderung bei Eiswarnungen

In den USA wurde die Summe von 17. Mio \$ für Sachwerte eingefordert. Insgesamt wurden 663.000\$ bezahlt.

Viele verurteilten die überlebenden Männer. Man stufte sie als feige und unmännlich ein.

War der Untergang der Titanic das größte Schiffsunglück aller Zeiten?

Im Jahre 1914 starben beim Untergang der Empress of Ireland im St. Lorenz Strom 840 Passagiere.

1945 starben mehr als 5.000 Soldaten und Flüchtlinge auf einem deutschen Kreuzfahrtschiff. Es wurde von einem sowjetischen U-Boot torpediert.

1987 kollidierte eine Fähre vor der philippinischen Küste. Sie explodierte und sank und riss über 4.000 Menschen in den Tod.

Teilweise aufgrund der Titanic-Katastrophe müssen Fahrgastschiffe 25% mehr Rettungsboote mitführen als die an Bord befindlichen Personen.

1914 wurde die International Ice Patrol von der Küstenwache der USA ins Leben gerufen. Marine-Offiziere verfolgen, lokalisieren und fotografieren Eisberg-Begegnungen im Nordwest-Atlantik.

Nach der Titanic-Katastrophe gab es keine weiteren Eisunfälle im Nordatlantik. Jedes Jahr wirft die US Ice Patrol am 15. April einen Kranz aus einem Flugzeug ab an der Ruhestätte der Titanic ab.

Die Heizer der Olympic traten nach dem Titanic-Unglück in Streik. Sie weigerten sich, auf einem Schiff zu arbeiten, das nicht über ausreichend Rettungsboote verfügte. Um das Vertrauen in das Schwesterschiff zurückzugewinnen und dem Rückgang der Buchungen entgegenzuwirken, wurden folgende Renovierungen vorgenommen:

- die Seitenwände des Rumpfes wurden doppelwandig ausgebaut.
- 5 Schotten wurden bis auf B-Deck Niveau erhöht
- 48 zusätzliche Rettungsboote wurden angebracht

Im Ersten Weltkrieg wurde die Olympic zum Truppentransport eingesetzt.

Das dritte Schwesterschiff sollte ursprünglich Gigantic heißen. Nach dem Titanic-Unglück entschied man sich für Britannic. Die Britannic wurde am 26. Februar 1914 vom Stapel gelassen. Ihre Innenausstattung war noch prunkvoller als die der Titanic und sie war noch grösser. Es gab sogar eine Orgel.

Sie war auch das sicherste. Sie hat jedoch niemals zivile Passagiere transportiert. Sie wurde im Ersten Weltkrieg zum Lazarettsschiff umgebaut. Sie war weniger als ein Jahr im Dienst. Im November 1916 sank sie. Man nimmt an, dass das Schiff auf eine Mine fuhr oder von einem Torpedo getroffen wurde. Ein Schott funktionierte nicht richtig. Auch wird vermutet, dass einige Bullaugen nicht geschlossen

waren. Auf dem Schiff befand sich auch eine Überlebende der Titanic. Wie durch ein Wunder wurde sie ein zweites Mal gerettet. Nur 30 der über 1.000 Menschen an Bord kamen ums Leben. Die Britannic sank in Küstennähe, somit konnte schnell Hilfe geleistet werden. Sie liegt auf dem Grund des Ägäischen Meeres in einer Tiefe von 107 m. Der bekannte Meeresforscher Jacques Cousteau tauchte 1975 als erster hinab. 1995 folgte Dr. Robert Ballard, der das Wrack der Titanic entdeckt hatte.

15. Was wurde aus dem Unglück gelernt?

In der Nacht des Unglücks ging sehr viel schief.

Schon vor der Kollision hatten die Funker Warnungen erhalten aber sie wurden nicht weitergeleitet. Eine aktivere Eisbergwache hätte die Katastrophe verhindern können. Es war eine ruhige Nacht, bei Sturm hätte man die Schaumkronen der Wellen gesehen, welche an den Eisbergen brachen. Die Wachen hatten keine Ferngläser.

Die California hatte den Notruf verpasst.

Bruce Ismay erklärte, dass keiner seiner Schiffe mehr den Hafen verlassen dürfe, wenn es weniger Rettungsboote hätte als Passagiere. Außerdem sollten von da an regelmäßige Rettungsübungen für die Besatzung gemacht werden und auch Pläne von Fluchtwegen in den Passagierbereichen sollen für jedes Schiff angefertigt werden. Ebenso sollen regelmäßige Sicherheitsübungen gemacht werden.

Viele Überlebende wurden befragt, und seither gelten strengere Sicherheitsbedingungen, auch das Funkgerät muss rund um die Uhr besetzt sein.

Die International Ice Patrol (IIP) warnt seit 1914 die Schifffahrt vor Eisbergen.

J. Bruce Ismay konnte die Position des Direktors der White Star Line nicht weiter bekleiden. Sein Ansehen war ruiniert. Bis zu seinem Tod

1937 lebte er zurückgezogen. Niemand durfte in seiner Gegenwart den Namen Titanic erwähnen.

Stanley Lord, Kapitän der Californian, wurde nach dem Schuldspruch der britischen Kommission seines Amtes enthoben. Sein Sohn und seine Verteidiger hielten ihn für einen Sündenbock.

Madeleine Astor gebär im August 1912 einen Sohn. Sie gab ihm den Namen seines verstorbenen Vaters. Molly Brown wurde sehr für ihren Einsatz und ihren Mut während der Bergung gelobt, jedoch erst nach ihrem Tod erschien ein Broadway-Musical mit dem Titel „The Unsinkable Molly Brown“.

16. Die Entdeckung des Schiffes



(Die Titanic war ja in zwei gebrochen, das ist ein Teil von ihr)

2 Jahre nach dem Untergang der Titanic schlug ein Erfinder aus Denver vor, das Schiff mit einem U-Boot und starken Elektromagneten zu heben. Es wurden viele Pläne zur Bergung geschmiedet über die Jahre. Durchführbar war jedoch keine dieser Ideen. Jack Grimm, ein Ölmogul aus Texas, finanzierte zwischen 1980 und 83 drei Expeditionen. Keine war erfolgreich. Über 70 Jahre lang lag die Titanic auf dem Meeresgrund. 1985 führten Dr. Robert Ballard, Geologe und Jean-Louis Michel eine Expedition durch mit einem Gerät namens Argo was mit Sonar und Kamera ausgestattet war, um das Wrack der Titanic zu finden. Die Expedition wurde von der US Navy finanziert. Das Wrack wurde dann am 1.9.1985 nach einmonatiger Suche gefunden, in fast 3.800 Meter Tiefe, 22 km

ostsüdlich der im Notruf angegebenen Position. Ballard und sein Team feierten erst mal, hielten dann ein Gedenkgottesdienst ab für die Opfer.

17. Überreste der Titanic

Als erstes fielen ihnen die vier fehlenden Schornsteine auf. Der Bug und das Heck der Titanic lagen etwa 600 Meter voneinander entfernt. Der Kessel konnte dank einer Fotografie identifiziert werden. Im darauffolgenden Jahr kletterte Robert Rallord in das Mini-U-Boot Alvin. Mit einer Videokamera filmte er die 2 ½ stündige Tauchfahrt am Rumpf der Titanic. Mollusken hatten die Hölzer fast ganz vernichtet. Von der Bughälfte blieb folgendes erhalten:

- Bugreling
- Anker und Ankerketten
- Telemotor der Brücke
- Gymnastikraum mit mechanischem Pferd
- Davits und leere Bullaugen
- Kabine von Kapitän Smith

Jason Junior (J.J.), ein kleiner, ferngesteuerter Roboter mit Kamera, welcher mit dem U-Boot Alvin durch ein Kabel verbunden war, konnte sogar bis ins große Treppenhaus gelangen und dort Aufnahmen machen von Lampenfassungen und von den Säulen.

Rund um das Heck fand man:

- eine Bank
- einen Puppenkopf aus Porzellan
- einen Lampenanschluss
- die Statue einer griechischen Göttin
- ein Safe
- ein Waschbecken
- ein Trittbrett für Kinder zum Einstieg in die Betten

Bei Expeditionen in den Jahren 1987, 1993 und 94 fand man folgendes:

- Flaschen
- Geschirr
- Lampengestelle
- Figur aus dem Treppenhaus
- Gepäck und Reisetaschen
- Glocke aus dem Krähenneest
- Münzen, Devisen und Schmuck

Einige Überlebenden reagierten entrüstet auf die Bergung der Teile.

Vom Heck selbst war nicht mehr viel übrig:

- die Hochdruck-Zylinder der Kolbendampfmaschinen
- 1 Lastkran
- 3 Schiffsschrauben

Einzelteile der Titanic liegen im National Museum in London. Ebenso wurden Teile in Frankreich konserviert, insgesamt wurden ungefähr 5500 Überreste des Wracks gefunden.

Folgende Vermutungen konnten bestätigt werden:

- es gab keinen langen Riss im Rumpf
- der Eisberg hatte die Stahlplatten eingedrückt und die Nieten waren herausgesprungen
- die Untergangsposition war falsch berechnet worden, das Wrack war 22 Kilometer entfernt gefunden worden
- das Schiff war tatsächlich in 2 Teile zerbrochen

Ballard und sein Team ließen 2 Gedenktafeln zurück. Ballard betrachtete den Fundort der Titanic als Ort der Grabstätte. Das Wrack sollte unangetastet bleiben.

Im Jahr 1991 filmte eine russisch-kanadische Gemeinschaftsexpedition das Wrack mit einer Spezialkamera für die Dokumentation Titanica. Sie erforschte außerdem Flora und Fauna der Tiefsee.

1995 machte der Regisseur James Cameron Aufnahmen vom Wrack und 1996 versuchte einen Teil des Rumpfes zu heben, was jedoch erst 1998 gelang. Sie hat sich als Privatunternehmen die exklusiven Bergungsrechte gesichert. Die Titanic liegt in internationalem Gewässer.

Man geht davon aus, dass der Bug der Titanic nicht gehoben wird, da er sich durch den Aufprall in Schlamm gebohrt hat und wahrscheinlich in Stücke zerfallen würde bei einem Bergungsversuch.





Schätze aus der Tiefsee

Nach der Entdeckung des Wracks, gab es Diskussionen, ja sogar Gerichtsverhandlungen, ob man die Gegenstände im Schiff bergen dürfe und wem sie gehören. Robert Ballard war der Meinung, man solle das Wrack unberührt lassen. Er betrachtete das Wrack wie ein Grab auf dem Meeresgrund. Trotzdem barg man ungefähr 5.000 Gegenstände. Es gab rundum die Bergung und die Konservierung der verschiedenen geborgenen Gegenstände viele kontroverse Diskussionen.

Hier kann man sich die Fundstücke ansehen:

Kanada:

- Maritime Museum of the Atlantic (Halifax, Neuschottland)

USA:

- Titanic Museum im T.H.S. Headquarter (Indian Orchard, Massachusetts)
- Marine Museum (Fall River, Massachusetts)

England:

- Maritime Museum (Southampton)
- National Maritime Museum (Greenwich)
- Merseyside Maritime Museum (Liverpool)
- Teile des Rauchsalons und des Gymnastikraums der Olympic können in der Lackfabrik Crown-Berger in Haltwhistle besichtigt werden

Nordirland:

- Ulster Folk and Transport Museum (Belfast)

Irland:

- Cobh Heritage Centre (Cobh)

Gedenkstätten und Denkmäler :

Kanada :

- 3 Friedhöfe von Halifax: Fairview, Mt. Olivet und Baron de Hirsch

USA:

- Titanic Memorial Lighthouse (New York City, South Street Seaport)
- Women's Titanic Memorial (Washington D.C.)
- Widener Library, Harvard University (Cambridge, Massachusetts)

England :

- Engineers' Memorial (Southampton)
- Post Officers' Memorial (Southampton)
- Musicians' Memorial (Southampton)
- Firemen and Crew Memorial Fountain (Holyrood Church, Southampton)

Denkmal für Kapitän E. J. Smith (Lichfield)

Nordirland:

- Titanic Memorial (Belfast)

Die Ausstattung der Olympic wurde versteigert bevor man das Schiff verschrottete. Der erste-Klasse Salon und Teile des Treppengeländers gehören dem Hotel White Swan in Alnwick, England. Die elegante Wandverzierung kam in ein englisches Haus.

Alles Mögliche der Titanic wird gesammelt in Original oder Reproduktion:

- Postkarten
- Notenblätter
- Porzellan
- Souvenirs
- Besteck
- Speisekarten

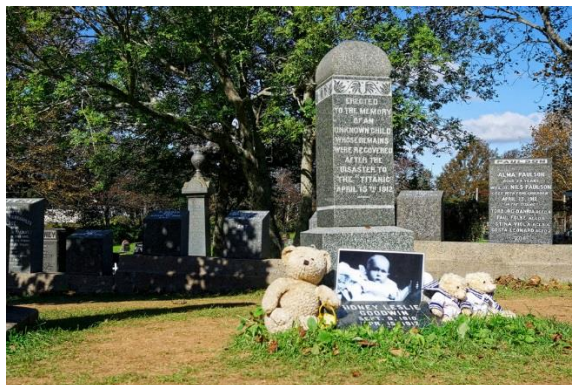
Es gibt sogar Vereine und Fan-Clubs, denen man beitreten kann.

18. Die Gräber

Von den 1514 Toten Leute wurden nach 150 Halifax gebracht. 121 Tote wurden nach Fairview Cemetery (in Halifax) gebracht 29 weitere wurden nach Mount Olivet Cemetery und Baron de Hirsch Cemetery (in Halifax) gebracht.



Grab von Joseph Dawson



Grab von Sidney Leslie Goodwin

19. Titanic der Film

Der Film wurde 1997 unter der Leitung des Regisseurs James Cameron gedreht.

Die Twentieth Century Fox errichtete auf einem 16 ha großen Küstengelände ein Filmstudio. Es befindet sich auf der Halbinsel Baja California in Mexiko. Der Film kostete ungefähr 200 Millionen Dollar. Das Schiff wurde aufwendig nachgebaut, wenn auch bestimmte Teile weggelassen wurden. Bei der Einrichtung der Innenräume hielt man sich akribisch an das Original. Für die Wrackszenen wurde ein Modell angefertigt. Der Kamin, der in einer Wrackszene zu sehen ist, wurde in einer der echten Salonsuiten gedreht. Bei den Innenräumen hielt man sich an die originalen Dekorationen.

Für die Überflutung wurden 19 Millionen Liter gefiltertes Meerwasser gebraucht. Die Handlung und die Liebesgeschichte wurden frei erfunden, jedoch inspirierte man sich an den prominenten Passagieren (Molly Brown – gespielt von Kathy Bates, J. Bruce Ismay – Jonathan Hyde, Thomas Andrews – Victor Garber und Gräfin Rothes- Rochelle Rose).

Der Film war 200 Mio. \$ teuer. Der Nachbau des Schiffes kostete 123 Mio. \$.

James Cameron war nicht nur Regisseur, es schrieb auch das Drehbuch, beteiligte sich am Schnitt und war auch Co-Produzent. Er fertigte Jacks Zeichnung an, das Portrait von Rose mit dem Herzen des Meeres.

Folgende reale Passagiere sind bei der Dinnerparty im Film dargestellt:

- Molly Brown
- J. Bruce Ismay
- Thomas Andrews
- Gräfin Rothes

Der Film wurde für 14 Oscars nominiert und gewann schließlich 11.

Hauptrollen:



Kate Winslet spielte Rose Dewitt Bukater (frei erfundene Person)



Leonardo DiCaprio als Jack Dawson (frei erfundene Person)

Ein Stummfilm erschien bereits kurz nach der Katastrophe; *saved from the titanic* mit Dorothy Gibson, einer Überlebenden.

Ein weiterer Film kam 1958 in die Kinos: die letzte Nacht der Titanic.

Ebenfalls erschienen zahlreiche Bücher über die Katastrophe der Titanic.

20. Schlussfolgerung

Es ist über 100 Jahre her, dass die Titanic unterging. Es gib keine Zeitzeugen mehr, nichtsdestotrotz kennt fast jeder die Geschichte der Titanic. Dazu hat der berühmteste der zahlreichen Kinofilme der Titanic viel beigetragen.

Es ist gut, dass aus den Fehlern gelernt wurde doch man hätte dieses Schiff niemals mit dem Mangel an Rettungsbotten und Erfahrung losfahren lassen dürfen.

Es ist auch immer wieder beeindruckend und enttäuschend zugleich, der Welt beim Wachsen und Scheitern zuzusehen.

Leider wird man menschliches Versagen trotz aller Vorsichtsnassnahmen nie aus der Welt schaffen und es ist eine Tragödie, wenn Menschen deshalb zu Schaden kommen, ja sogar ihr Leben lassen.

Ich habe zu dem Thema Titanic viele Informationen gefunden, im Internet sowie in Büchern, Hörbüchern und Dokumentarfilmen.

Ich hätte Lust einmal ein Museum zu besuchen, welches Fundstücke der Titanic ausstellt.

21. Quellen

Internet:

White Star Line:

[https://de.wikipedia.org/wiki/White_Star_Line#Die zweite White Star Line: Oceanic Steam Navigation Company](https://de.wikipedia.org/wiki/White_Star_Line#Die_zweite_White_Star_Line:_Oceanic_Steam_Navigation_Company)

Titanic:

https://de.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic

Prominente an Bord:

<https://rms-titanic.fandom.com/de/wiki/Passagiere>

Was wurde daraus gelernt?:

<https://www.scinexx.de/dossierartikel/lehren-aus-der-katastrophe/>

Bücher:

Die Geschichte der Titanic

Donald Hyslop, Alastair Forsyth, Sheila Jemima

Lost liners

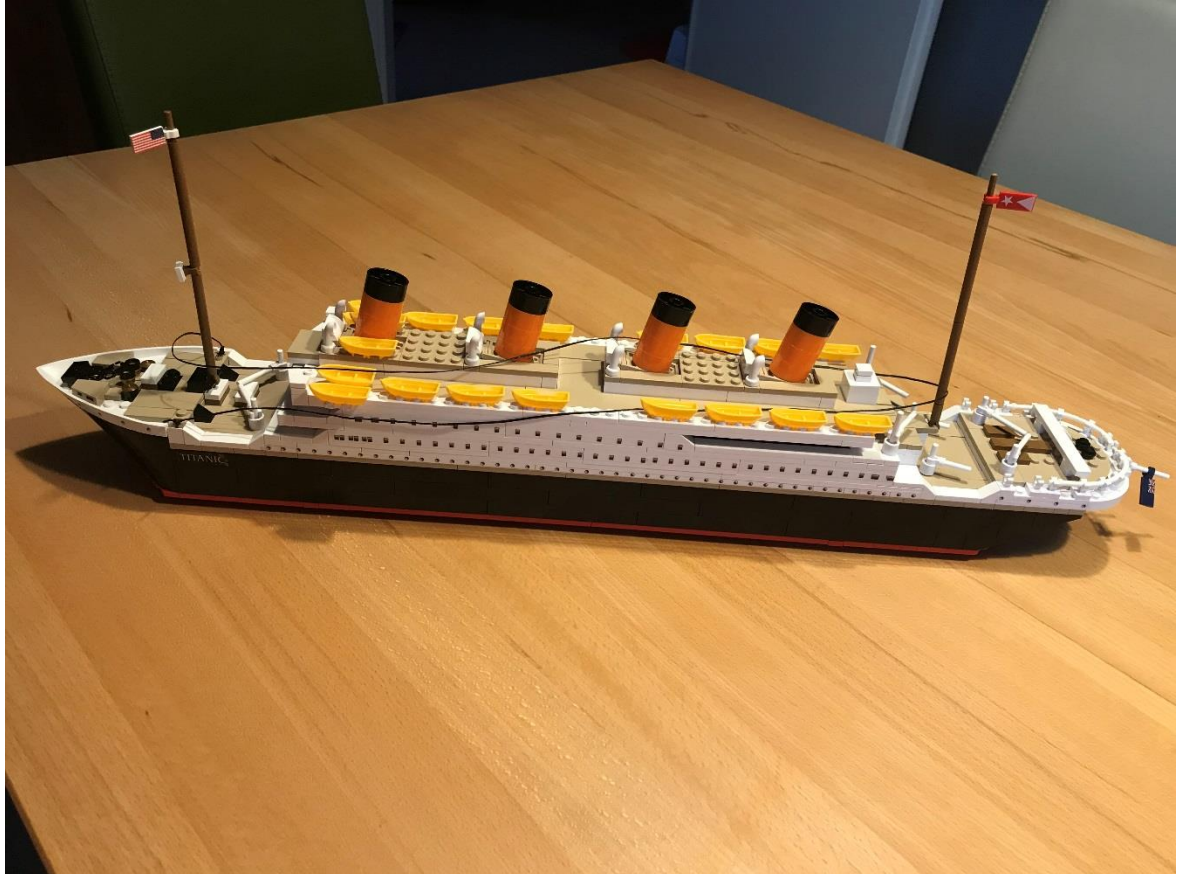
Robert D. Ballard

Titanic – Triumph und Tragödie

John P. Eaton, Charles A. Haas

22. Praktischer Teil

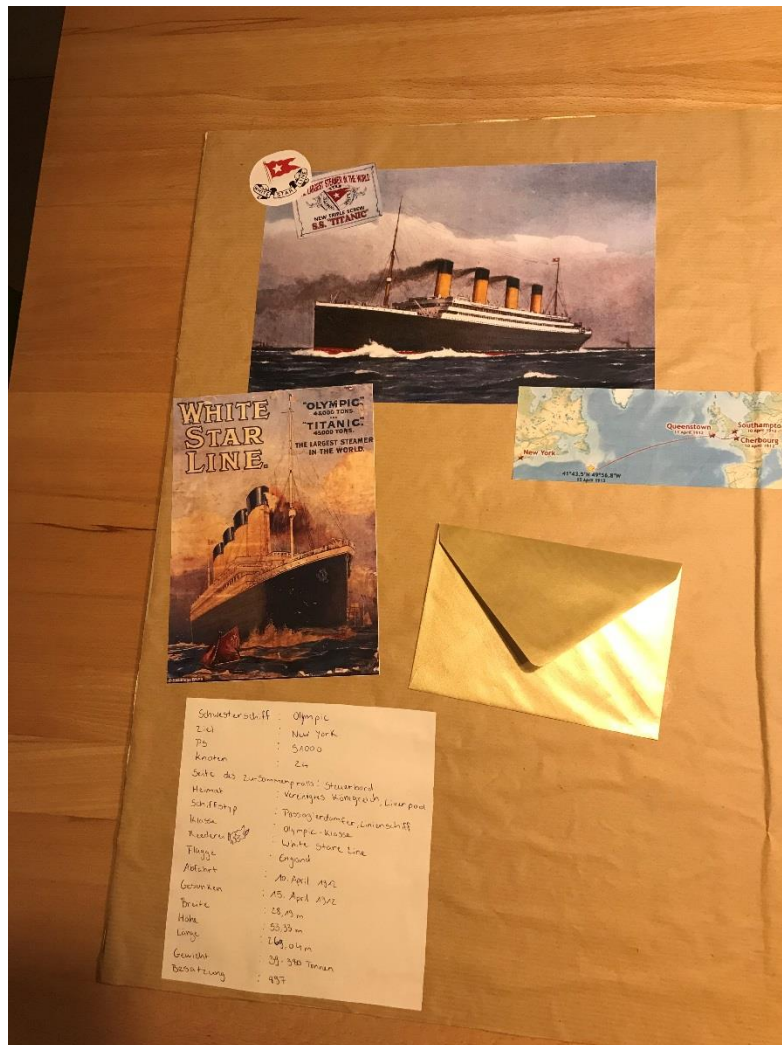
Ich habe mich dazu entschieden ein Modell der Titanic aus Legosteinen zu bauen.



Desweiteren, habe ich eine Lapbook erstellt.



Als Deckel habe ich ein Bullauge genommen.



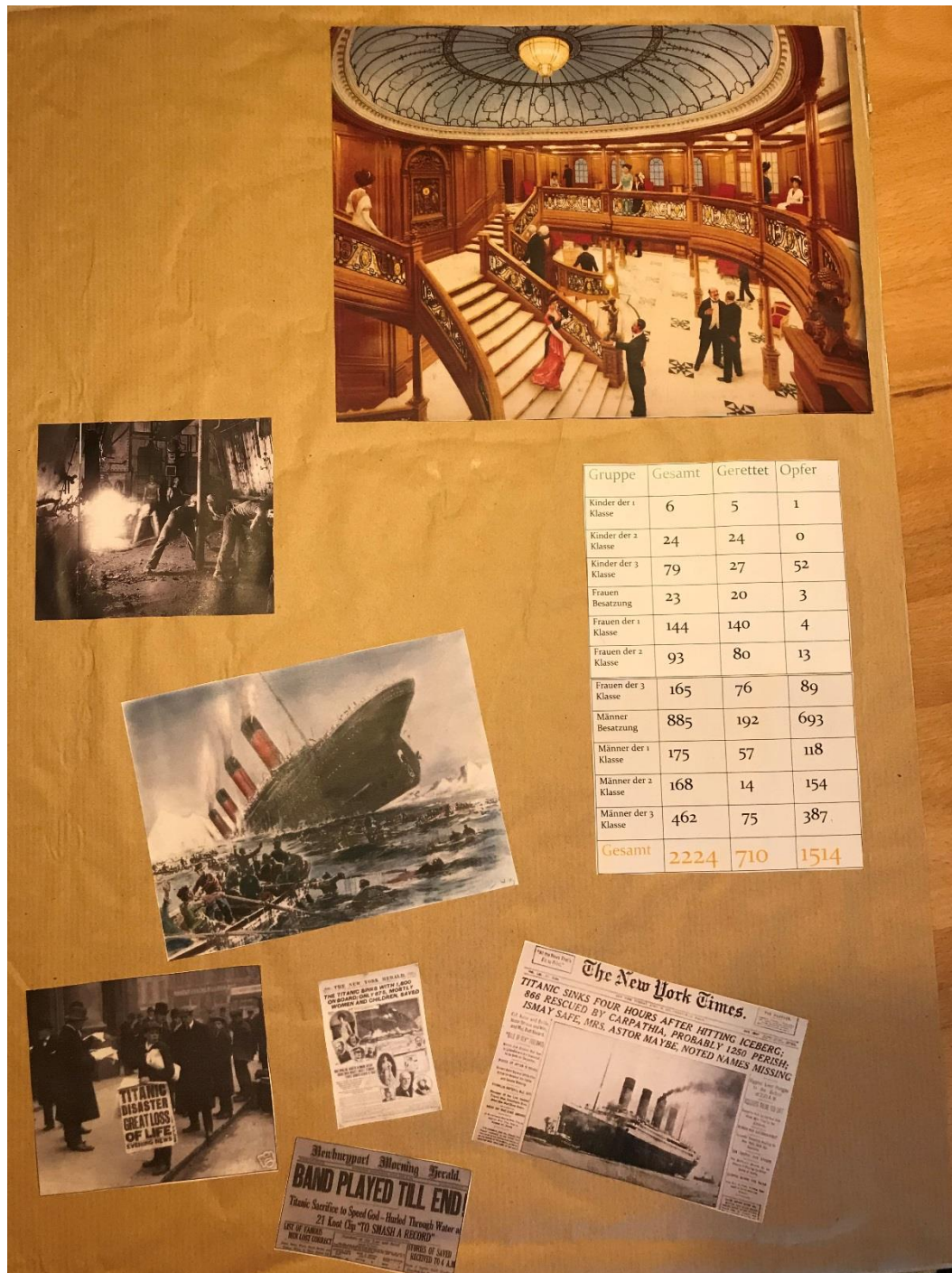
Die Route des Dampfers und Informationen



Im Briefumschlag befinden sich Tickets



Titanic, der Kinofilm



Hier sieht man die punktvolle Treppe, die eleganten Herrschaften im Vergleich zu den Heizern im Kesselraum. Während die einen ihren Aufenthalt an Bord genießen, müssen andere schuften.

Dann geschieht das Unglück: der Zusammenstoß mit dem Eisberg. In der Tabelle stehen die Zahlen der Toten und Überlebenden und die weltweit berichten die Zeitungen über die Tragödie.



Prominente an Bord, Bruce Ismay und der Kapitän Smith

