

A detailed illustration of the RMS Titanic, showing its two funnels, multiple decks, and the ship's hull. The ship is depicted in a side profile, sailing on a blue sea. The illustration is rendered in a classic, slightly muted color palette. The text 'TITANIC POST' is overlaid in red on the upper part of the ship's funnel area.

TITANIC POST

Jahrbuch 2013 des Titanic-Vereins Schweiz



Inhaltsverzeichnis

[TITANIC POST NR. 82](#)

[TITANIC POST NR. 83](#)

[TITANIC POST NR. 84](#)

[TITANIC POST NR. 85](#)

[JAHRESBUCH 2013: THEMEN UND AUTOREN](#)

TITANIC POST

E-Paper des Titanic-Vereins Schweiz

TVS Zwei Punkt Null
Titanic-Ausstellung in Macao
Geschichte der Rettungsboote
Ende der Tauchfahrten?
Brunels Visionen

Nr. 82
Dezember 2012



INHALT

[TVS Zwei Punkt Null](#)

[Ende des Tauchtourismus?](#)

[Geschichte der Rettungsboote \(1\)](#)

[Gesucht: Ein Steinbruch](#)

[Auktion: Kates Kleid](#)

[Titanic in Macao](#)

[I.K. Brunels Visionen \(1\)](#)

[Auktion: White Star Line](#)

[Aus aller Welt](#)

[Eine „Katastrophe“?](#)

[Historische NYT im Web](#)

[Auf dem Schreibtisch...](#)

Impressum

TVS-Adresse:
Titanic-Verein Schweiz
Postfach
CH-8152 Glattbrugg

Internet

<http://www.titanicverein.ch>

Vorstand:

Günter Bähler (Präsident)
Brigitte Saar (Vizepräsidentin)
Rolf Huwyler (Kassier)
Henning Pfeifer (Titanic Post)

Die Redaktion behält sich vor, aus Gründen des Layouts Beiträge zu kürzen, umzuformulieren, aufzuteilen und nach eigener Vorstellung zu platzieren. Die jeweiligen Inhalte bleiben davon unberührt. Die Autoren sind für den Inhalt ihrer Beiträge ebenso verantwortlich wie für die Beachtung des Urheberrechts bezüglich Wort und Bild. Für eingesandte Manuskripte und Dokumente wird keine Haftung übernommen. Die Autoren behalten die Rechte an ihrem in der Titanic Post veröffentlichten Werk, gestatten jedoch den Abdruck in diesem E-Paper sowie im Jahrbuch.

Bildnachweis: Sofern nicht andere Namenskürzel oder Quellen bei den Abbildungen in Klammern angegeben sind, entstammen die Bilder aus der Sammlung des jeweiligen Autors.

Disclaimer: Durch das Benutzen der Links verlassen die Leser den redaktionellen Teil der Titanic Post. Für die im Internet angetroffenen Inhalte sind allein die Betreiber der jeweiligen Webseiten verantwortlich.

Die Titanic Post erscheint vierteljährlich als E-Paper. Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 15. Februar 2013. Emailanschrift: hepfm@yahoo.de

Titelbild: Nachgebildeter Gang, Titanic-Ausstellung in Macao (bä)



TVS Zwei Punkt Null

Von Günter Bähler

Wir haben es geschafft - wenn diese Zeilen von unseren Mitgliedern neugierig, kritisch und freudig gelesen werden. Vielleicht ist auch eine Prise Wehmut mit dabei - das ist völlig in Ordnung, wir alle werden uns aber hoffentlich an die neue Titanic Post gewöhnen.

Mit diesen Zeilen lösen wir auch unser Versprechen in der letzten TiPo ein: „Wir lesen und sehen uns weiterhin beim TVS!“

Am 14. Oktober 2012 trafen sich in Zürich 26 Mitglieder des TVS zur ersten ausserordentlichen Generalversammlung der Vereinsgeschichte. Trotz des kurzfristigen anberaumten Termins reisten die Titanicer zum Teil hunderte Kilometer an.



Am Samstagabend trudeln die ersten Teilnehmer ein: Günter Bähler, Henning Pfeifer, Oliver Schwarz und Werner Steckling. (bs)

Gerhard Schmidt aus Wien war ebenso dabei wie die Nordlichter Werner Steckling und Oliver Schwarz. Und Sandro Dazio verpasste auch diese, seine 21. Generalversammlung nicht. Uwe-Jens Görke reiste sogar aus Chemnitz an, er kam just zu Beginn der Sitzung ins Hotel und machte sich nach der Versammlung sofort auf den Rückweg - über 24 Stunden war er für den TVS unterwegs und konnte sich nur in der zehnminütigen Pause mit den TVS-lern austauschen.



Schlummertrunk in Köbi's Stübli. (bs)

Die Solidarität der anwesenden Mitglieder und auch die Gespräche mit solchen, die nicht dabei sein konnten, bewegten mich sehr, und ich möchte allen dafür herzlich danken.

Bereits am Vorabend trafen sich zahlreiche Mitglieder im Hotel „The guest's house“ am Fusse des Uetlibergs und verbrachten einen geselligen Abend in Köbi's Stübli. Über den ganzen Tisch gab es angeregte Diskussionen um die *Titanic* und auch alles andere. Die Versammlung war für viele eine willkommene Möglichkeit, sich in diesem Jahr ein zweites Mal auszutauschen - es wuchs sogar der Wunsch, ein zweites Treffen zum Standard werden zu lassen.

Weit nach Mitternacht kehrten die letzten ins Hotel zurück, und just jene beschlossen dann, den Sonnenaufgang auf dem Uetliberg zu erleben.



Die Frühaufsteher auf dem Uetlibergturm...



...erlebten einen tollen Sonnenaufgang (bs)

Auf dem Aussichtsturm standen dann fünf TVS-ler, welche die spektakuläre Morgenstimmung genossen, bis sich um 7.42 Uhr die Sonne über dem Säntis erhob. Danach ging es begleitet von Alphornklängen im Wald zurück zum Frühstück ins Hotel und um 10 Uhr begann die Versammlung.

Ich hoffte, dass die Anwesenden wie wir vom Vorstand die Chance erkannten, den TVS ins Internet-Zeitalter zu überführen. Damit ist nicht der Betrieb einer Webseite gemeint (auch da leistete der TVS damals Pionierarbeit), sondern den Schritt von der gedruckten TiPo zum neuen e-Paper mit gleichem Namen „Titanic Post“. Nur Tage später verkündeten die Macher der US-Zeitschrift „Newsweek“, dass auch sie nach über 80 Jahren ihr Magazin nicht mehr drucken würden. Zurück zu unserer Generalversammlung: zuerst mussten die Standardtraktanden einer jeden Generalversammlung abgearbeitet werden (Protokoll der letzten Versammlung, Finanzen etc.), dann stellte der Vorstand die Vision des papierlosen Vereins vor. Zahlreiche Fragen konnten beantwortet werden und das Vorhaben stiess auf Zustimmung. In diesem Sinne war die Versammlung (wie eigentlich jede des TVS) frei von Kampfabstimmungen oder knappen Entscheidungen, einzig Oliver Schwarz enthielt sich einmal seiner Stimme - damit das Protokoll nicht so langweilig ausfällt.

Über die Beschlüsse der Versammlung rund um die TiPo brauchen wir an dieser Stelle nicht zu berichten, das Resultat liegt hiermit vor. Neu ist die Mitgliedschaft gratis und die Mitglieder werden ihre Mitgliedschaft über die Webpage in naher Zukunft selber verwalten. Die Statuten wurden danach Schritt für Schritt an die neue Organisation des TVS angepasst - sie können auf der Webseite nachgelesen werden. In Zukunft hat der Vorstand die Möglichkeit, die Identität der jeweiligen Mitglieder festzustellen. Damit soll Missbrauch verhindert werden,

damit nur real existierende Personen für den TVS schreiben und bei den Treffen des Vereins keine Teilnehmer mit falschem Namen dabei sind. Bis anhin war es aufgrund des TiPo-Versands möglich, von der Echtheit des Mitgliedes auszugehen.

Wir gehen davon aus, dass eine entsprechende Kontrolle in Zukunft eine Ausnahme sein wird. Gleichzeitig ist damit auch gewährleistet, dass der Verein durch die Änderungen nicht anonym wird oder zur Internet-Community verkommt. Die TiPo wird auf der Webseite hinterlegt und die Mitglieder erhalten eine E-Mail mit der Einladung, dass die TiPo zum Abholen bereit liegt. So werden keine Mailboxen überfüllt und die TiPo ist für Mitglieder auch unterwegs greifbar. Ausserdem werden die TiPos als Sammelband zur Verfügung gestellt werden. Der Jahresband kann dann als „Book on Demand“ bestellt werden, so können die Freunde des bedruckten Papiers die TiPo auch in Zukunft ins Regal stellen.

Um die reale Existenz des TVS zu unterstreichen, werden wir in Zukunft für diverse Projekte Geld sammeln. Diese Projekte sollen einen Zusammenhang mit der Titanic haben und konkret sein, das heisst, der Verein soll nicht einfach Geld in eine Kasse einzahlen, sondern für klar definierte Zwecke verwendet werden. Auch die zu viel bezahlten Mitgliederbeiträge (also das Geld für die zwei TiPos die nicht mehr gedruckt und auf dem Postweg verschickt werden) wird so gestiftet. Der Vorstand arbeitet im Moment an den folgenden Projekten, die aber noch einige Zeit beanspruchen werden:

- Pflege der Gedenktafel von Narciso Bazzi in Brissago sowie möglicherweise weiteren Gedenkstätten.
- Wir beteiligen uns an der wissenschaftlichen Analyse zur Herkunftsbestimmung des Granits, aus dem die Titanic-

- Gräber in Halifax gefertigt sind.
- Die Bemalung (Sichtbarmachung) der Reliefgravuren der Titanic-Gräber auf den Friedhöfen Baron de Hirsch und Mount Olivet in Halifax.
 - Beteiligung an der Finanzierung eines historischen Steuerstandes für die Nomadic in Belfast.
 - Carpathia-Denkmal (Rijeka /Kroatien).
 - Unterstützung des Titanic-Museums in Bratina bei Zagreb (Kroatien), im Geburtshaus des Titanic-Opfers Stjepan Turcin.

Natürlich werden wir in der TiPo über die Projekte berichten. Damit betritt der TVS nur bedingt Neuland, wir haben auch in Vergangenheit mit ähnlichen Aktivitäten dazu beigetragen, dass das Andenken an die *Titanic* gewahrt bleibt. Nun ist dies auch in den Statuten so vorgesehen.



Generalversammlung im Hotel (bs)

Dann standen die Vorstandswahlen an, gewählt wurden:
Günter Bäbler, Präsident (Organisation und
Versammlungen), Brigitte Saar, Vizepräsidentin (Webseite),
Rolf Huwyler (Kassier) und Henning Pfeifer (Titanic Post).



Der neu gewählte Vorstand (Fredy Aufranc)

Nach der über dreistündigen Versammlung (die mit Abstand längste der Vereinsgeschichte) ging es wieder in Köbi's Stübli zum Mittagessen, wo sich nach 16 Uhr die letzten auf den Heimweg machten, ausser jene die noch eine Nacht länger in Zürich blieben. Ich möchte mich an dieser Stelle noch einmal herzlich bei allen bedanken, die keinen Aufwand gescheut haben, um an diesem Treffen dabei zu sein!



Von Brigitte Saar

Noch ist es nicht offiziell, doch die Anzeichen verdichten sich, dass keine weitere touristische Expedition zum Wrack der *Titanic* stattfinden wird, zumindest nicht mit dem bisherigen Anbieter Deep Ocean Expeditions (DOE).

Eigentlich wollte die Firma dieses Jahr zum Jubiläum noch mal dick abkassieren. Gleich vier Expeditionstermine hatte man angesetzt, mit jeweils bis zu 20 zahlenden Tauchern.

Zumindest zwei waren bereits ausgebucht. Dann im Frühsommer die kurzfristige Absage und der Hinweis, vielleicht würde man das Ganze kommendes Jahr nachholen. Bei 60.000 Dollar pro Mann und Tauchgang durchaus eine lohnenswerte Wiederholung.

Wie viele zahlungskräftige Kunden auch im Jahr Eins nach dem 100-jährigen mitkommen würden, wissen wir nicht. So mancher exzentrischer Millionär mag bereits wieder das Interesse verloren haben. Doch immerhin gab es eine Warteliste für 2013; vieles spricht dafür, dass man zumindest eine Runde vollgekriegt hätte. Doch daraus wird wohl nichts. In einer E-Mail vom November 2012 heisst es nun, die politische Situation in Russland mache einen neuen Vertrag für eine weitere Expedition mit der *Akademik Keldysh* zum Wrack der *Titanic* sehr unwahrscheinlich, ausserdem sei sowohl das Material als auch das Personal teilweise derart in die Jahre gekommen, dass man sich Gedanken machen müsse.

Im Klartext heisst das: Die *Keldysh* selbst als Mutterschiff soll in naher Zukunft ausser Dienst gestellt werden, der Leiter des Tauchkapselprogramms, Anatoly Sagalevich, geht wahrscheinlich zeitgleich in Rente. Ausserdem soll es neue, staatliche Aufträge für die Tauchkapseln geben, z.B. beim Bau der Ostseepipeline. Das eingespielte Team, das die *Titanic*-Tauchgänge fast schon im Schlaf abwickelt, ist damit zerschlagen, die Hauptansprechpartner in der langjährigen Kooperation wären weg, und eine verbindliche Zusage, die Kapseln 2013 zu bekommen, so gut wie unmöglich.

Und so scheint es, als sei somit recht sangund klanglos das Ende der kommerziellen Expeditionen zur *Titanic* gekommen. Fraglich ist auch, ob es die Firma DOE (mit anderen Tauchzielen und anderen Expeditionsschiffen) weiterhin geben wird, die Webseite (siehe unten) war Ende

November zumindest „vorübergehend“ nicht erreichbar. Auf dem deutschen Ableger der Seite ist sogar noch die Ankündigung für die diesjährigen Expeditionen zu finden, Stand Anfang 2012 – die Seite scheint schon lange nicht mehr gepflegt zu werden.

Ob es für die Wissenschaft ein Zurück zum Wrack geben kann, ist ebenfalls unklar. Die letzte Expedition (in Kooperation mit Wissenschaftlern von NOAA,) hatte sich RMST ja nur geleistet, weil die Keldysh wegen kommerzieller Touren eh schon in St. Johns, Neufundland lag, das senkt die Kosten, weil der Expeditionsauftraggeber sonst schon die Anreise ab Russland zahlen muss.

Die 2005er Expedition zur *Titanic* dürfte die letzte gewesen sein für die *Akademik Keldysh*. Wenn das Schiff demnächst ausser Dienst gestellt wird, sollen die Kapseln an Bord eines neuen Mutterschiffes weiter verwendet werden, aber wohl nicht mehr für touristische Expeditionen. Und so wird es an der *Titanic*, die ja seit dem Jahrestag offiziell zum UNESCO Unterwasserkulturerbe zählt, künftig vielleicht wirklich keine weiteren Besucher geben...



Foto: bs/Grafik: hep

Deep Ocean Expeditions:

<http://www.deepoceanexpeditions.com>

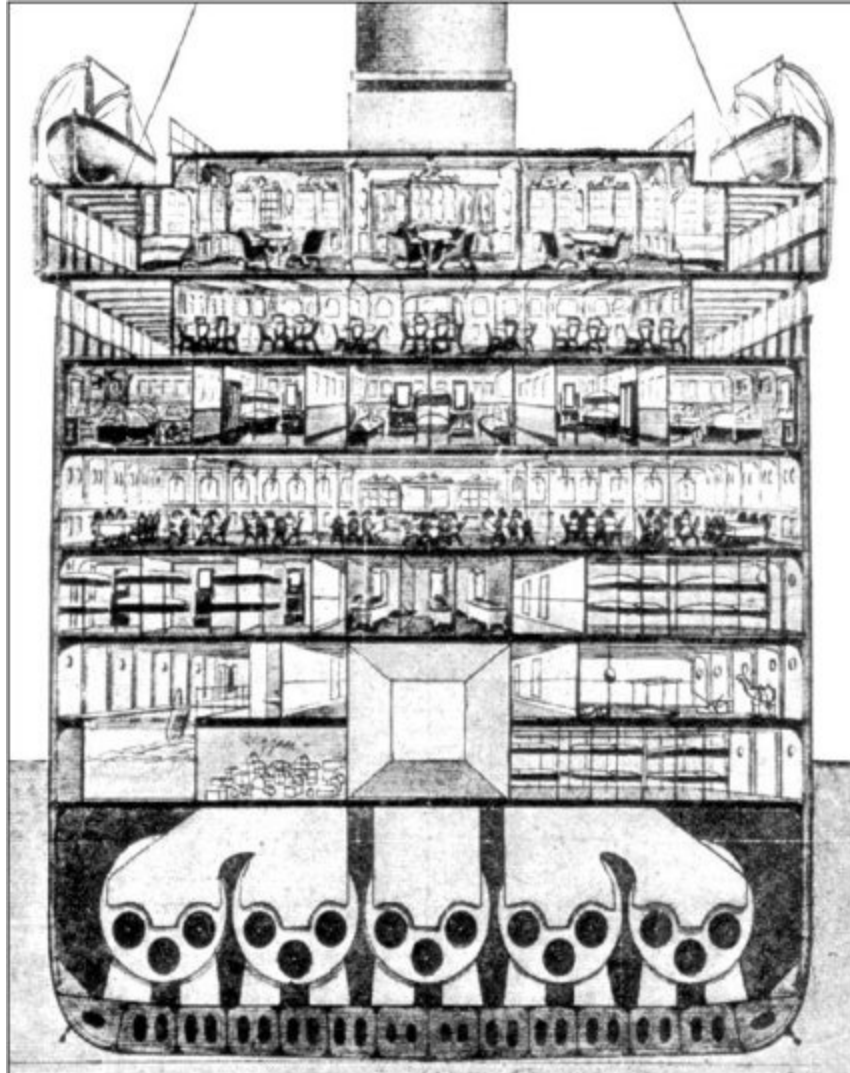
Deutsche Seite: <http://www.deepocean.de/Aktuelles.html>



Die Geschichte der Rettungsboote - Teil 1

Von Ioannis Georgiou

In dieser Serie wird die Geschichte der Rettungsboote dargestellt. Angefangen von der Planung über die Installation an Bord bis hin zur Bergung durch die *Carpathia*.



Diese frühe Zeichnung der Olympic-Klasse zeigt den ersten Entwurf mit den tubenförmigen Davits an Deck. Der Gymnastikraum ist noch auf dem F-Deck an Backbord. (Sammlung Georgiou)

Viele Aspekte ihrer Geschichte wurden schon über die Jahre immer wieder erzählt, enthalten jedoch die üblichen Mythen und Legenden. In dieser Serie soll versucht werden die wahre Geschichte wiederzugeben und einige bislang falsche Darstellungen zu korrigieren.

Wie viele Rettungsboote?

Die ersten Entwürfe für die Schiffe der Olympic-Klasse sahen die üblichen runden Davits vor, wie es sie auf fast

jedem Schiff der White Star Line gab. Auch viele andere Schiffe besaßen diesen Typ, wie die *Lusitania* und *Mauretania*, die 1907 als neuste Schiffe der Cunard Line ihren Dienst aufnahmen.

Dieser erste Entwurf für die Olympic-Klasse wurde schnell von Alexander Montgomery Carlisle, welcher damals einer der Geschäftsvorsitzenden von Harland & Wolff war und bei der Gesamtplanung der Olympic-Klasse arbeitete, wieder verworfen. Seine Idee war es, dass jeder Davit anstelle von einem Rettungsboot nunmehr vier halten sollte. Also kontaktierte er die Welin Quadrant Davit Company und fragte, ob sie derartige Davits konstruieren könnten.¹

Davits vom Typ Welin waren schon auf Schiffen anderer Linien installiert worden. 1902 wurden diese auch an Bord der *Cedric* installiert. Die *Cedric* gehörte zu den berühmten Big Four, war aber die einzige, die anstelle der runden Davits nun Davits vom Typ Welin hatte. Zudem war sie das erste Schiff der White Star Line mit Welin Davits. 1903 berichtete die Fachzeitschrift Marine Engineering, dass sie wahrscheinlich sogar das erste Schiff überhaupt sei, welches Davits vom Typ Welin hatte. Auf der *Cedric* fanden sich auch noch die älteren Davits zwischen Brücke und Mittschiffs, auf dem Achterdeck und am Heck.



Das Deck der Cedric. Sie war das erste Schiff der White Star Line, das Davits vom Typ Welin benutzte. Diese waren der Grösse A und kleiner als jene, die auf der Olympic und der Titanic verwendet wurden. Im Hintergrund, hinter dem Mann, ist ein weiteres Rettungsboot zu sehen, welches unter dem alten Davit Typ hängt. (Sammlung Georgiou)

Andere Reedereien rüsteten ihre Schiffe ebenfalls mit den Welin Davits aus. 1905 waren es an die 161 Schiffe. Viele wurden von H&W gebaut, die *Cedric* aber war bis dahin immer noch das einzige Schiff der White Star Line.²

Nachdem Carlisle von der Welin Company eine positive Antwort erhalten hatte, entschloss er sich, diesen Typ zu kaufen. Allerdings handelt es sich um eine andere Version als diejenige, welche auf der *Cedric* verwendet wurde. Die Welin Davits an Bord der *Olympic* sollten je vier Boote aufnehmen. Somit hätten die Schiffe der *Olympic*-Klasse 64 Rettungsboote. Von den vier Booten sollte eines ausgeschwungen am Davit hängen, während die anderen drei an Deck unter dem Davit lagen. Somit gäbe es genug Platz für jede Person an Bord.³

Das Büro von Harland & Wolff in der Cockspur Street in London im Oktober 1909: Carlisle nahm seine Pläne mit zu dem Treffen mit Lord Pirrie, Bruce Ismay und Harold Sanderson. Zusammen verbrachten sie vier Stunden lang damit, die verschieden-sten Bereiche der neuen *Olympic* und *Titanic* zu besprechen. Hauptsächlich ging es dabei um die Innenausstattung der Schiffe, wie sich Carlisle später erinnerte:

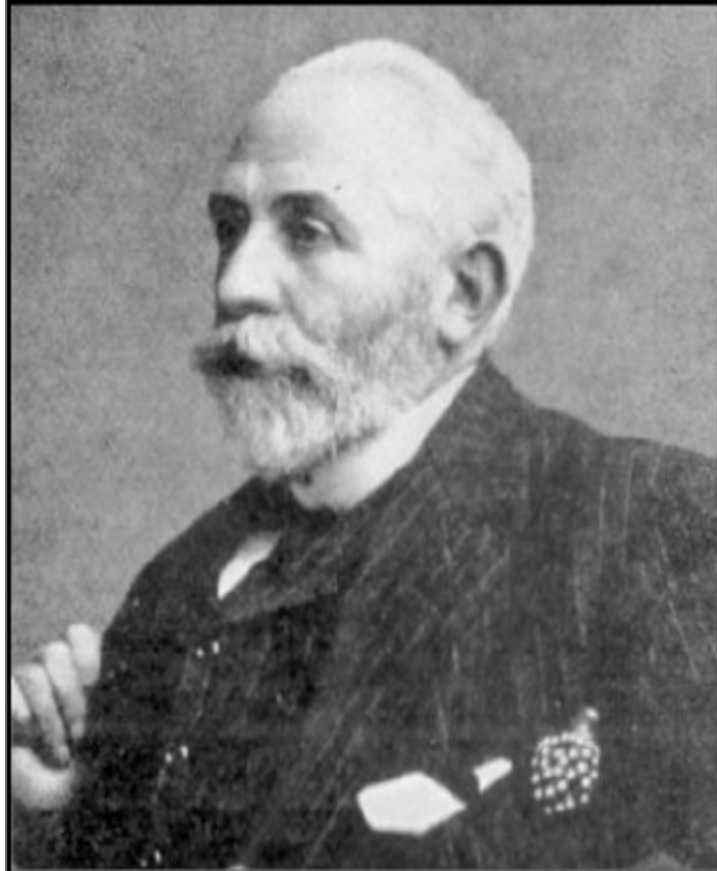
21921. Machen Sie sich keine Umstände wegen der Dekoration. Wir sprechen gerade über die Rettungsboote? - Der Teil über die Rettungsboote nahm, glaube ich, 5 oder 10 Minuten in Anspruch.

21387. (Mr. Clement Edwards.) Ich werde genau darauf zu sprechen kommen, Mein Lord. (An den Zeugen.) Und bezüglich der Ausstattung mit Rettungsbooten gab es nur eine Diskussion von etwa 5 bis 10 Minuten? - Ja, bezüglich der Frage nach den Davits.

[Britische Untersuchung, Tag 20]

Im Januar 1910 trafen sich die vier nochmals, und laut Carlisle wurden auch an dem Tag nur fünf bis zehn Minuten bezüglich der Rettungsboote aufgewendet. Der erste Entwurf, welcher vier Boote je Davit vorsah, wurde auf drei reduziert. Somit ergab sich eine Gesamtzahl von 48 Rettungsbooten. Anschliessend waren es dann nur noch zwei Boote pro Davit, somit 32 Boote. In den letzten 20 Jahren wurde immer wieder berichtet, dass die Reduzierung der Rettungsboote auf Druck von Ismay entstanden sein soll. Carlisle soll daraufhin wütend geworden sein und nach einem heftigen Streit mit Lord Pirrie H&W verlassen haben.⁴

Wie so oft in der Geschichte der *Titanic* wird Bruce Ismay gerne zum Schuldigen gemacht, wenn etwas falsch läuft. Dass Ismay weniger Rettungsboote haben wollte, weil diese den Passagieren auf dem Bootsdeck Platz wegnehmen würden, entspricht nicht der Wahrheit.



Alexander Montgomery Carlisle. Laut „neuster“ Darstellung wollte er 64 Boote für die neuen Liner haben und verliess H&W nach einem heftigen Streit mit Ismay und Pirrie.



Harold Sanderson an Deck der Homeric im November 1929.