

Wichtig: In dieser Arbeit wird nicht ein "Vgl." bei indirekten Zitaten verwendet. Direkte Zitate werden aber klar als solche hervorgehoben. Diese Vorgangsweise war mit dem Betreuer abgesprochen!

DER UNTERGANG DER TITANIC

Welche Faktoren begründen die Faszination des Titanic-Unglücks?

Laura Zant

Klasse 8b

Betreuer: Mag. Andreas Sulzgruber

BRG Ringstraße 33

Februar 2016, Krems an der Donau



Abstract

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit der Frage, welche Faktoren die Faszination des Untergangs der Titanic ausmachen. Um einen Überblick über dieses sehr komplexe Thema zu geben, werden im ersten Kapitel die Vorgeschichte der Titanic und ihr Untergang erläutert. Dabei wird ersichtlich, dass die Titanic das bedeutendste Schiff seiner Zeit war, nicht zuletzt, weil es von den Medien immer wieder als unsinkbar bezeichnet wurde. Im weiteren Verlauf der Arbeit wird dargelegt, dass sowohl die Printmedien als auch die Filmindustrie wegen des großen Unterhaltungs- und Informationswertes des Untergangs einen wesentlichen Faktor darstellen, der zur Begeisterung beitrug. Weiters sind der Umstand, dass es unmöglich ist, einen Verantwortlichen festzumachen, und die Suche nach dem Wrack maßgeblich daran beteiligt, dass die Titanic auch im Jahr 2016 noch nicht in Vergessenheit geraten ist. Die Arbeit stützt sich auf zahlreiche Literaturstudien und kommt schließlich zu dem Schluss, dass das Zusammenspiel der einzelnen Faktoren und die dabei ausgelösten menschlichen Emotionen für die unglaubliche Faszination des Untergangs der Titanic verantwortlich sind.

Inhaltsverzeichnis

Abstract

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Das Schicksal der Titanic	5
2.1	Die Vorgeschichte	5
2.2	Die Route.....	7
2.3	Der Verlauf der Katastrophe	7
3	Multifaktorielle Faszination für den Untergang der Titanic	10
3.1	Das Schicksal der Überlebenden und der Opfer	10
3.2	Der Hype der Medien	15
3.2.1	Der Hype der Medien unmittelbar nach dem Untergang	15
3.2.2	Der Hype der Filmindustrie.....	22
3.3	Die Schuldfrage	24
3.4	Forschung und Entdeckung des Wracks der Titanic	30
3.5	Änderungen im schiffahrtstechnischen Bereich.....	34
4	Fazit.....	35

Literaturverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

1 Einleitung

„Ein schrecklicher Schrei entstand aus den Tiefen des Meeres. Das Schiff war verschwunden. [...] Alles war still.“¹

Die Titanic war das größte und luxuriöseste Schiff seiner Zeit und beeindruckte die Menschheit durch ihre kolportierte Unsinkbarkeit. Dennoch kollidierte sie auf ihrer Jungfernfahrt mit einem Eisberg und wurde am 15. April des Jahres 1912 vom Nordatlantik verschlungen. Mehr als 100 Jahre nach ihrem Untergang ist das Schicksal der Titanic keinesfalls in Vergessenheit geraten und versetzt immer noch zahlreiche Personen in Staunen. Im Zuge dieser Arbeit soll dargelegt werden, welche Faktoren zu der Faszination des Untergangs des Schiffes beigetragen haben, denn, anders als im oben angeführten Zitat, ist die Titanic alles andere als aus dem Blickfeld der Öffentlichkeit „verschwunden“.

Die Ausarbeitung des Themas gliedert sich in zwei Kapitel: Im ersten Teil soll die Geschichte der Titanic vom Bau des Dampfers bis hin zum Untergang geschildert werden, um einen sachlichen Überblick über die Katastrophe zu geben. Das zweite Kapitel beschäftigt sich ausführlich mit den vielfältigen Faktoren, die zur Faszination der Titanic beigetragen haben, und ist der Hauptteil der Arbeit.

Um das Ziel der Arbeit zu erreichen und das Ergebnis zu untermauern, stützen sich die dargelegten Thesen auf drei Standardwerke zum Thema. Eigel Wiese legt in seinem 2012 erschienen Buch² wesentliche Fakten dar, die einen guten Überblick über das Thema bieten. Zur Vertiefung zog ich zum einen ein Buch gesammelter Augenzeugenberichte heran³, stützte mich aber auch auf Thesen von Nikolaus Zöllner⁴, der in seinem Buch die Katastrophe aus der Sicht der Wirtschaft behandelt.

¹ Aussage des Überlebenden Alfred Theissinger, zit. nach: Zimmermann, Norbert: Schicksal Titanic. Books on Demand: Norderstedt 2012, S. 172.

² Wiese, Eigel: Titanic. Vier Tage bis zur Unsterblichkeit. Köhlers: Hamburg 2012.

³ Lord, Walter: Die letzte Nacht der Titanic. Augenzeugen erzählen. 3. Aufl., Fischer: Frankfurt am Main 2012.

⁴ Zöllner, Nikolaus: Die Titanic Firma. Die Katastrophe aus der Sicht der Wirtschaft. 2. Aufl., Books on Demand: Norderstedt 2012.

2 Das Schicksal der Titanic

2.1 Die Vorgeschichte

In der Mitte des 19. Jahrhunderts befand sich die Schifffahrt in einer idealen wirtschaftlichen Situation: Viele von Armut und Perspektivenlosigkeit geplagte Europäer emigrierten per Schiff nach Amerika, sicherten neben Handelsreisenden und Geschäftsleuten zusätzlich Gewinne auf der Atlantik-Route und spornten den Konkurrenzkampf der Reedereien enorm an.⁵ Dieser Wettkampf führte zu ständigen Erneuerungen der Dampfschiffe der Gesellschaften. Unter anderem war es Ziel der meisten Unternehmer, mit ihren Dampfern Rekordgeschwindigkeiten bei den Überfahrten aufzustellen, wofür man mit dem sogenannten „Blauen Band“ publikumswirksam prämiert wurde. Die Schifffahrtsgesellschaft OSNC (kurz für „Oceanic Steam Navigation Company“), welche später den Bau der Titanic in Auftrag geben sollte, interessierte sich jedoch mehr für andere Kriterien, nämlich für Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit. Dies widerlegt auch den Mythos, demnach die Titanic angeblich das „Blaue Band“ durch eine neue Rekordgeschwindigkeit erlangen wollte.⁶

Als man am 31. Juli 1908 den Vertrag, der den Bau der Titanic bestätigte, unterzeichnete, bestand man darauf keine Kosten zu sparen, um das größte, sicherste und luxuriöseste Schiff der Welt zu bauen. Um das erstgenannte Kriterium zu erfüllen, errichtete man den Dampfer, der 269,04 Meter lang, 28,19 Meter breit und 53,33 Meter hoch war, in der damals größten Werft „Harland & Wolff“. Neben einem doppelten Boden als Schutz vor einer Grundberührung unterteilten 15 Querschotten den Ozeanriesen in 16 Abteile, die bei Wassereintritt durch Schließen der Wasserschutztüren ein Sinken des Schiffes verhindern sollten. Aufgrund dieser Sicherheitsmaßnahmen wurde die Titanic von den Medien als „praktisch unsinkbar“ bezeichnet.⁷

⁵ Ebda., S. 8f.

⁶ Ebda., S. 13-32.

⁷ Ebda., S. 49-53. – Wiese 2012, S. 30.

Der Auftraggeber und Leiter der OSNC, Joseph Bruce Ismay, wurde wegen dieser immer wieder kolportierten Behauptung dahingehend beeinflusst, das Schiff lediglich mit den gesetzlich vorgeschriebenen Booten auszustatten. Durch diese Maßnahme wollte er eine mögliche Verunsicherung der Passagiere verhindern, da dadurch weniger Profit erzielt worden wäre. Somit befanden sich 14 reguläre Rettungsboote, zwei Notkutter und vier Faltboote an Bord, welche Platz für 1178 Menschen boten. Zum Zeitpunkt des Untergangs befanden sich jedoch 2208 Passagiere an Bord der Titanic.⁸

Da der Geschwindigkeit weniger Bedeutung als der Sicherheit beigemessen wurde, war für die Konstrukteure eine schnellere Geschwindigkeit als 24 Knoten von Beginn an auszuschließen. Als Antriebsart wählte man eine Kombination aus Kolbendampfzylinder und Niederdruckturbine und montierte drei Schiffsschrauben von gigantischem Ausmaß. Drei der vier Schornsteine benötigte man als Rauchabzug, der letzte diente nur der Ästhetik. Die einzelnen Stahlplatten des Schiffes wurden mit insgesamt 3 Million Nieten befestigt.⁹

Die Kriterien Größe und Sicherheit glaubte man mit den oben angeführten Maßnahmen erfüllt zu haben. Um als Krönung auch Luxus und Komfort bieten zu können, wurde die Titanic mit für die damalige Zeit auf hoher See untypischen Räumen, wie einem Schwimmbad, Rauchsalon, Gymnastikraum etc., eingerichtet.¹⁰

Am 2. April des Jahres 1912 war der Ozeanriese nach 3-jähriger Bauzeit fertiggestellt.¹¹

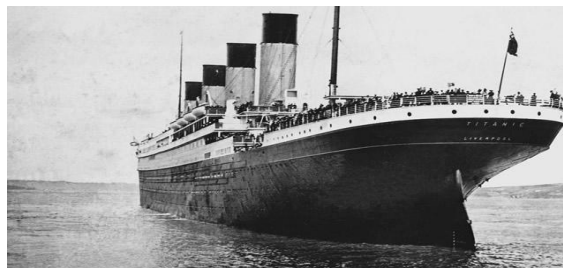


Abb. 1: RMS Titanic

⁸ Zöllner 2012, S. 55-60. – <http://titanicverein.ch/statistik-des-unglucks/> [24.1.2016]

⁹ Wiese 2012, S. 34-41. – Zöllner 2012, S. 54, 60f.

¹⁰ Ebda., S. 34-41. – Ebda., S. 54, 60f.

¹¹ Zöllner 2012, S. 60f.

2.2 Die Route

Noch am selben Tag der Fertigstellung verließ die Titanic die Werft „Harland & Wolff“ und fuhr direkt von ihrem Geburtsort Belfast nach Southampton, von wo aus sie am 10. April ihre Jungfernfahrt antrat. Bereits am nächsten Tag ankerte der Ozeanriese vor der irischen Stadt Queenstown und startete von dort aus seine Nordatlantikreise.¹² Nachdem mehrere Eisbergwarnungen anderer Dampfschiffe den Funkraum der Titanic erreicht hatten, entschied sich Kapitän Edward Smith einen unüblich südlichen Transatlantikurs zu wählen, um dem arktischen Schelfeis vor Neufundland auszuweichen. Dennoch sollte der Dampfer trotz neu gewählter Route wie geplant am 17. April in New York ankommen.¹³



Abb. 2: Die Route der Titanic

2.3 Der Verlauf der Katastrophe

Bereits gegen neun Uhr morgens des 14. April 1912 erhielt der Funkraum der Titanic die ersten Eisbergwarnungen umliegender Schiffe. Trotz immer häufiger eintreffender Meldungen im Laufe des gesamten Tages waren die Funker John Phillips und Harold Bride ausgiebig mit dem Versenden und Empfangen privater Nachrichten der Passagiere beschäftigt und fanden daher keine Zeit, die als zu wenig besorgniserregend empfundenen Funksprüche anderer Schiffe an die Brücke zu übermitteln.¹⁴

¹² Zöllner 2012, S. 70, 87f.

¹³ National Geographic: Sekunden vor dem Unglück. Der Untergang der Titanic. USA 2006, TC 7:08-7:52 <https://www.youtube.com/watch?v=Wnysl1MnauY> [24.07.2015]

¹⁴ Eaton, John P.; Haas, Charles A.: Titanic. Legende und Wahrheit. 3. Aufl., Heel: Königswinter 2012, S. 11-14. – Lord 2012, S. 237-241.

Nur zwei Stunden vor dem Unglück empfing man im Funkraum folgende Nachricht der nach Osten fahrenden Mesaba:

„An Titanic und andere ostwärts fahrende Schiffe: Eis auf der Höhe 42 N Breite bis 41.25 N, Länge 49 W bis 50.30 W. Viel Packeis und große Anzahl von Eisbergen gesichtet. Auch Eisfeld. Wetter gut, klar.“¹⁵

Kurze Zeit nach Empfang dieser Meldung, circa gegen 22 Uhr, übernahmen im Zuge eines Schichtwechsels der erste Offizier William Murdoch anstelle von Charles Lightoller den Oberbefehl auf der Kommandobrücke und Frederick Fleet gemeinsam mit Reginald Lee den Vorsitz im Ausguck.

Währenddessen versuchte der Funker der nur 20 Meilen entfernten Californian den Funker der Titanic, Phillips, erneut auf Eisberge aufmerksam zu machen, jedoch wurden seine Versuche von Phillips zurückgewiesen, da dieser ohne gestört zu werden, mit der Funkstation Cape Race in Kontakt bleiben wollte. Folglich stellte die Californian ihren Funkbetrieb für die kommende Nacht ein und reagierte deshalb zu spät auf die Hilferufe der sinkenden Titanic.¹⁶

Zwanzig Minuten vor Mitternacht entdeckten Fleet und Lee einen Eisberg, der direkt vor dem Schiff im Atlantik trieb. Sofort gaben sie durch dreimaliges Läuten der Messingglocke und durch Telefonieren mit der Brücke Alarm. Auf der Kommandobrücke reagierte Murdoch unvermittelt, indem er den Knopf zum Schließen der Schotts betätigte und befahl, das Schiff zuerst „hart Steuerbord“ und danach „volle Kraft zurück“ zu manövrieren. Doch sowohl diese als auch andere darauffolgende Ausweichmanöver verfehlten ihre Wirkung, da das Schiff bereits 100 Meter an seiner vorderen Steuerbordseite aufgeschlitzt worden war. Das Wasser drang rapide in die ersten fünf wasserdichten Abteile ein und zwang Kapitän Smith um 00:05 Uhr das Bereitmachen der



Abbildung 3: Möglicher Eisberg, mit dem die Titanic kollidierte

¹⁵ Funkspruch der Mesaba, zit. nach: Eaton; Haas 2012, S. 15.

¹⁶ Ebd., S. 16.

Rettungsboote anzuordnen. Nur 10 Minuten später sendeten die Funker Notrufe an umliegende Schiffe¹⁷:

„Sofort kommen. Wir sind mit einem Eisberg kollidiert. CQD [alte Bezeichnung für SOS, „Come Quick Danger“], OM (old man) Position 41° 46′ N, 50° 14′ W.“¹⁸

Der 59 Meilen entfernte Dampfer der Cunard Line, die Carpathia, empfing die Notrufe und begann Kurs auf die Position der sinkenden Titanic zu nehmen.

Ungefähr eine Stunde nach der Kollision wurden Raketen abgefeuert, um auf die Notsituation des Ozeanriesens aufmerksam zu machen. Zeitgleich wurden die Passagiere zu den Rettungsbooten gebeten und das erste, nur zur Hälfte besetzte Rettungsboot, zu Wasser gelassen.¹⁹

Als gegen 2 Uhr das letzte Boot zu Wasser gelassen wurde, war das Sinken des Schiffes so weit fortgeschritten, dass sich der Bug bereits zum Großteil unter Wasser befand und das Heck sich langsam zu heben begann. Aufgrund der Senkung des Schiffes wurde sämtliche Maschinerie aus den Verankerungen gerissen und die Heizer, die bis zu dem Zeitpunkt im

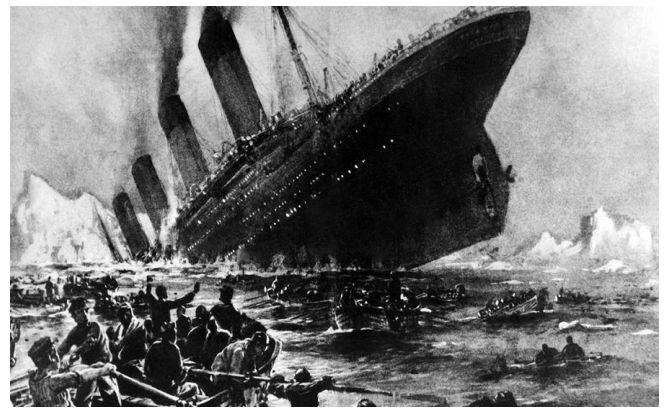


Abb. 4: Zeitgenössische Zeichnung des Untergangs

Inneren der Titanic für Stromversorgung arbeiteten, mussten ihren Dienst aufgeben. Deshalb erloschen um 2:18 Uhr die Lichter, bevor das Schiff durch die Belastung des Wassergewichtes um 2:20 Uhr auseinandergerissen wurde. Während der Bugteil sofort versank, bäumte sich das Heckteil auf und schoss anschließend senkrecht ins Wasser.²⁰

Zwei Minuten später war keine Spur mehr von der unsinkbaren Titanic zu sehen. Die Katastrophe wäre für einen Beobachter lediglich durch die 20 Rettungsboote mit

¹⁷ Ebda., S. 17-22. – Lord 2012, S. 238.

¹⁸ Funkspruch der Titanic, zit. nach: Eaton; Haas 2012, S. 22.

¹⁹ Metzger, Franz: Auf den Spuren einer Katastrophe. Der Untergang der Unsinkbaren. In: G/Geschichte 1/2015, S. 9.

²⁰ Metzger 2015, S. 10.

712 Überlebenden in ihnen, die im Wasser trieben und auf die Hilfe anderer Schiffe angewiesen waren, erkennbar gewesen.²¹

3 Multifaktorielle Faszination für den Untergang der Titanic

Da in der Geschichte der Schifffahrt bereits weit größere Verluste an Menschenleben zu beklagen waren, stellt sich die Frage, weshalb der Untergang der Titanic bis heute eine so starke Faszination auf die Menschen ausübt. Die mangelhafte Besetzung der Rettungsboote und der daraus entstandene Verlust an Menschenleben löste eine weltweite Welle der Empörung aus. Doch nicht nur das tragische Schicksal der Todesopfer, auch das der Überlebenden weckt bis heute sowohl Neugier als auch Mitgefühl der Gesellschaft, wodurch ein sehr persönlicher Zugang zu dem Thema entsteht.

3.1 Das Schicksal der Überlebenden und der Opfer

Passagiere, denen kein Platz in einem der Rettungsboote zugewiesen worden war, und die weder mit der Titanic untergegangen, noch nach dem Versinken des Schiffes im eisigen Wasser erfroren waren, versuchten sich mit all ihren Kräften an hinterlassenenem Treibgut festzuhalten. Jedoch erschwerten die um den Gefrierpunkt liegenden Temperaturen das Vorhaben und den Überlebenden verblieb weniger als eine Stunde, um dem sicheren Tod zu entkommen. Da jedes der Rettungsboote durchaus noch Platz für mehr als 20 weitere Personen bot, befand sich das Leben der im Wasser Treibenden in den Händen der bereits im Boot befindlichen Überlebenden. Die meisten Insassen der Rettungsboote weigerten sich jedoch an die Unglücksstelle zurückzukehren, da sie befürchteten, Menschenmassen würden die zurückkehrenden Boote stürmen und sie zum Kentern bringen.²²

²¹ Lord 2012, S. 238-241. – Pipe, Jim: Titanic. Fleurus: Köln 2007, o.S.

²² Wiese 2012, S. 99.

Nur einige wenige Überlebende erklärten sich bereit, doch noch umzukehren. Die wohl namhafteste Passagierin, die durch ihr für die damalige Zeit bereits weit fortgeschrittenes emanzipiertes Denken Berühmtheit erlangte, war Molly Brown. Sie forderte andere Frauen im Boot auf, den Männern beim Rudern zu helfen, um zum Unglücksort zurückzukehren.²³ Da dieses Vorhaben jedoch von einem weiteren Insassen untersagt wurde, musste Molly Brown nachgeben und in Kauf nehmen, dass die Ruderer wieder von der Unglücksstelle wegsteuerten. Um nicht tatenlos zuzusehen, ergriff Molly Brown selbst das Ruder und half, das Boot in Sicherheit zu bringen. Über ihr mutiges Verhalten äußerte sie sich gegenüber der New York Times wie folgt²⁴:



Abb. 5: Molly Brown

"I have not been made afraid by my experience. I have no fear of water. I simply did what was to be done. For fifteen years I have labored in Denver with Judge Lindsey in rescue work, and when my time came I did what I could."²⁵

Im Gegensatz zu Molly Brown gelang es dem Offizier Harold Lowe, der das Kommando über fünf Rettungsboote übernommen hatte, tatsächlich, zwei Boote zur Unglücksstelle zurückzumanövrieren. Durch diese Aktion konnten insgesamt sechs Passagiere aus dem eisigen Wasser gerettet werden, mit denen man nun gemeinsam auf Hilfe wartete.²⁶

Währenddessen steuerte die RMS Carpathia die Untergangsstelle an und erreichte diese gegen 3:35 Uhr. Eine halbe Stunde zuvor hatte der Kapitän Arthur Henry Rostron angeordnet, viertelstündig Raketen abzuschießen, um sich bei den Überlebenden der Titanic bemerkbar zu machen. Da die Passagiere in den Booten nicht auf sich aufmerksam machen konnten, da sie weder Lichter noch Raketen bei sich hatten, ließ Rostron gegen vier Uhr die Maschinen der Carpathia stoppen, um sich nähernde Rettungsboote nicht zu überfahren. Kurz nach dem Abschalten der Maschinerie erreichte das erste Boot das Schiff, gegen 8:30 Uhr das letzte.

²³ Wiese 2012, S. 101.

²⁴ Zimmermann 2012, S. 40f.

²⁵ Mark Baber: Women Revealed as Heroines by Wreck. In: New York Times 20. April 1912, <http://www.encyclopedia-titanica.org/women-revealed-as-heroines-wreck-1.html> [19.9.2015]

²⁶ Wiese 2012, S. 101.

An Bord wurden die nun Geretteten ins Warme gebracht und mit heißem Kaffee und medizinischer Hilfe versorgt, weiters hielt man im Aufenthaltsraum der Ersten Klasse einen Gottesdienst ab. Anschließend ließ Kapitän Rostron eine Zählung aller überlebenden Passagiere und Besatzungsmitglieder durchführen und eine entsprechende Liste erstellen, die die Funker dann nach New York übermitteln sollten. Danach wurde überlebenden Passagieren gestattet, Telegramm-Formulare auszufüllen und diese an Angehörige übermitteln zu lassen.²⁷



Abb. 6: Überlebende an Bord der Carpathia

Die unten dargestellten Statistiken²⁸ geben einen guten Überblick über die Reihenfolge der Evakuierung. Neben der Bevorzugung der Frauen und Kinder gegenüber den Männern lässt sich die Überlebenschance auch nach Klassen einteilen. Passagiere höherer Schichten hatten deutlich größere Chancen auf einen Platz im Rettungsboot als Passagiere der Dritten Klasse. Grundsätzlich galt, zuerst die Passagiere zu retten, und dann die Besatzung in Sicherheit zu bringen. Bei genauerer Betrachtung der Statistik lässt sich jedoch erkennen, dass mehr Prozent der weiblichen Besatzung als der weiblichen Passagiere der Dritten Klasse gerettet wurden. Die unterste Klasse hatte demnach die schlechtesten Überlebenschancen, am sichersten war man als Passagier der Ersten Klasse.²⁹

Besatzungsmitglieder	an Bord	davon gerettet	gerettet
Männer	868	192	22.12%
Frauen	23	20	86.96%
Total	891	212	23.79%

Abb. 7a)

²⁷ Ebda., S. 102-103, 38-42.

²⁸ Statistik zit. nach: <http://titanicverein.ch/statistik-des-unglucks/> [24.1.2016]

²⁹ <https://newstopaktuell.wordpress.com/category/titanic-100-jahre-nach-der-katastrophe/> [7.1.2016]

Passagiere Gesamt	an Bord	davon gerettet	gerettet
Männer	793	131	16.52%
Frauen	418	313	74.88%
Kinder (>1)	95	47	49.47%
Babies (<1)	11	9	81.82%
Total	1317	500	37.97%

Abb. 7b)

Erste Klasse	an Bord	davon gerettet	gerettet
Männer	176	58	32.95%
Frauen	143	139	97.20%
Kinder (>1)	4	3	75.00%
Babies (<1)	1	1	100.00%
Total	324	201	62.04%

Abb. 7c)

Zweite Klasse	an Bord	davon gerettet	gerettet
Männer	167	13	7.78%
Frauen	96	84	87.50%
Kinder (>1)	18	18	100.00%
Babies (<1)	4	4	100.00%
Total	285	119	41.74%

Abb. 7d)

Dritte Klasse	an Bord	davon gerettet	gerettet
Männer	450	60	13.33%
Frauen	179	90	50.28%
Kinder (>1)	73	26	35.62%
Babies (<1)	6	4	66.67%
Total	708	180	25.42%

Abb. 7e)

New York erfuhr am Morgen des 15. April 1912 von der Tragödie und begann sofort mit den Vorbereitungen, um den Überlebenden die Ankunft so angenehm wie möglich zu gestalten. Unter anderem beschloss man, die sonst unverzichtbaren Zollformalitäten zu streichen und bei Ankunft der Carpathia am Abend des 18. April der Öffentlichkeit den Zutritt zum Pier und den beiden benachbarten Blocks zu verwehren. Gegen 21:30 Uhr ankerte die Carpathia an ihrem Pier und die Überlebenden konnten das Schiff verlassen, um sich Hotelzimmer zu suchen, Kontakt zu ihren Angehörigen aufzunehmen oder sich auf den Weg ins Krankenhaus zu machen. Die Passagiere der Dritten Klasse konnten erst gegen 23:00 Uhr von Bord gehen. Die überlebenden Besatzungsmitglieder wurden von der Reederei nur bis zum Zeitpunkt des Untergangs bezahlt, somit waren sie in New York auf sich alleine gestellt und mussten um Anteile aus den Fonds für die Überlebenden betteln.³⁰

Mit der Bergung der Leichen beauftragte man vier Schiffe, die alle mit Leichenbestattern, Geistlichen und Mitteln zur Einbalsamierung ausgestattet waren. Insgesamt konnten 337 Leichen geborgen werden, jedoch musste eine große Anzahl wegen Mangels an Särgen und Eis seebestattet werden. Die verbliebenen Opfer versuchte man mit Hilfe der Angehörigen zu identifizieren, um sie anschließend auf drei verschiedenen Friedhöfen in der kanadischen Stadt Halifax zu bestatten. Weiters errichtete man Denkmäler für die Maschinisten und die restliche Besatzung sowie für die Musiker und Passagiere.³¹



Abb. 7: Gräber der Titanic-Opfer

³⁰ Eaton; Haas 2012, S. 43-47. – Wiese 2012, S. 104-105.

³¹ https://de.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic [19.9.2015]

3.2 Der Hype der Medien

Neben der berührenden Schicksale der Betroffenen, trugen die Medien jener Zeit ebenfalls einen großen Teil zur Legendenbildung rund um den Untergang der Titanic bei. Denn ausschließlich die Medien behaupteten noch vor der Jungfernfahrt, der Dampfer sei unsinkbar, wodurch sie die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit bereits im Vorfeld des Unglücks auf die Titanic lenkten. Und nach dem Untergang ergaben sich aus den früheren Behauptungen die besten verkauften Schlagzeilen seit langem: „Unsinkbare Titanic gesunken“.

3.2.1 Der Hype der Medien unmittelbar nach dem Untergang

„Zu meinem großen Bedauern muss ich Ihnen mitteilen, dass die Titanic diesen Morgen nach einer Kollision mit einem Eisberg gesunken ist. Großer Verlust an Menschenleben. Genaueres später. Bruce Ismay.“³²

Diese Nachricht vom Direktor der OSNC, Bruce Ismay, hätte der Funker der Carpathia übermitteln sollen. Da das Schiff jedoch zu weit vom Festland entfernt war, wurde diese Meldung erst 48 Stunden später überstellt.³³ Während dieser 48 Stunden waren jedoch bereits einige Funksprüche anderer Schiffe ans Festland gelangt. Amerikanische Zeitungen waren sofort um genauere Informationen bezüglich des kolportierten Untergangs bemüht, da man sich kaum vorstellen konnte, was diverse Funkstationen meldeten. Man telefonierte mit dem Büro der OSNC und erhielt folgende Meldung, welche die Funkstation Cape Race der Firma zugestellt hatte:

„Titanic. Erhalten von Associated Press von Cape Race 3:05 Uhr Montag, 15. April. 22:25 Uhr NYZ³⁴. Titanic setzte Notruf ab, berichtete, sie hätten Eisberg gerammt und benötigten unverzüglich Hilfe. Eine halbe Stunde später berichteten sie, sie würden Bug voran sinken. Frauen würden in die Boote gebracht und das Wetter wäre ruhig und klar. Gaben ihre Position mit 41.46 Nord, 50.14 West an. Stop diese Station. [...]“³⁵

Die in dieser Meldung enthaltenen Informationen deutete jede Zeitung anders und fügte noch frei erfundene „Fakten“ hinzu, um die sensationsreichste Story anbieten zu können.

³² Vom Funkraum der Carpathia zu übermittelnder Funkspruch von Joseph B. Ismay, zit. nach: Zöllner 2012, S. 102.

³³ Zöllner 2012, S. 102.

³⁴ Abkürzung für: New York Zeit

³⁵ Von Funkstation Cape Race, zit. nach: Zöllner 2012, S. 104f.

Ohne auch nur eine Bestätigung seiner Vermutung erhalten zu haben, folgerte der Chefredakteur der New York Times, Carr Van Anda, aus den gegebenen Informationen:

„Neues Linienschiff Titanic stößt mit Eisberg zusammen; sinkt Bug voran um Mitternacht; Frauen wurden in die Boote gebracht; letzter Funkspruch um 12:27 [00:27 Uhr] verwischt.“³⁶

Mit dieser Schlagzeile hatte sich die New York Times einen Vorsprung gesichert, der ihr während der gesamten Berichterstattung nicht mehr genommen wurde. Denn obwohl Van Anda nur seine Vermutungen, die von keiner anderen Quelle bestätigt worden waren, niedergeschrieben hatte, entsprachen diese am ehesten der Wahrheit.³⁷

Einen völligen Kontrast zu der New York Times bildete der Bericht des Wall Street Journals:

„Offenbar ist die Titanic ernsthaft beschädigt, aber wesentlich ist, dass sie nicht gesunken ist. Die wasserdichten Schotten hielten dicht.“³⁸

Ironie des Schicksals: Neben dieser völlig falschen Berichterstattung beschimpften die Redakteure des Wall Street Journals die New York Times auch noch wegen ihrer „Falschmeldung“ über den Untergang.³⁹

Funksprüche zwischen den Dampfern Olympic und Asian führten neben den erfundenen Fakten der einzelnen Zeitungen zu einem zusätzlichen Informationschaos. Die Asian hatte nämlich einen Öltanker nach Halifax geschleppt und war deshalb nicht in der Lage gewesen, der Titanic zu Hilfe zu eilen. Sie teilte dies der Olympic mit, wodurch ihr Funkspruch zur Grundlage folgender Schlagzeile der Evening Sun wurde⁴⁰:

„Nach Kollision alle von der Titanic gerettet, der Liner wird nach Halifax geschleppt.“⁴¹

Da die meisten Zeitungen jener Zeit weltweit Korrespondenten hatten, verbreiteten sich solche Falschmeldungen innerhalb weniger Stunden um den ganzen Globus.

³⁶ Schlagzeile der NYT, zit. nach: Zöllner 2012, S. 106.

³⁷ Wiese 2012, S. 124.

³⁸ Artikel des Wall Street Journal, zit. nach: Wiese 2012, S. 126.

³⁹ Wiese 2012, S. 126.

⁴⁰ Zöllner 2012, S. 107.

⁴¹ Schlagzeile der Evening Sun, zit. nach: Wiese 2012, S. 126.

In Southampton, der Heimatstadt vieler Besatzungsmitglieder, versammelte man sich vor dem Büro der OSNC, um Informationen zu erhalten. Die OSNC wusste jedoch nicht, was in jener Nacht wirklich passiert war und konnte die Schlagzeilen der Zeitungen daher weder bestätigen, noch dementieren. Die Direktoren befanden sich in einer Zwickmühle und versuchten daher, durch deutliches Hervorheben der Unsinkbarkeit des Schiffes zu beschwichtigen. Aufgrund dieses Informationsvakuums der Reederei wurde die Titanic erst nach ihrem Untergang erstmals von ihren Auftraggebern als unsinkbar bezeichnet. Zuvor behaupteten dies immer nur die Medien, die aufgrund der wasserdichten Schotten annahmen, das Schiff könne nicht untergehen.⁴²

Erst gegen 14:00 Uhr NYZ des 15. April 1912 erhielt die Olympic, das Schwesterschiff der Titanic, folgenden Funkspruch der Carpathia:

„Habe die Notsignale der Titanic um 11:20 [23:20 Uhr] erhalten. Sind dann sofort zu der erwähnten Stelle gefahren. Dort angekommen, zu Tagesanbruch, sahen wir ein Eisfeld, 25 Meilen lang, offensichtlich massiv, eine Menge an Wrackteilen und einige Rettungsboote voll mit Menschen. Wir nahmen etwa 670 Seelen auf. Die Titanic war gesunken! Sie sank in etwa 2 Stunden. Kapitän und alle Ingenieure starben. [...]“⁴³

Daraufhin informierte die Olympic die OSNC und schaffte somit Klarheit in dem in kürzester Zeit entstandenen Informationschaos. Etwa vier Stunden später trat der Vizepräsident der IMM⁴⁴, Philip Franklin, vor die Presse. Nachdem Franklin die Gerüchte bezüglich des Untergangs endlich bestätigt hatte, machten sich die Journalisten auf den Weg in die jeweiligen Redaktionen, um mit dem Verfassen seitenlanger Berichte zu beginnen. In der Zwischenzeit übermittelte die Carpathia die partielle Liste der Überlebenden, weshalb bereits am 16. April der erste Auszug der Namen in der New York Times abgedruckt war.⁴⁵

⁴² Zöllner 2012, S. 106.

⁴³ Funkspruch der Carpathia an die Olympic, zit. nach: Zöllner 2012, S.113.

⁴⁴ kurz für „International Mercantile Marine Company“; großer Schifffahrtskonzern, der alle großen Reedereien, einschließlich der OSNC, vereinte

⁴⁵ Zöllner 2012, S. 115f.

Die Liste war jedoch sowohl unvollständig als auch falsch. Auch andere Zeitungen publizierten, trotz bestätigter Fakten, Artikel mit falschen Informationen. Denn der große Druck, der auf den Reportern lastete, jeden Tag etwas über die Titanic zu berichten, worüber die Konkurrenz noch nichts verfasst hatte, führte erneut zu frei erfundenen Schlagzeilen. Die Journalisten sahen in der Ankunft der Überlebenden eine Chance, wahrheitsgetreue Berichterstattungen zu erhalten, und versuchten unter allen Umständen an Informationen zu gelangen. Reporter charterten Boote, um der Carpathia entgegenzufahren und Überlebende per Megafon zu interviewen oder versuchten sich an Bord zu schummeln.⁴⁶



Abb. 9: Reporter empfangen die Überlebenden der Titanic

Da es sich als durchaus schwierig gestaltete, exklusive Informationen zu erhalten, druckte man in den verschiedensten Zeitungen die Katastrophe in Illustrationen ab, um die Leser weiterhin unterhalten zu können.

So bildete man zum Beispiel die Personifikation der ritterlichen Tugend „Chivalry“ ab, die eine Liste mit den Namen der Toten in der Hand hält, und ehrte somit die Opfer der Katastrophe.

⁴⁶ Zöllner 2012, S. 117. – Wiese 2012, S. 128.



—St. Louis Globe-Democrat

GRIEVE NOT, THE SPIRIT OF MANHOOD STILL LIVES

Abb. 10: Illustration der ritterlichen Tugend „Chivalry“

Neben dieser Illustration übte man mit anderen Bildern Kritik an den Verantwortlichen und versuchte die Gesellschaft zu provozieren, wie zum Beispiel mit folgender Abbildung:

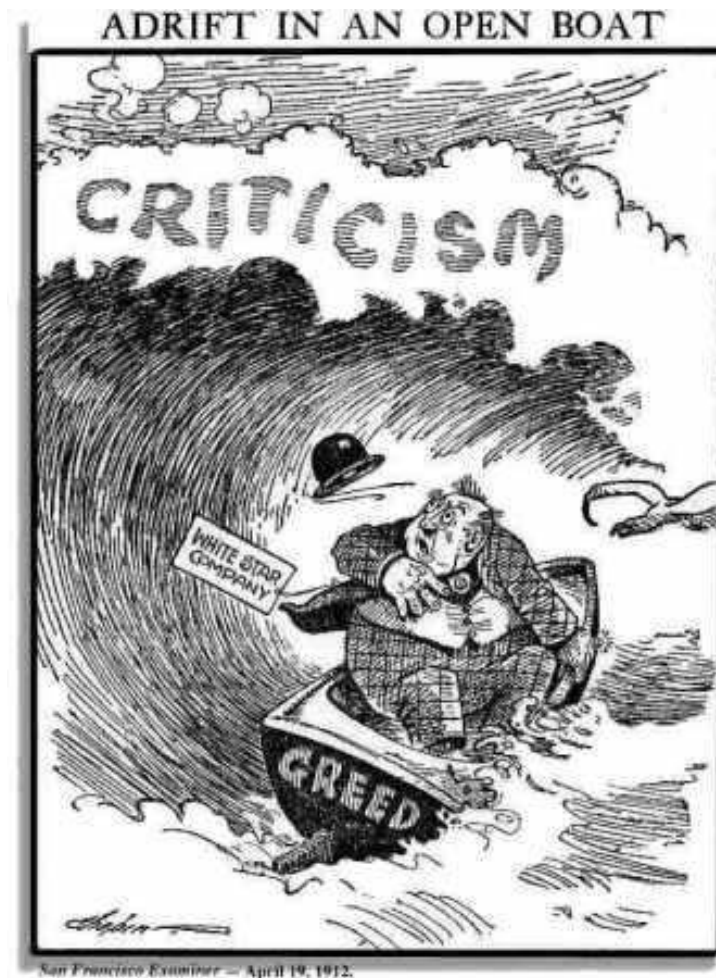


Abb. 11: Illustration von Bruce Ismay

Diese Abbildung zeigt Bruce Ismay, der in einem Rettungsboot sitzt, welches die Aufschrift „Greed“ (Geldgier) trägt. Damit wollte man die OSNC für ihre Gier kritisieren, denn die Firma hätte ausreichend Budget für mehr Rettungsboote gehabt, stellte jedoch nur so viele wie vorgeschrieben zur Verfügung, um das Geld in andere Dinge wie Komfort und Luxus zu investieren.⁴⁷

Durch ihre Rolle als Informationsüberbringer, egal ob diese Informationen der Wahrheit entsprachen oder frei erfunden waren, spielen die Medien, besonders die Zeitungen jener Zeit, eine wichtige Rolle in der Geschichte der Titanic. Sie waren für die Angehörigen von großer Bedeutung, da die Zeitungen die ersten waren, die eine ungefähre Liste der Überlebenden veröffentlichten. Der schaulustigen Gesellschaft boten die Artikel reichlich Gesprächsstoff und unterhielten später durch ihre

⁴⁷ <http://titanicspeakersbureau.com/?p=153> [23.10.2015]

provozierenden Illustrationen. Durch die umfangreiche Auseinandersetzung der Zeitungen mit der Katastrophe trugen sie zum größten Teil zur Faszination rund um die Titanic bei. Neben den Printmedien jener Zeit spielt aber auch ein weiteres Medium eine wichtige Rolle, da es dafür sorgt, dass der Untergang der Titanic auch ein Jahrhundert nach der Katastrophe noch ein aktuelles Thema ist: die Filmindustrie.

3.2.2 Der Hype der Filmindustrie

Nicht nur Journalisten reagierten weltweit unverzüglich auf den sensationsreichen Untergang, auch Filmproduzenten sahen in der Katastrophe ihre Chance, Geld zu verdienen und gegebenenfalls gleichzeitig zeitgenössische politische Situationen mit der Titanic-Katastrophe in einem Film in Verbindung zu bringen. So kommt es, dass bis heute über 30 Spielfilme und zahlreiche Dokumentationen rund um die Titanic existieren und sicherstellen, dass das unsinkbare Schiff noch lange in den Köpfen der Menschen verankert ist. In diesem Kapitel sollen einige Beispiele aus der Vielzahl filmischer Umsetzung ausgewählt und kurz vorgestellt werden.

Bereits am 14. Mai 1912, nur ein Monat nach dem Untergang, war der zehnminütige Stummfilm „Saved from the Titanic“ auf den Leinwänden sämtlicher Kinosäle zu sehen. Besondere Authentizität erlangte man, indem man Dorothy Gibson, eine Überlebende des Unglücks, die angeblich im Film die gleiche Kleidung wie in der Nacht des Untergangs trug, mit der Hauptrolle besetzte. Der Film handelt von einer Überlebenden des Unglücks, die ihren Eltern und ihrem Verlobten von ihren Erlebnissen berichtet, welche in Form von Wochenschauen der Titanic dargestellt werden. Die Katastrophe an sich wurde jedoch ausgespart. Dennoch ist es gut vorstellbar, dass die Vorführungen des Films viel Interesse beim Publikum geweckt haben muss, da so unmittelbar nach dem Untergang der Schock und die Neugier der Zuschauer noch sehr groß gewesen sein müssen. Dieser erste Spielfilm wurde jedoch 1914 durch einen Brand zerstört, weshalb man sich heute kein eigenes Bild mehr davon machen kann.⁴⁸

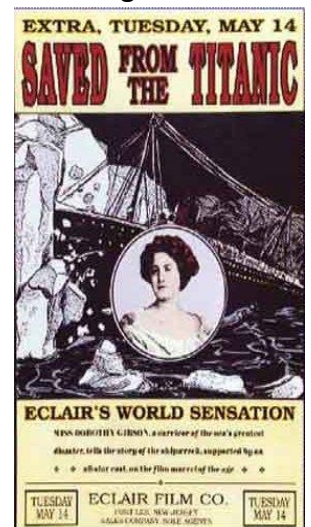


Abb. 12: Filmplakat von „Saved from the Titanic“

⁴⁸ Wiese 2012, S. 156-158.

Noch im gleichen Jahr erschien ein weiteres Stummfilmdrama über den Untergang, welches in Deutschland produziert wurde. In dem dreißigminütigen Spielfilm wird die Geschichte vom Ablegen des Schiffes bis zum Untergang gezeigt. Der Handlung fügte man jedoch übertriebene Details hinzu, wie explodierende Kessel und brennende Schornsteine. Derartige Szenarien gab es bei der realen Katastrophe nicht, ein Umstand, der nicht zuletzt den Unterhaltungscharakter des Films erkennen lässt.⁴⁹ Dennoch gab es zu jener Zeit viele Schaulustige, die die Richtigkeit der gezeigten Bilder nicht in Frage stellten und durch den spektakulär dargestellten Untergang ein sowohl schockierendes wie auch gleichzeitig faszinierendes Bild von der Tragödie bekommen haben.

Nach zahlreichen weiteren Verfilmungen, unter ihnen bereits die ersten Tonfilme, wurde der Untergang der Titanic unter der NS-Diktatur auch zu Propagandazwecken genutzt. Der deutsche Reichspropagandaminister Joseph Goebbels ordnete gegen Ende der 1930er Jahre den Dreh eines weiteren Titanic-Dramas an. Goebbels sah die Tatsache, dass man die Titanic mit zu wenigen Rettungsbooten ausgestattet hatte, als eine willkommene Chance, Großbritannien, das Heimatland der Titanic und erbitterter Feind von Nazi-Deutschland, zu diffamieren. Die geplante Premiere 1943 wurde jedoch verboten.⁵⁰

1980 diente der Kalte Krieg als Hintergrund für den Film „Hebt die Titanic“. Die Handlung beschäftigt sich mit der Suche nach dem Wrack. Da zu dieser Zeit tatsächlich die Forschungen im Gange waren, konnte man nicht nur die Schrecken des Kalten Krieges, sondern auch die Neugier auf den Fund des versunkenen Schiffes in dem Film verarbeiten.

Die fiktive Handlung basiert auf den Versuchen amerikanischer Wissenschaftler, das seltene Mineral Byzanium aufzutreiben. Sie erfahren, dass dieser Stoff angeblich im Tresor der Titanic gelagert sein soll und so



Abb. 13: Filmsequenz aus „Hebt die Titanic“

⁴⁹ Ebda., S. 156.

⁵⁰ Fiebing, Malte: Titanic (1943). Die Nazis und das berühmteste Schiff der Welt. Books on Demand: Norderstedt 2012, S. 15-18. – <http://www.titanicfiles.de/titanicfiles/1912-2012/die-nazis-und-ihr-titanic-film/> [23.10.2015]

ziehen sie das Schiff an Land, wo sie feststellen müssen, dass das Mineral dort doch nicht aufzufinden ist.⁵¹

Zwischen einem im Jahr 1996 ausgestrahlten Fernsehweiteiler und dem Animationsfilm „Mäusejagd auf der Titanic“ von 1999 erschien 1997 der wohl aktuell bekannteste Titanic-Film. Der Regisseur James Cameron verband in „Titanic“ die Fakten der Unglücksnacht mit einer fiktiven Liebesgeschichte und der Forschung nach dem Schiffswrack und erschuf so ein mit 11 Oscars ausgezeichnetes Spielfilmdrama. Um möglichst realitätsgetreue Aufnahmen zu erhalten, ließ Cameron ein um nur 34 Meter kürzeres Modell der Titanic anfertigen, welches in einem Becken mit 64 Millionen Liter Wasser Inhalt um 270 Grad gedreht werden konnte. Trotz seiner Bemühungen lassen sich bei genauerer Betrachtung einige Fehler erkennen. Beispielsweise zog in Wirklichkeit Rauch aus nur drei Schornsteinen ab, im Film jedoch aus allen vier. Dennoch erschuf James Cameron mit zahlreichen unglaublichen technischen Meisterleistungen und einer mitreißenden Handlung einen Kultfilm, der bis heute weltweit gern gesehen wird.⁵²

Die Tatsache, dass die Gesellschaft ein Jahrhundert nach der Tragödie so informiert und begeistert von dem Untergang der Titanic ist, verdanken wir mit Sicherheit James Camerons Film, aber auch zahlreichen Dokumentationen und Spielfilmen. Vor allem in Dokumentarfilmen wird häufig ein weiterer Faktor der Faszination des Untergangs der Titanic thematisiert: die Schuldfrage.

3.3 Die Schuldfrage

Unverzüglich nach der Ankunft der Carpathia in New York begannen am 18. April Untersuchungen, um die Schuldigen zur Verantwortung zu ziehen. Die Befragung wurde von Senator William Alden Smith vernommen und war für jeden Interessierten zugänglich. Auf diese Weise konnten die Journalisten viele Informationen sammeln,

⁵¹ https://de.wikipedia.org/wiki/Hebt_die_Titanic [24.10.2015]

⁵² Wiese 2012, S. 156f. –

<http://www.martinschlu.de/kulturgeschichte/zwanzigstes/film/dokuspiel/titanic.htm> [23.1.2016] --
<http://www.history.com/this-day-in-history/james-camerons-titanic-wins-11-academy-awards> [23.1.2016]

wodurch die weltweiten Zeitungen einen so großen Aufschwung erlebten wie nach dem Untergang selbst. Jeder wollte wissen, wer diese Tragödie zu verantworten hatte. Doch auch nach weiteren Untersuchungen ist bis heute strittig, wer tatsächlich schuldig ist.⁵³ Auch 100 Jahre später entstehen immer wieder Theorien zum Untergang und neue Sündenböcke werden vorgestellt. Die Tatsache, dass man nicht einen einzigen Verantwortlichen beziehungsweise eine einzige falsche Handlung als Auslöser ansehen kann, animiert Forscher seit 1912 immer wieder neue Theorien aufzustellen und sorgt für die unglaubliche Faszination des Titanic-Unglücks. Im Folgenden sollen einige der am häufigsten kritisierten Fehlentscheidungen erläutert und die Anschuldigungen gegebenenfalls widerlegt werden.

Mangel an Rettungsbooten und fahrlässige Besetzung der Boote

Der wohl bekannteste Fehler, der zwar nicht als Ursache des Untergangs, aber als Ursache des Verlustes so vieler Menschenleben angesehen wird, war die mangelhafte Ausstattung des Dampfers mit Rettungsbooten und deren Unterbesetzung bei der Evakuierung. Verantwortlich für den Mangel an Booten können einzig und allein die alten Vorschriften gemacht werden, die trotz veränderten Schiffbaus immer noch gültig waren und nicht an die neuen Schiffstypen angepasst wurden. Denn tatsächlich boten die 20 Rettungsboote der Titanic Platz für 1178 Personen und übertrafen so die Mindestanforderungen um 216 Plätze.⁵⁴ Man hätte also 1178 anstelle von 712 Passagieren retten können. Warum man die Rettungsboote aber teilweise nicht einmal halbvoll besetzte, lässt sich nur erahnen. Die Devise „Frauen und Kinder zuerst“ wurde von den zuständigen Offizieren teilweise sehr ernst genommen, und so erlaubte man den Männern keinen Zutritt, auch wenn keine Frauen und Kinder mehr bereit waren, in das Boot zu steigen. Weiters hielten einige die sinkende Titanic für sicherer als die eventuell zerbrechlichen Rettungsboote, da der Sinkvorgang zum Zeitpunkt der Evakuierung noch nicht so weit fortgeschritten war.⁵⁵ Die Offiziere können also nur zum Teil für die nicht ausreichende Besetzung der Boote zur Verantwortung gezogen werden. Fakt ist, dass der Mangel an Rettungsbooten und deren Unterbesetzung den

⁵³ Wiese 2012, S. 139.

⁵⁴ Zöllner 2012, S. 58f.

⁵⁵ Metzger 2015, S. 9.

Untergang noch tragischer erscheinen lässt, jedoch nicht für die Katastrophe selbst verantwortlich ist.

Joseph Bruce Ismay und Kapitän Edward Smith

Bereits bei den New Yorker Untersuchungen 1912 stand Bruce Ismay im Fokus des Interesses. Er wird von vielen bis heute allein deshalb verurteilt, weil er den Befehl „Frauen und Kinder zuerst“ missachtet hatte und in ein Boot gestiegen war, um sein eigenes Leben zu retten. Er gilt auch als einer der Verantwortlichen des Untergangs, da er Kapitän Smith gedrängt haben soll, mit unverminderter Geschwindigkeit weiterzufahren. Trotz der später fallengelassenen Beschuldigungen gegen den Chef der Reederei ist nicht außer Acht zu lassen, dass die Titanic tatsächlich ihr Tempo von 21,5 Knoten beibehielt, obwohl sie zahlreiche Eiswarnungen erhalten hatte. Dem Kapitän Edward Smith wird vorgeworfen, dass er sich von Ismay zu gefährlichen Geschwindigkeiten drängen ließ und die sich häufenden Eisbergwarnungen nahezu ignoriert hatte. Jedoch ist auch Smith nicht die volle Schuld zuzuweisen, da er in der Ausbildung gelernt hatte, ein Eisfeld so schnell wie möglich zu durchqueren, was Smith, egal aus welchem Grund, auch getan hatte. Außerdem war die Nacht, in dem das Unglück seinen Lauf nahm, aufgrund des Neumondes besonders dunkel und absolut windstill, sodass es keine an Eisbergen brechenden Wellen zu sehen gab. Dem Kapitän wird des Weiteren zur Last gelegt, den Kurs nicht geändert zu haben, doch auch diese Anschuldigung kann widerlegt werden: Smith entschied sich nach mehreren Eiswarnungen zwar nicht, das Tempo zu drosseln, aber einen unüblich südlichen Transatlantikkurs zu wählen, um dem arktischen Schelfeis vor Neufundland auszuweichen. Er konnte jedoch nicht wissen, dass das Eisfeld viel größer und weiter nach Süden ausgedehnt war als alle Eisfelder zuvor.⁵⁶ Somit lässt sich auch Kapitän Smith nicht eindeutig als Hauptverantwortlicher herauskristallisieren.

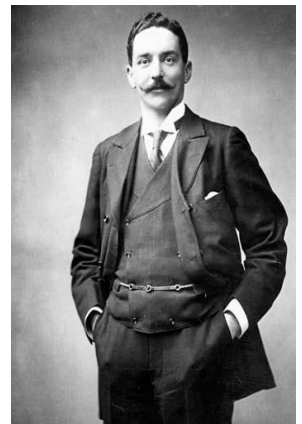


Abb. 14: Joseph Bruce Ismay

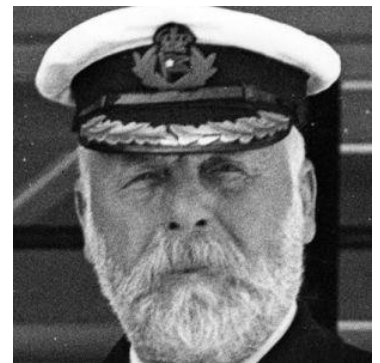


Abb. 15: Kapitän Edward Smith

⁵⁶ https://de.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic [24.10.2015] – Wiese 2012, S. 139f. – National Geographic 2006, TC 7:08-7:52, 26:07-29:14.

Die Funker

Bereits gegen neun Uhr morgens des 14. April 1912 erreichten die ersten Eisbergwarnungen umliegender Schiffe den Funkraum der Titanic. Trotz immer häufiger werdender Meldungen im Laufe des gesamten Tages waren die Funker John Phillips und Harold Bride ausgiebig mit dem Versenden und Empfangen privater Nachrichten der Passagiere beschäftigt und fanden daher keine Zeit, die Funksprüche anderer Schiffe an die Brücke zu übermitteln. Gegen 23 Uhr versuchte der Funker der nur 20 Meilen entfernten Californian, Cyril Evans, der Titanic mitzuteilen, dass sie sich in einem Eisfeld befanden und aus Sicherheitsgründen die Maschinen gestoppt hatten. Zu der Zeit, als Evans die Warnung an die Titanic sandte, stand Phillips gerade im Kontakt mit der Funkstation Cape Race und wurde von dem Signal des Funkspruches der Californian gestört. Phillips wies Evans verärgert an, ihn nicht bei der Arbeit zu stören, und konzentrierte sich weiterhin auf den Funkverkehr mit Cape Race. Jenes Handeln wird Phillips sehr oft vorgeworfen, da die Nachricht der nur wenige Meilen entfernten Californian durchaus wichtig gewesen wäre.⁵⁷ Es stellt sich hierbei jedoch die Frage, ob man einen überarbeiteten Funker für die Katastrophe verantwortlich machen kann. Denn hätte eine weitere von unzähligen bereits erhaltenen Eiswarnungen den Kapitän überzeugen können, auch noch die Geschwindigkeit zu drosseln, wenn er bereits einen anderen Kurs gewählt hatte?

Doch nicht nur der Funker der Titanic wird gerne als Sündenbock angesehen, auch Evans ist in manchen Augen nicht unschuldig. Denn der Funker der Californian hatte vergessen, vor seine Eiswarnung die Buchstaben MSG (Master Service Gram) zu setzen, die ein Erkennungszeichen für an die Brücke gerichtete Meldungen waren. Somit hielt Phillips die Nachricht für unwichtig und wollte lieber mit Cape Race in Kontakt bleiben. Nach der Zurückweisung stellte Evans den Funkbetrieb für die kommende Nacht ein und die späteren Hilferufe der sinkenden Titanic wurden von der Californian nicht empfangen.⁵⁸ Es ist jedoch erneut zu bezweifeln, dass diese nie an die Brücke geleitete Eiswarnung einen anderen Verlauf in der Unglücksnacht bewirkt hätte. Evans ist auch nicht vorzuwerfen, dass er durch das Abstellen des Funkbetriebs

⁵⁷ Eaton; Haas 2012, S. 13-16. – National Geographic 2006, TC 23:10-26:07.

⁵⁸ National Geographic 2006, TC 23:10-26:07.

Schuld an den nie empfangenen Hilferufen hat, da die Californian, wenn sie auch nur 20 Meilen entfernt war, wohl nie rechtzeitig bei der Untergangsstelle angekommen wäre.

Der Ausguck und fehlende Ferngläser

Reginald Lee und Frederick Fleet, die beiden Matrosen im Ausguck, werden ebenfalls als Hauptverantwortliche des Untergangs angesehen, da sie während ihrer Schicht praktisch das Auge des Schiffes waren und alle möglichen Gefahren als Erste erkennen mussten. Obwohl sie im Mastkorb saßen, entdeckten sie den verhängnisvollen Eisberg jedoch erst 37 Sekunden vor der Kollision. Bei genaueren Überlegungen wird jedoch rasch ersichtlich, weshalb Lee und Fleet die Gefahr nicht schneller erkannten. In der Nacht des Unglücks hatte es eine Außentemperatur von -7° Celsius und die Titanic fuhr mit einer Geschwindigkeit von rund 21,5 Knoten über den Atlantik. Der daraus resultierende eisige Fahrtwind beeinflusste das Sehvermögen der jungen Herren enorm. Hinzu kommt, dass durch die in jener Nacht vorherrschende Windstille keine Wellen entstanden, die am Eisberg gebrochen wären und diesen dadurch bemerkbar gemacht hätten.⁵⁹

Erster Offizier William Murdoch

Als der auf der Brücke diensthabende erste Offizier William Murdoch um 23:40 Uhr die Glocken des Krähennestes dreimal läuten hörte, wusste er bereits von der lauenden Gefahr, denn wie Augenzeugen später vor dem Untersuchungsausschuss behaupteten, drehte sich die Titanic bereits wenige Sekunden nach dem Glockenläuten nach Backbord. In so kurzer Zeit hätte Murdoch nicht reagieren können, er hatte also den Eisberg bereits vor den Wachen im Ausguck gesehen. Der vierte Offizier bestätigte diese Behauptungen durch seine Aussage, Murdochs Kommando „Hart Steuerbord“ gehört zu haben. Der Befehl bedeutete damals die Drehung des Hecks nach rechts, also nach Steuerbord, aber die Drehung des Schiffes nach Backbord. Dadurch wollte man das Heck des Schiffes vom Aufprall verschonen. Der Befehl wird dem ersten Offizier bis heute von Kritikern angelastet, da diese behaupten, Murdoch hätte das Schiff nicht zum Ausweichen, sondern zum Anhalten bringen müssen. Durch das

⁵⁹ National Geographic 2006, TC 29:15- 31:45.

Anhalten der Maschinen wäre die Titanic mit dem Bug gegen den Eisberg geprallt. Die Beschädigungen bei einer frontalen Kollision hätten sich auf die vorderen 30 Meter des Schiffes beschränkt und hätten keinesfalls zum Untergang der Titanic geführt. Versetzt man sich jedoch in die Lage des ersten Offiziers, erscheint der Versuch, der Gefahr auszuweichen, sinnvoller, als mit 21,5 Knoten frontal darauf zu stoßen. Murdoch wusste, dass durch einen frontseitigen Aufprall alle Besatzungsmitglieder, die ihre Unterkünfte im Bug hatten, ums Leben kommen würden. Dass die Entfernung zum Eisberg jedoch für ein Ausweichmanöver bereits zu gering war, konnte Murdoch von seiner Position auf der Brücke nicht einschätzen und unternahm somit alles in seiner Macht liegende, um die bedrohten Besatzungsmitglieder zu retten. Ein Verhalten, das durchaus nachvollziehbar ist.⁶⁰

Die zum Bau verwendeten Materialien

Brian Penoyer wurde 2006 von dem Sender „National Geographic Channel“ bei seinen Forschungen begleitet, die eine selten in Erwägung gezogene Ursache des Untergangs vorstellen: die Verwendung zweitklassiger Materialien beim Bau des Schiffes. Bereits 1998 wurden anhand der gefundenen Überreste des Wracks die Stahlplatten der Schiffshaut auf mögliche Mängel untersucht. Es stellte sich jedoch heraus, dass der Stahl für die Verhältnisse von 1912 eine gute und keinesfalls brüchige Qualität aufwies. Penoyer beschäftigte sich deshalb mit den Nieten, die die wasserdichte Naht zwischen den Platten zusammenhielten. Die meisten Nieten wurden maschinell angebracht, da jedoch die dafür verwendete Maschine für den Vorderteil des Schiffes zu groß war, wurden sie dort manuell am Schiff befestigt. Da die von der Maschine angebrachten Stahlnieten händisch schwer zu bearbeiten waren, verwendete man für den Vorderteil der Titanic Nieten aus Schmiedeeisen. Da Schmiedeeisen weniger belastbar als Stahl ist, wurde dem geschmolzenen Eisen eine Schlackesubstanz zum Ausgleich beigemischt. Dieses Gemisch musste jedoch eine bestimmte Konzentration beider Stoffe aufweisen, da die Nieten ansonsten nicht strapazierbarer waren, sondern eine Schwächung erfuhren, wie das angeblich bei der Titanic der Fall war. Mit dieser Vermutung ließ Penoyer die bei der Titanic verwendeten Nieten nachbauen und

⁶⁰ <http://www.william-mcmaster-murdoch.de/fundstuecke-2/versager-oder-fahiger-seemann/> [2.11.2015] – https://de.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic [2.11.2015]

unterzog sie einem Test, der ihren Druckwiderstand messen sollte. Laut Berechnungen hätte jede einzelne Niete der Titanic einem Druck von 965 bar standhalten müssen, im Test gaben sie jedoch bei 690 bar nach und brachten die Stahlplatten zum Brechen. Betrachtet man die fehlerhaften Niete unter dem Mikroskop kann man an den Bruchstellen Schlacke erkennen. Durch diesen Test wird deutlich, dass die Verwendung von Schmiedeeisen und Schlacke die Strapazierbarkeit der Niete der Titanic derartig negativ beeinflusste, dass sie dem unglaublichen Druck der Kollision nicht standhalten konnten.⁶¹

Auch wenn die verwendeten Materialien am Untergang der Titanic zumindest eine Mitschuld zu tragen scheinen, kann man die Konstrukteure unmöglich allein für die Tragödie verantwortlich machen. Denn jede Katastrophe ist eine Kette von Ereignissen, die schwer zu rekonstruieren ist. Jeder oben genannte Verdächtige, dessen Schuld man grundsätzlich widerlegen und rechtfertigen kann, trägt Anteil an den Geschehnissen jener Nacht. Und gerade diese Unmöglichkeit, das tragische Schicksal an einem einzigen Punkt konkret festzumachen, wird wohl auch weiterhin einen Teil der Faszination ausmachen, die der Untergang der Titanic bis heute auf die Menschen ausübt.

3.4 Forschung und Entdeckung des Wracks der Titanic

Unmittelbar nach dem Untergang hatten sich Legenden um die Fracht der Titanic gebildet. Es wurde angenommen, man fände Diamanten, Juwelen und zahlreiche Goldbarren im Wrack des Dampfers. Als New Yorker Zeitungen am 19. April 1912 die Frachtliste des Schiffes publizierte, die zeigte, dass es sich um eine gewöhnliche und keinesfalls wertvolle Ladung handelte, wurde diese jedoch kaum zur Kenntnis genommen, da die bereits entstandene Legende die Menschen in ihren Bann gezogen hatte. Bald wurden die ersten Ideen vorgestellt, wie man das Wrack der Titanic heben könne, um sich dann ein Bild der „schwimmenden Schatzkiste“ machen zu können.⁶²

⁶¹ National Geographic 2006, TC 35:52-44:10.

⁶² Eaton; Haas 2012, S. 118.

Bereits 1914 präsentierte ein Architekt seinen Plan, die Titanic mit Hilfe von Elektromagneten an die Oberfläche zu bringen. Im Laufe der Jahre sammelten sich weiterhin die kuriosesten Einfälle an, um das Wrack zu heben: durch die Verwendung versenkbarer Hubarme, durch Vereisung mittels flüssigem Stickstoff oder durch Elektrolyse des Wassers. Jahrzehntlang fehlte es der Menschheit nie an Ideen, jedoch stets an finanzieller Unterstützung. Besonders hinderlich für die Bergung der Titanic war ein weiterer Umstand: Man musste das Wrack zuerst finden.⁶³

Forscher unternahmen zahlreiche Versuche, die Titanic zu orten, doch alle Forschungsfahrten blieben erfolglos und warfen neue Fragen auf:

„War die gefunkte CQD-Position der Titanic (41.46 N, 50.14 W) korrekt? War das Wrack 1929 durch ein Seebeben verschüttet worden? Die Weltpresse und Wissenschaftler spekulierten. Es schien, als würde man das Schiff nie finden.“⁶⁴

Als man die Hoffnung auf den Fund des Schiffes schon fast aufgegeben hatte, begab sich ein franko-amerikanisches Forscherteam unter der Leitung von Jean-Louis Michel und Robert D. Ballard erneut auf die Suche. Die US-Marine unterstützte das Projekt finanziell und stellte die neuesten technischen Geräte zur Verfügung. Dennoch, trotz Hilfe eines sonaren Scanningsystems und zwei ferngesteuerter Kamerasysteme sowie den besten Wetterbedingungen, blieb das Wrack zunächst unentdeckt. Am 1. September 1985 zeigte die Unterwasserkamera jedoch zum ersten Mal nicht mehr nur den uninteressanten Meeresboden sondern einen Dampfkessel der so lange verschollenen Titanic.⁶⁵

Der Forschungsleiter Jean-Louis beschrieb diesen denkwürdigen Moment wie folgt:

„Ich hatte bei der Entdeckung gegen ein Uhr morgens zusammen mit Mitgliedern aus meinem Team Wache. Zuerst erschienen Dinge mit unnatürlichen Formen. Doch dann wurde unsere Aufmerksamkeit von Objekten, die dort herumlagen, erregt. Innerhalb von wenigen Minuten tauchten mehrere dieser Objekte auf, bis wir dann einen Kessel der Titanic entdeckten. [...] Und dann ließ ich Ballard und meine anderen französischen Kollegen benachrichtigen. Innerhalb von wenigen Minuten war der Kontrollraum bis auf den letzten Platz besetzt.“⁶⁶

⁶³ Ebda., S. 118. – Wiese 2012, S. 163.

⁶⁴ Zit. nach: Eaton; Haas 2012, S. 121.

⁶⁵ Eaton; Haas 2012, S. 120f. – Wiese 2012, S. 164.

⁶⁶ Aussage von Jean-Louis Michel, zit. nach: Eaton; Haas 2012, S. 121.

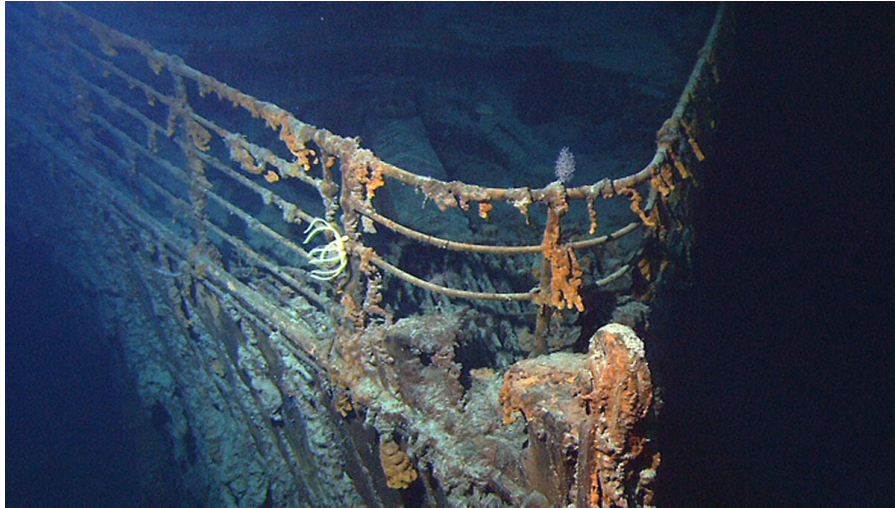


Abb. 16: Wrack der Titanic

Nach einer Gedenkminute ermittelte man sofort die exakten Koordinaten der Fundstelle und erkundete das Wrack genauer, wobei die Forscher feststellen mussten, dass sie nur auf den Bug des Dampfers gestoßen waren. Spätere Analysen ergaben, dass das zerbrochene Heck 700 Meter hinter dem Bug zum Liegen gekommen sein musste – Diese Vermutung wurde durch spätere Tauchgänge verifiziert. Für genauere Untersuchungen blieb den Forschern jedoch keine Zeit mehr und so startete die Heimreise nach Massachusetts, wo sie von tausenden Schaulustigen und Reportern belagert wurden, die gespannt auf die Unterwasserfotos warteten. „Wieder einmal beherrschte der legendäre Dampfer der White Star Line die Schlagzeilen der Weltpresse.“⁶⁷ Obwohl die Wissenschaftler mehrmals betonten, dass es sich bei dem Fundort der Titanic um eine Gedenkstätte handle, die nur für seltene Forschungszwecke dienen sollte, wurden die Bitten von der Öffentlichkeit nicht respektiert. Schon bald charterten Interessierte U-Boote, um das Wrack zu erkunden und ein „Souvenir“ zu ergattern, und so mancher verlangte für ein „Ticket“ einer solchen Erkundungstour 25000 Dollar. Da dieses Unterfangen von vielen als „Grabschändung“ empfunden wurde, wollten US-Abgeordnete ein Gesetz verabschieden, das den Fundort der Titanic zu einer Gedenkstätte ernennen sollte.

⁶⁷ Zit. nach: Eaton; Haas 2012, S. 122.

Da sich das Schiffswrack jedoch in internationalen Gewässern, also einem rechtsfreien Raum, befindet, trat dieses Gesetz nie in Kraft.⁶⁸

Innerhalb von drei Monaten wurden 1800 Fundstücke geborgen und zahlreiche Fotos und Videos getätigt, um der Gesellschaft den damaligen Luxus und das bekannteste Schiffsunglück näher zu bringen. Allein im Jahr 1995 zählte das britische Marinemuseum 750000 Besucher der Ausstellung „The Wreck of the Titanic“.⁶⁹

Obwohl die Bergung und Ausstellung sämtlicher Fundstücke aus dem Wrack in der Öffentlichkeit immer von heftigen Kontroversen begleitet wurde und wohl auch zukünftig begleitet werden wird, ist diese heftige Diskussion ein weiterer Beweggrund für die andauernde Faszination der Titanic und die Tatsache, dass das Schiff wahrscheinlich für immer in den Köpfen der Menschen verankert bleiben wird. Und solange die Natur nicht gänzlich von dem Wrack Besitz ergreift, wird das auch in Zukunft so bleiben.



Abb. 17: Fundstücke

⁶⁸ Ebda., S. 122-124. – Wiese 2012, S. 164.

⁶⁹ Eaton; Haas 2012, S. 134, 144.

3.5 Änderungen im schiffahrtstechnischen Bereich

„Offiziere und Mannschaften kannten sich untereinander nicht und waren mit dem Schiff noch nicht vertraut. Die Ruhe der Jungfernfahrt wurde nicht von Alarmmanövern oder Übungen gestört. Als dann das Unglück eintrat, waren Passagiere und Besatzungsmitglieder in keiner Weise darauf vorbereitet und fast völlig gelähmt.“⁷⁰

Die in diesem Zitat erwähnten Mängel wurden im Zuge des von Senator William Alden Smith geleiteten

Untersuchungsausschusses von 1912 thematisiert. Es wurde die SOLAS („Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See“) ins Leben gerufen, die heute noch - bis auf Aktualisierungen der technischen Standards - gültig ist. Sie beinhaltet unter anderem das Gesetz, dass Funkstationen in Zukunft Tag und Nacht besetzt sein müssen. Weitere Auswirkungen dieses Übereinkommens erleben Passagiere von

Kreuzfahrtschiffen ständig: Vor Antritt der Reise müssen Rettungsübungen absolviert werden, bei denen das richtige Anlegen von Schwimmwesten beigebracht und gezeigt wird, welchem Rettungsboot man zugewiesen wurde. Außerdem müssen Fluchtwege mit international genormten, leuchtenden Symbolen gekennzeichnet sein. Ebenfalls unmittelbar nach dem Untergang wurde die Internationale Eispatrouille ins Leben gerufen. Auch diese Maßnahme ist bis heute gültig und sorgt in Verbindung mit den oben angeführten Änderungen dafür, dass wir, sogar wenn wir auf Urlaub sind, immer wieder aufs Neue an die Titanic-Katastrophe erinnert werden.⁷¹



Abb. 18: Rettungsübung an Bord eines Kreuzfahrtschiffes



Abb. 19: Internationale Eispatrouille

⁷⁰ Wiese 2012, S. 144.

⁷¹ Ebda., S. 143-145.

4 Fazit

Der Untergang des größten und luxuriösesten Schiffes fasziniert bis heute. Die starken und vielschichtigen Emotionen, die das Unglück in den Menschen auslöst, ist wohl der Grund für diese niemals endende Begeisterung. Die Tatsache, dass sich zu wenige Rettungsboote an Bord der Titanic befanden und dadurch so viele Menschen ihr Leben auf grausame Weise verloren, löste unmittelbar nach dem Untergang eine Welle der Empörung aus. Aufgrund der vielen Sicherheitsmaßnahmen, die nach der Katastrophe ins Leben gerufen wurden, wird uns das Schicksal der Titanic jedoch immer vor Augen geführt. Für die Überlebenden des Unglücks empfand man tiefes Mitgefühl und zeigte sich sehr betroffen. Die Medien, welche die Menschen mit ihrer Behauptung der Unsinkbarkeit schon vor dem Untergang in den Bann der Titanic gezogen hatten, weckten nach der Katastrophe immer wieder die Neugier der Leute und unterhielten ihr Publikum durch zahlreiche Zeitungsartikel sowie Spielfilmen und Dokumentationen. Unmittelbar nach dem Untergang sorgten die weltweiten Zeitungen aufgrund der zahlreichen Falschmeldungen für große Verwirrung unter der Bevölkerung, was die Neugier der Leser allerdings förderte, da man wissen wollte, was wirklich geschehen war. Da es sich als unmöglich erwies, einen einzigen Verantwortlichen aus der Verstrickung zahlreicher unglücklicher Umstände herauszukristallisieren, konnte bis heute nicht eindeutig geklärt werden, was wirklich passiert ist. Der Fund des Wracks warf eine sehr kontroverse Diskussion auf, die wohl so lange weiter geführt werden wird, bis die Natur vollständig Besitz von dem Schiff ergriffen hat. Oder sogar darüber hinaus.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sogar die Auseinandersetzung mit der Faszination des Titanic-Untergangs faszinierend ist. Während der Erarbeitung des Themas stellte sich mir allerdings immer wieder eine Frage im Besonderen: Wäre die Titanic auch so populär geworden, wenn von den Medien im Vorfeld nicht behauptet worden wäre, sie sei unsinkbar?

Literaturverzeichnis

Printmedien

Eaton, John P.; Haas, Charles A.: Titanic. Legende und Wahrheit. 3. Aufl., Heel: Königswinter 2012.

Fiebing, Malte: Titanic (1943). Die Nazis und das berühmteste Schiff der Welt. Books on Demand: Norderstedt 2012.

Lord, Walter: Die letzte Nacht der Titanic. Augenzeugen erzählen. 3. Aufl., Fischer: Frankfurt am Main 2012.

Metzger, Franz: Auf den Spuren einer Katastrophe. Der Untergang der Unsinkbaren. In: G/Geschichte 1/2015, S. 8-10.

Pipe, Jim: Titanic. Fleurus: Köln 2007.

Wiese, Eigel: Titanic. Vier Tage bis zur Unsterblichkeit. Köhlers: Hamburg 2012.

Zimmermann, Norbert: Schicksal Titanic. Books on Demand: Norderstedt 2012.

Zöllner, Nikolaus: Die Titanic Firma. Die Katastrophe aus der Sicht der Wirtschaft. 2. Aufl., Books on Demand: Norderstedt 2012.

Filme

National Geographic: Sekunden vor dem Unglück. Der Untergang der Titanic. USA 2006, TC 7:08-7:52; URL: <https://www.youtube.com/watch?v=Wnysl1MnauY> [23.1.2016]

Internetquellen

Mark Baber: Women Revealed as Heroines by Wreck. In: New York Times 20. April 1912; URL: <http://www.encyclopedia-titanica.org/women-revealed-as-heroines-wreck-1.html> [19.9.2015]

<http://www.titanicfiles.de/titanicfiles/1912-2012/die-nazis-und-ihr-titanic-film/> [23.10.2015]

<http://titanicspeakersbureau.com/?p=153> [23.10.2015]

<http://www.william-mcmaster-murdoch.de/fundstucke-2/versager-oder-fahiger-seemann/> [2.11.2015]

<https://newstopaktuell.wordpress.com/category/titanic-100-jahre-nach-der-katastrophe/> [7.1.2016]

<http://www.martinschlu.de/kulturgeschichte/zwanzigstes/film/dokuspiel/titanic.htm> [23.1.2016]

<http://www.history.com/this-day-in-history/james-camerons-titanic-wins-11-academy-awards> [23.1.2016]

https://de.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic [7.2.2016]

Abbildungsverzeichnis

Titelbild: Titanic Memorial Lighthouse in New York City (privates Foto)

Abb. 1: RMS Titanic 6
<http://www.bbc.co.uk/history/titanic> [7.2.2016]

Abb. 2: Die Route der Titanic 7
<http://p5.focus.de/img/fotos/origs245651/7752905063-w467-h350-o-q75-p5/titanic-karte.jpg> [7.2.2016]

Abb. 3: Möglicher Eisberg, mit dem die Titanic kollidierte 8
<http://www.rosenheim24.de/rosenheim/rosenheim-stadt/foto-eisberg-titanic-1912-aufgelaufen-rosenheim24-2275579.html> [7.2.2016]

Abb. 4: Zeitgenössische Zeichnung des Untergangs 9
<http://www.n24.de/n24/Mediathek/Bilderserien/d/293756/der-untergang-der-titanic-.html> [7.2.2016]

Abb. 5: Molly Brown 11
<http://www.encyclopedia-titanica.org/portrait-molly-brown.html> [7.2.2016]

Abb. 6: Überlebende an Bord der Carpathia 12
http://www.20min.ch/diashow/46215/46215-q_P666PuvAISpcXROzg9Dg.jpg
[7.2.2016]

Abb. 7: Gräber der Titanic-Opfer 14
http://s-www.dna.fr/images/29322B30-BAED-4D4F-9298-E8F91B390EF7/DNA_03/blumen-auf-den-grabern-der-%20opfer-des-unglucks-foto-afp-rogerio-barbosa.jpg [7.2.2016]

Abb. 8: New York Times	18
http://1.bp.blogspot.com/-XaOluabrxtw/T4nK8c2AkEI/AAAAAAAAATuk/lkewQb4wZ0k/s1600/NewYorkTimes-headline-RMS-Titanic-sinking-16April1912.jpg [7.2.2016]	
Abb. 9: Reporter empfangen die Überlebenden der Titanic.....	19
http://titanicnewschannel.com/blog/2015/04/19/titanic-chronologycarpathia-arrives-on-18-april-1912/ [7.2.2016]	
Abb. 10: Illustration der ritterlichen Tugend „Chivalry“	20
https://misterdangerous.wordpress.com/category/story-of-the-wreck-of-the-titanic/ [7.2.2016]	
Abb. 11: Illustration von Bruce Ismay	21
http://titanicspeakersbureau.com/?p=153 [7.2.2016]	
Abb. 12: Filmplakat von „Saved from the Titanic“	22
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f0/SavedFromthetitanicposter.PNG [7.2.2016]	
Abb. 13: Filmsequenz aus „Hebt die Titanic“	23
https://4minuten.files.wordpress.com/2010/11/rise-of-titanic-model1.jpg [7.2.2016]	
Abb. 14: Joseph Bruce Ismay	26
http://www.britannica.com/biography/J-Bruce-Ismay [7.2.2016]	
Abb. 15: Kapitän Edward Smith	26
http://www.biography.com/people/edward-j-smith-283822 [7.2.2016]	
Abb. 16: Wrack der Titanic	32
http://www.n-tv.de/mediathek/bilderserien/wissen/Die-Schicksalsnacht-der-Titanic-article14256486.html [7.2.2016]	

