



Norbert Zimmermann

Titanic-Das Ende einer Illusion

Die Jahrhunderttragödie
aus der Sicht eines
Titanicliebhabers

Für die über 1500 Menschen die am 15.April 1912 beim Untergang der *RMS Titanic* ihr Leben verloren haben.

Inhaltsverzeichnis

[Vorwort von Andreas Pfeffer](#)

[Mein Weg zur Titanic](#)

[Vorgeschichte und Bau der Titanic](#)

[Die Titanic verlässt Southampton](#)

[Ein böses Omen?](#)

[Der letzte Aufenthalt an Land, 11. April 1912](#)

[Böse Vorahnungen und Omen](#)

[Reiche und berühmte Passagiere an Bord](#)

[An Bord der Titanic](#)

[- Die zweite Klasse](#)

[- Die dritte Klasse \(Zwischendeck\)](#)

[- Das legendäre Orchester der Titanic](#)

[- Die Besatzung der Titanic](#)

[Der letzte Tag der Titanic](#)

[Die entsetzliche Wahrheit](#)

[Viel zu wenige Rettungsboote an Bord](#)

[Die große Ungläubigkeit](#)

[Der Kampf ums Überleben](#)

[Die Rolle der Californian](#)

[Auf der sinkenden Titanic](#)

[Die „unsinkbare Molly Brown“](#)

[Barrieren für die Dritte Klasse](#)

[Ein „stilvoller“ Untergang](#)

[Der Skandal um Rettungsboot Nummer Eins](#)

[Liebe bis in den Tod](#)

[Wer war Alice Cleaver?](#)

[Abschiede für immer](#)

[Das Ende naht](#)

[Beging William Murdoch Selbstmord?](#)

[Die letzten Momente der Titanic](#)

[Die Geschichte von Rosa Abbott](#)

[Die Rettung der Überlebenden](#)

Deutsche Passagiere an Bord der Titanic
Die Untersuchungsausschüsse nach der
Katastrophe
Die Entdeckung des Wracks
Die letzten 20 Jahre
Wissenschaftliche Erkenntnisse über den
Untergang
Epilog
Quellenangaben

Vorwort von Andreas Pfeffer

Es müsste besser heißen, „die Historie der TITANIC in kompakter Form“, denn das ist es was dem Leser hier vorliegt. Und Bücher hat es, weiß Gott, schon genug gegeben. Dabei wird dann mancher Mythos zwar entflochten, aber es werden auch neue Mythen und Legenden gebildet. Und genau das will der Autor des vorliegenden Werkes vermeiden, denn er zeichnet die Geschichte der TITANIC in sachlicher Beschreibung nach.

Vom Bau bis zur Überfahrt, aber ebenso die Dinge die sich in den Jahrzehnten danach entwickelten, denn das Thema TITANIC geriet zunehmend für manche Menschen *nur* noch zum blanken Geschäft, mit dem ein paar gute Dollars zu verdienen sind.

Durch die überzeugende Darstellung und Aneinanderreihung der Fakten, erkennt der Leser dann auch schnell, das die Geschichte mehr ist, als ein bloßer Untergang eines Dampfers, bei dem lediglich ein paar Sicherheitsrichtlinien außer Acht blieben.

Allerdings macht das Buch auch neugierig auf mehr. Doch man sollte sich seine weitere Lektüre sorgsam wählen, damit man sich nicht in einem Sumpf von weiteren Widersprüchen wiederfindet. Letztlich wird der Leser dann doch begreifen müssen, wie sehr die Dinge auch voneinander abhängen. Den schmalen Grad einer möglichen Wahrheit zu finden ist daher schwer und deshalb wird dies nicht das letzte Buch sein, welches zu diesem Thema in der Welt erscheint.

Eines, das wird der Leser in jedem Fall wissen: Man darf nicht der allgemeinen Darstellung in den Medien trauen,

wenn wieder kuriose Geschichten in der Öffentlichkeit umhergehen. Dem Leser die Augen zu öffnen für eine andere Sichtweise, das war es, was der Autor hier versucht hat umzusetzen und wird man sich sein eigenes Bild machen, zu einem Schiff, welches in einer kalten Aprilnacht einen Eisberg rammte und sank - sein Name: TITANIC!

Andreas Pfeffer, TITANIC-Experte

Im Dezember 2010

Anmerkung: *Andreas Pfeffer beschäftigt sich seit Sommer 1976 mit der Thematik und ist der Direktor und Historiker des TITANIC-MUSEUM-GERMANY. Er wurde unter anderem ausgezeichnet mit dem „Kreativpreis für Lebenswerk 2001“.*

Mein Weg zur *Titanic*

Wenn es wirklich der Wahrheit entspricht, dass die *Titanic* denjenigen nie mehr loslässt der sich einmal ernsthaft auf sie eingelassen hat, so kann ich ohne Zweifel von mir behaupten, dass es mir genauso ergangen ist. Allerdings lief meine eigene *Titanic-Geschichte* eher in drei Phasen ab, so dass mich das Schiff nicht sofort in seine Fänge bekam.

Nur noch sehr dunkel kann ich mich an meine erste Begegnung mit dem Thema „*Titanic*“ erinnern. Im Fernsehen lief der Film „*Der Untergang der Titanic*“, mit Barbara Stanwyck und Clifton Webb aus dem Jahre 1953, und nach dem Film war ich doch ziemlich verstört, denn im Abspann des Filmes wurde gesagt, dass beim Untergang der *Titanic* 1500 Menschen ums Leben kamen. Das war eine unvorstellbar große Zahl an Opfern, die ich mir damals kaum vorstellen konnte. Für einige Zeit blieb das allerdings meine letzte Erinnerung an die *Titanic*.

An meinem 15.Geburtstag trat die *Titanic* dann unvermittelt ein zweites Mal in mein Leben, denn Dr. Robert Ballard hatte (offiziell) das Wrack des Luxusliners gefunden und verursachte einen nicht unerheblichen Medienrummel an den ich mich noch sehr gut erinnern kann und meine Faszination an diesem spannenden Thema weckte.

Allerdings ebte nach kurzer Zeit das öffentliche Interesse an der *Titanic* langsam wieder ab und es wurde sehr schwierig, an Literatur über das Schiff heranzukommen. Ich hatte zwar die unvermeidliche *Titanic-Bibel*: „Die letzte Nacht der *Titanic*“ von Walter Lord gelesen, mit der wohl der größte Teil aller *Titanic-Interessierten* angefangen hat, sowie das Buch von Robert Ballard „*Das Geheimnis der Titanic*“, in

dem Ballard beschreibt, wie er die *Titanic* fand, aber ansonsten gab es an Literatur über diese Katastrophe nicht sonderlich viel, so dass ich das Thema nach einiger Zeit ruhen ließ.

Nachdem 1997 der Blockbuster „*Titanic*“ von James Cameron weltweit in die Kinos kam, fasste ich den Entschluss, mir diesen doch sehr großangekündigten Streifen mit den damals noch recht unbekanntem Schauspielern Leonardo DiCaprio und Kate Winslet anzusehen, und sollte nicht enttäuscht werden.

Niemals zuvor, und auch nicht danach, hat mich ein Film so dermaßen mitgenommen und aufgewühlt wie dieser. Ich war förmlich überwältigt über die originalgetreuen Nachbauten des Schiffes die zu sehen waren, so dass man sich auf die *Titanic* und in das Jahr 1912 zurückversetzt fühlte und den Untergang des Schiffes quasi miterlebte.

Am Ende des Filmes war ich fix und fertig (nicht nur weil das Kino in *Duisburg* in dem ich mir den Film zusammen mit meiner Freundin und heutigen Frau Yvonne ansah, den Streifen ohne Unterbrechung zeigte, was bei einem Film mit 3 Stunden Länge in einem doch ziemlich engen Kinosaal doch sehr anstrengend ist) und konnte die ganze Nacht kaum ein Auge zubekommen.

Im quasi dritten Anlauf hatte es die *Titanic* dann doch noch geschafft, mich endgültig in ihren Bann zu ziehen und seitdem bin ich dem Thema verfallen.

Nachdem dieser Film ein so unglaublich großer Erfolg wurde (11 Oscars bei 14 Nominierungen, ein Rekord!) war es dann nicht mehr so schwer Literatur über die *Titanic* zu bekommen und ich schlug bereitwillig zu.

Ich begann mich durch die einzelnen Bücher und Dokumentationen die im Fernsehen oder auf Video bzw. später DVD erschienen, durchzuarbeiten und je tiefer ich in diese spannende Materie eintauchte, desto mehr faszinierte und fesselte mich die *Titanic*.

Beim Sichten des gesamten Materials fiel eines allerdings ziemlich schnell auf:

Die nur auf *Amerika* projizierte Sicht des Untergangs der *Titanic*. War die *Titanic* nicht ein britisches Schiff, zwar von Geldgebern aus *Amerika* finanziert, aber in *Großbritannien* erbaut? Ich forschte unverdrossen weiter und dieser Eindruck verfestigte sich immer mehr.

Einige Zeit bevor der Film in *Deutschland* in die Kinos kam, eröffnete in der *Hamburger Speicherstadt* am 8.Mai 1997 eine amerikanische *Titanic-Ausstellung* die von der Bergungsfirma *RMS Titanic* organisiert wurde und eine große Anzahl an Artefakten des *Titanicwracks* ausstellte. Nach schleppendem Beginn wurde diese Ausstellung durch den schlagartig einsetzenden *Titanicboom*, den der Film von James Cameron weltweit ausgelöst hatte, zu einem Riesenerfolg und nach fünfmaliger Verlängerung und 1,2 Millionen Besuchern wurde die Ausstellung schließlich nach 17 Monaten beendet.

Leider konnte ich damals aus Geldmangel diese Ausstellung nicht besuchen und kenne sie daher nur aus Büchern und von Videoaufnahmen, aber sie war ein Riesenerfolg, auch wenn dort klar ersichtlich wurde wie sehr das Schiff bereits von den Amerikanern vereinnahmt worden war.

Meinem Forschungsdrang tat dies aber keinen Abbruch und im Laufe der Zeit reifte in mir der Entschluss, ein Buch über die Geschichte der *Titanic* zu schreiben, und so begann ich

2002 damit, meine Gedanken und Erkenntnisse über das Schiff niederzuschreiben.

Ein sehr großes Hindernis bei der wahrheitsgemäßen Aufarbeitung des Untergangs der *Titanic* stellt dabei zweifellos die Tatsache dar, dass die Geschichte der *Titanic* durch die in großen Teilen amerikanische Literatur sehr verzerrt und auch absichtlich nicht unbedingt korrekt dargestellt wird. Es stehen einfach zuviel knallharte wirtschaftliche Interessen dahinter und daher sollte man nicht alles glauben, was von jenseits des großen Teiches in Sachen *Titanic* so verbreitet wird.

Daher hat es sich als sehr mühevoller Kleinarbeit erwiesen, ein Buch über den Untergang des wahrscheinlich berühmtesten Schiffes aller Zeiten zu schreiben.

Es herrscht gerade auch in *Deutschland* die Meinung vor, dass in Sachen *Titanic* die Amerikaner die einzigen wären, die das Anrecht haben auf diesem Gebiet „Experten“ zu sein, und sie das alleinige „*Copyright*“ auf die Geschichte der *Titanic* hätten. Als ob es ein *Copyright* auf ein historisches Ereignis geben würde. Dann dürften in Schulen auch keine Geschichtsklausuren mehr geschrieben werden, denn darauf könnte ja ein *Copyright* liegen...

Es wurden schon die abenteuerlichsten Thesen aus Übersee über den Untergang des Schiffes aufgestellt die trotzdem den Weg in die Medien fanden, weil sie aus den *USA* kamen.

Falls aber einmal neue Erkenntnisse ans Tageslicht gelangen, die ihren Ursprung nicht in den *USA* haben, werden sie umgehend ins Lächerliche gezogen. Wenn sich diese Erkenntnisse dann aber nicht mehr leugnen lassen, wird sich nur lapidar geäußert wie: „*Das war doch alles*“

schon längst bekannt!“. So sieht leider die aktuelle Meinungsmache in Sachen *Titanic* aus...

Leider arbeiten auch die Vereine und Clubs, die sich dem Gedenken an die *Titanic* verschrieben haben, in *Europa* alles andere als zusammen, denn auch dort funktioniert die amerikanische Informationspolitik perfekt und falls dann eine Organisation ausscheren sollte und auf die Idee kommt, in Sachen Recherche etwas eigenes auf die Beine zu stellen, wird gnadenlos versucht, diese Organisationen zu sabotieren und sie zu zerstören.

In einigen *Titanic Vereinen* hat in den letzten Jahren eine regelrechte „Expertenschwemme“ stattgefunden, soll heißen, dass manch einer sich schon fast als „lebenslanger“ Experte in Sachen *Titanic* aufführt und andere, die ja nicht „schon ihr ganzes Leben“ *Titanic-Experte* waren, in den Dreck ziehen. Es gibt so einige „Experten“ die anführen, sich schon so lange mit der *Titanic* zu beschäftigen, dass sie eigentlich schon bei ihrer Geburt *Titanic-Experten* gewesen sein müssten...

Daher ist der Spruch von der großen *Titanicfamilie*, den ich einmal in einer Dokumentation über das Unglück gehört habe, im Grunde genommen ein einziger schlechter Witz...

In diesem Buch möchte ich dem Leser die wahre Geschichte der legendären *Titanic* näher bringen. Mein Hauptaugenmerk liegt dabei auf dem Schicksal der Menschen an Bord und wie diese Tragödie ihr Leben veränderte. Das ist der Gesichtspunkt am Untergang der *Titanic*, der schon immer eine sehr große Faszination auf mich ausgeübt hat und so habe ich mich im Laufe der letzten Jahre auf all die kleinen Geschichten der Menschen an Bord spezialisiert.

Ein weiterer Aspekt ist, das nach dem offiziellen Fund des Wracks der *Titanic* am 1.September 1985 die Historie des legendären Luxusliners des knallharten Profits wegen, systematisch verdreht, ausgebeutet und bewusst manipuliert wurde.

Wer sich nun darüber wundert, dass ich immer vom offiziellen Fund des Wracks durch Dr. Robert Ballard schreibe, dem sei erwidert, dass es inzwischen ausreichende Erkenntnisse darüber gibt, dass gerade in diesem Punkt die bisher geltende Geschichtsschreibung geändert werden sollte. Aber dazu an anderer Stelle mehr...

Im Laufe des letzten Jahrzehnts lernte ich viele interessante, aber auch skurrile Persönlichkeiten kennen, die sich in irgendeiner Form um das Thema *Titanic* verdient gemacht haben, die ich nun im Einzelnen vorstelle:

Eine ohne Zweifel sehr einschneidende Bekanntschaft ist der führende deutsche *Titanic-Historiker* Andreas Pfeffer, mit dem ich 2001 bei einem Besuch im *Titanic-Museum* in *Castrop-Rauxel* erstmals zusammentraf. Trotz schlimmster Verleumdungen seitens zweier *Titanic-Hobbyvereine* im deutschsprachigen Raum, (die übrigens komplett von den amerikanischen *Titanic-Institutionen* vereinnahmt werden) ging er immer unbeirrt seinen Weg und musste dafür im Laufe der Jahre reichlich Prügel einstecken. Aber niemals hat er seinen Traum, ein deutsches *Titanicmuseum*, aus den Augen verloren.

Er war auch der Gründer des „*1.Titanic Club Deutschland 1998*“, einer Society, die sich für den wahrheitsgemäßen Umgang mit der Historie der *Titanic* einsetzt und in der ich 2003 auch Mitglied wurde.

Zwei Jahre später wurde mir dann der ehrenamtliche Posten des Assistenten der Museumsleitung des TITANIC-MUSEUM-GERMANY von Pfeffer angetragen, den ich seitdem auch bekleide.

Als nächstes möchte ich Howard Nelson (Präsident und Gründer des *Titanic Heritage Trust*) erwähnen, zu dem ich trotz meines damals doch sehr stark eingerosteten Englischs sofort einen sehr guten Draht gefunden habe und der mich nach einem Jahrestreffen des „1. *Titanic Club Deutschland 1998*“ einlud, ihn in *Coventry (England)* zu weiteren Recherchen gemeinsam mit Andreas Pfeffer zu besuchen, was ich dankend annahm.

Dort lernte ich auch Douglas Faulkner Wooley kennen, der für sich in Anspruch nimmt, der rechtmäßige Besitzer der *Titanic* zu sein. Eine wahrhaft „schrille Type“ der es bis in „*Titanic-Idiots*“ geschafft hat. Als *Titanic-Experte* absolut nicht ernst zu nehmen, auch wenn er sich selbst für den „*Titanicgott*“ schlechthin hält...

Mein Besuch in *England* hat mir einen noch viel tieferen Einblick in die Materie „*Titanic*“ eröffnet, als ich mir jemals hätte träumen lassen. Gerade die Kooperation und Freundschaft mit den Briten hat mehr als deutlich gemacht, dass die Geschichte der *Titanic* mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln aus den Klauen der amerikanischen Institutionen befreit werden muss, bevor die Historie der *Titanic* völlig manipuliert und verdreht wird.

Ferner lernte ich mit David Haisman den jüngsten Sohn der *Titanic* Überlebenden Edith Haisman (geb. Brown) kennen, die als fast 16jähriges Mädchen den Untergang der *Titanic* überlebte und bei ihrem Tod im Jahre 1997, mit fast 101 Jahren, die älteste noch lebende Überlebende der *Titanic*

Katastrophe war. Mit ihm und seiner Frau Lyn verbindet mich seitdem eine wundervolle Freundschaft.

Er sprach mir gegenüber auch davon, dass die Bergungsfirma der *Titanic* die damals noch lebenden Überlebenden der *Titanic*, wie auch seine greise Mutter, medienwirksam für ihre Propaganda einspannten und er schon sehr erstaunt darüber war, dass, wenn er oder seine Schwester Dorothy ihre Mutter begleiteten, den Überlebenden zunehmend vorgeschrieben wurde, was diese zu sagen hätten.

Gutgläubig spielten viele Überlebende mit. Seines Erachtens ein Fehler. Er musste, als Autogrammjäger seine Mutter bedrängten einiges zu signieren, damit diese Stücke für eine nicht kleine Summe weiterverkauft werden können, doch das eine oder andere Mal energisch einschreiten.

Und das bekräftigte meinen Entschluss die Geschichte der *Titanic* und ihres tragischen Untergangs so wahrheitsgemäß wie möglich an die Nachwelt weiterzugeben, denn die Geschichtsverdrehung der amerikanischen *Titanic-Institutionen* und ihrer Freunde darf nicht unwidersprochen weitergehen, denn den über 1500 Menschen, die so plötzlich und unerwartet das Opfer einer unfassbaren Katastrophe wurden fühle ich mich verpflichtet die Wahrheit zu bewahren und das ihre Geschichte niemals vergessen wird.



Von links nach rechts: David Haisman (Sohn von Edith Haisman, geb. Brown), Norbert Zimmermann und Howard Nelson (*Titanic Heritage Trust*)

Vorgeschichte und Bau der *Titanic*

Um die Geschichte der *RMS Titanic* wahrheitsgemäß wiederzugeben, muss sich vor Augen gehalten werden, in welcher Zeit sie existierte, um verstehen zu können, warum einige Dinge die in der heutigen Zeit sehr unverständlich erscheinen, im Jahre 1912 genau auf diese Art und Weise geschehen sind.

Als das Schiff im Atlantik versank, waren es gerade noch 2 Jahre bis zum Ausbruch des verheerenden 1. Weltkrieges, der die ganze Weltordnung durcheinander wirbeln sollte. Ohne Zweifel warf der bevorstehende Krieg bereits seine unheilvollen Schatten voraus, da der sehr krasse Gegensatz in den gesellschaftlichen Schichten immer stärker hervorbrach. Das britische Empire existierte zwar noch in seiner vollen Pracht, aber es zerbröckelte langsam aber sicher.

Der technische Fortschritt schien unaufhaltsam, alles sollte nur noch größer und schneller werden. Das schlug sich auch auf den Schiffsbau der damaligen Zeit nieder, denn es herrschte ein Hang zum Gigantismus, der einzigartig war.

Um bei diesem Wettrüsten auf den Weltmeeren mithalten zu können blieben nur zwei Möglichkeiten. Entweder es wurde auf Schnelligkeit gesetzt oder auf Komfort und Luxus. In den Jahren vor dem Bau der *Titanic* hatte sich die *White Star Line* darauf spezialisiert, seinen Kunden mehr Komfort und Sicherheit ihrer Schiffe zu bieten, während die *Cunard Line*, als ihr größter Konkurrent, der dazu noch sehr massiv von der britischen Regierung unterstützt wurde, mehr auf die Schnelligkeit ihrer komfortablen Schiffe setzte.

Der ganze Stolz der Flotte der *Cunard Line* war die *Mauretania*, denn sie war mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 26 Knoten der Rekordhalter für das sogenannte *Blaue Band*, das für die schnellste Überquerung des Atlantik vergeben wurde.

Aber auf das *Blaue Band* hatten es J. Bruce Ismay, der Präsident der *White Star Line* und sein Finanzier J. P. Morgan, der in den Jahren 1895 und 1907 die USA als Anführer einiger mächtiger Investorengruppen vor dem Staatsbankrott bewahrte, zu dessen Konzern *IMM* (*International Mercantile Marine*) die *White Star Line* inzwischen gehörte, nicht mehr abgesehen.

Die *IMM* war ein 1902 von Morgan gegründeter, amerikanischer Trustkonzern, ein Zusammenschluss mehrerer Firmen zu einer Art Kartell, mit dem Ziel, die absolute Monopolstellung im Transatlantikgeschäft zu erreichen, dem inklusive der *White Star Line* noch mehrere andere Firmen angehörten, und zwar die *American Line*, die *Red Star Line* aus Belgien, *Dominion Line*, *Leyland Line*, *Atlantic Transport Line* und die *International Navigation Company*.

Das wird fälschlicherweise immer mehr als Grund angeführt, die *Titanic* als amerikanisches Schiff anzusehen, was sie aber definitiv nicht gewesen ist, da die *White Star Line* ja weiterhin existierte und ihren Sitz in *Liverpool (England)* hatte. Auch die Schiffsführung war britisch, das sollte man niemals vergessen.

Aber die zu über 90 Prozent aus den USA stammenden Publikationen zum Thema *Titanic* haben das Schiff immer mehr veramerikanisiert, hauptsächlich um die späteren Wrackplünderungen durch die amerikanische Bergungsfirma, die sich völlig dreist selbst die

Bergungsrechte der *Titanic* zusprechen ließ, obwohl sie nachweislich in internationalen Gewässern unterging, zu legalisieren.

Aber zu diesem traurigen und skandalösen Thema an anderer Stelle mehr...

Mit der finanziellen Unterstützung durch Morgan wollte Ismay die *White Star Line* zu alter Größe zurückführen. Darüber war sich Ismay mit seinem Partner von der renommierten Belfast Werft *Harland&Wolff*, Lord James Pirrie, vollkommen einig.

Durch J.P. Morgans Finanzspritzen konnte Ismay seinen schon länger gehegten Traum vom Bau dreier riesiger und komfortabler Ozeanliner endlich in die Tat umsetzen. Die Legende besagt, dass dieser Entschluss bei einem gemeinsamen Abendessen von Ismay und Pirrie im *Downshire House* in *London* am 30. April 1907 gefallen sein soll - das Konzept hatte Ismay schon länger, konnte es aber aus Geldmangel nicht verwirklichen.

Die drei geplanten Schiffe sollten *Olympic*, *Titanic* und *Gigantic* heißen und an Größe und Luxus alles in den Schatten stellen, um damit die *White Star Line* im Konkurrenzkampf mit den anderen Schifffahrtlinien den entscheidenden Tick voranbringen.

Um das dritte Schiff, das ursprünglich *Gigantic* genannt werden sollte, gab es später kontroverse Diskussionen. Es wurde nach den tragischen Ereignissen um die *Titanic* in *Britannic* umbenannt. Das wurde von der *White Star Line* zwar vehement bestritten, die behauptete es sollte niemals *Gigantic* heißen, es gibt aber genügend Anhaltspunkte und auch Dokumente, die belegen, dass es so gewesen ist.

Leider hatte auch die *Britannic*, die im 1. Weltkrieg zum Lazarettsschiff umgerüstet wurde, nur ein sehr kurzes Leben. Sie lief am 19. November 1916 zwischen den Inseln *Kea* und *Makronisios* auf eine deutsche Mine und sank.

Aber im Gegensatz zu ihrem Schwesterschiff konnten die meisten Passagiere der *Britannic* gerettet werden. Der offizielle Auftrag zum Bau der *Olympic*, welche die Werftnummer 400 erhielt, und der *Titanic* (sie bekam die 401) war *Harland&Wolff* am 1. Juli 1907 erteilt worden und für den Bau der beiden Schiffe musste die Werft drei ihrer Hellingen in *Belfast (Nordirland)* abreißen und durch zwei riesige neue ersetzen lassen, da eine solch gigantische Konstruktion sonst nicht hätte realisiert werden können.

Die Gerüstkonstruktion beim Bau der beiden Schiffe wurde von *Harland&Wolff* selbst entwickelt und war 80 Meter hoch, 290 Meter lang, 90 Meter breit und war mit 16 Laufkränen ausgestattet. Sie ließ sich über vier Aufzüge und schräg abfallende Gänge erreichen. Die Bauzeit dieser Konstruktion betrug 2 Jahre und verschlang 100 000 Pfund (heute etwa 10 Millionen Euro) Gesamtkosten.

Auch deutsche Wertarbeit war beim Bau der Schiffe gefragt, denn die *Benrather Maschinenbaufabrik AG* aus *Düsseldorf-Benrath* lieferte einen Schwimmkran der eine Reichweite von 52 Metern hatte und ein Gewicht von 250 Tonnen heben konnte.

Beim Aufbau dieses Krans gab es allerdings einige Probleme, denn die Werftarbeiter von *Harland&Wolff* weigerten sich die äußerste Spitze des Auslegers zu installieren, da ihnen der Aufstieg als zu hoch und damit zu riskant erschien.

Nach Intervention des Chefzeichners von *Harland&Wolff*, Roderick Chisum, bauten die deutschen Arbeiter durch extra angeforderte Hilfskräfte aus *Benrath* letzten Endes den Schwimmkran selbst auf und nach Beendigung der Arbeiten hissten sie über dem fertigen Kran die schwarz-weiß-rote Flagge des deutschen Kaiserreichs, was wiederum den irischen Werftarbeitern nicht sonderlich gefiel.

Aber der Schwimmkran war danach betriebsbereit und sollte noch wertvolle Dienste bei der Fertigstellung leisten und so waren schließlich alle Beteiligten zufriedengestellt.

Beide Schiffe hatten den identischen Grundaufbau mit jeweils drei Schiffsschrauben, vier gigantischen Schornsteinen, zwei Garnituren von Vier-Zylinder-Kolbendampfmaschinen von denen jede eine Schiffsschraube bewegen sollte, und eine 420 Tonnen Tiefdruckturbine, die dann die mittlere Schraube mit Dampf aus den Hauptaggregaten antreiben sollte.

Der Dampf kam aus den 29 Hauptkesseln, die aus 24 Doppelendern und 5 Einenderkesseln bestand. Dieses praktizierte Verfahren war zwar damals nicht mehr topmodern, aber ein Markenzeichen von *Harland&Wolff* und der *White Star Line*, die ihre gesamte Schiffsflotte von dieser Werft bauen ließ und ihnen auch bei der Konstruktion absolut freie Hand gewährten.

Eine nach der Katastrophe viel diskutierte Konstruktion waren die sogenannten wasserdichten Abteilungen der Schiffe, die neben dem doppelten Boden noch über 16, durch 15 wasserdichte Schotte entlang des Schiffsrumpfes gebildete, wasserdichte Abteilungen verfügten. Sechs davon reichten herauf bis zum D-Deck, acht zum E-Deck und eines bis zum F-Deck.

Jedes dieser besagten Schotte hatte eine automatische, wasserdichte Tür, die durch eine Reibungskupplung offen gehalten wurde, die durch einen Magneten von der Brücke aus bedient werden konnte. Falls einmal ein Notfall eintreten sollte, würde der jeweilige Kapitän durch ein einfaches Umlegen des Schalters alle Schotttüren sofort schließen können.

Mit ihrer Gesamtlänge von 269,68 Metern war die *Titanic* ein Hochhaus unter den Schiffen, denn diese Länge entsprach etwa der Größe von vier Straßenblocks in einer Großstadt. Hätte man das Schiff auf den Kopf gestellt, wäre es höher gewesen als die höchsten Gebäude der damaligen Zeit, also höher als:

- das *Woolworth Building* 230 Meter
- der *Metropolitan Tower* 215 Meter
- der *Kölner Dom* 170 Meter.

Sie war 28,19 Meter breit, hatte eine Gesamthöhe von der Schornsteinspitze bis zum Kiel von 53,33 Metern und eine Seitenhöhe von 18 Metern. Ein gewisser Hang zum Gigantismus ist in diesem Fall wirklich nicht von der Hand zu weisen. Aber er war unter den Schifffahrtlinien der damaligen Zeit weit verbreitet.

Mit ihren 46 328 Bruttoregistertonnen und ihrer schon beschriebenen Länge war die *Titanic* das größte bewegliche Objekt, das bis dahin je von Menschenhand geschaffen wurde. Ihre Gesamtleistung von 46 000 PS ließ sie eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 24 bis 25 Knoten erreichen (was sie niemals erreichen sollte), um zwei Knoten langsamer als die *Mauretania* von *Cunard*, was beweist, dass die *Titanic* nie eine Chance gehabt hätte, das *Blaue Band* zu erreichen, wie vielfach nach der Katastrophe behauptet wurde.

Diese Behauptung wurde vor allem während des zweiten Weltkrieges von den Nazis aufgestellt und gipfelte im *UFA-Film Titanic* von 1943.

Dieser Film gibt eindrucksvoll wieder, wie damals die Stimmung gegen *England* aufgeheizt wurde, indem man einfach diese Legende um das *Blaue Band* in die Welt setzte, die sich dann über mehrere Generationen gehalten hat, bis endlich die Wahrheit ans Tageslicht gebracht wurde.

Der Propagandaminister der Nazis, Joseph Goebbels, hatte den Autor Joseph Pelz von Felinau dazu gezwungen, seinen eigenen Roman umzuschreiben und die Version von Goebbels, die um einiges länger war, zu veröffentlichen.

Ferner hatte er den Filmemacher Herbert Selpin dazu gedrängt, in seinem Werk die Verantwortung für den Untergang dem Juden Bruce Ismay zuzuschreiben, dem Präsidenten der *White Star Line*. Und so entstand die Legende um das *Blaue Band*, welches die *Titanic* erreichen wollte.

Zurück ins Jahr 1909, wo der Bau der beiden großartigen Schiffe rasch voran schritt und am 31.März dieses Jahres die erste Kielplatte der *Titanic* gelegt wurde, was bei ihrem Schwesterschiff bereits am 16.Dezember 1908 vonstattenging.

Um jede einzelne Bauphase der Schiffe zu dokumentieren, engagierte *Harland&Wolff* den Fotografen Robert Welsh, dem wir die großartigen Bildaufnahmen der beiden Schwesterschiffe zu verdanken haben, die zum Glück noch heute existieren.

Im März 1910 kam es zwischen Chefkonstrukteur Alexander Carlisle und seinem Schwager Lord James Pirrie wegen der Rettungsbootfrage zum Bruch (Pirrie übergibt trotz anderer

Absprachen Carlisle und genehmigte im Verbund mit Bruce Ismay nur 16 statt der von Carlisle vorgesehenen 64 Rettungsboote, die der Anzahl der Passagiere an Bord entsprochen hätten) und Carlisle verließ nach beinahe 40 Jahren Dienstzeit *Harland&Wolff*.

Sein Nachfolger als Konstrukteur der *Titanic* wurde daraufhin Lord Pirries Neffe Thomas Andrews.

Bis Ende April 1910 wurden die Spanten der *Titanic* auf beiden Seiten, die vom Schiffsboden bis zum obersten Deck quasi das Gerippe des Schiffes bilden, von rund 550 Hellingarbeitern gesetzt. Kurz zuvor waren bei der *Olympic* die Innenarbeiten an den Decksbalken, den Decks und der Außenhautbeplattung abgeschlossen worden, nachdem die Spanten dort im November 1909 gesetzt wurden.

Am 19.Oktober 1910 war die Beplattung der *Titanic* fertig gestellt. Durch eine speziell entwickelte hydraulische Nietung erhielt die *Titanic* die für die damalige Zeit bestmögliche Beplattung. Die Stahlplatten wurden dann schindelartig übereinander in Dreierreihen vernietet.

Am 31.Mai 1911 erlebte die *Titanic* vor knapp 100 000 Menschen in *Belfast* ihren Stapellauf. Wie bei der *Olympic* dauerte der ganze Vorgang nur 62 Sekunden und danach wurde das Schiff von Schleppern zum Ausrüstungskai gezogen, wo die Innenausstattung vorgenommen wurde.

Wie bei der *White Star Line* üblich, fand auch bei der *Titanic* keine Schiffstaufe statt. Zeitgenossen beschrieben es folgendermaßen: „ *Sie bauen sie fertig und schubsen sie ins Wasser!*“

Im großartigen Film „ *Die letzte Nacht der Titanic*“ in dem der 4.Offizier Boxhall als technischer Berater fungierte, wurde zwar eine Schiffstaufe der *Titanic* dargestellt, es hat

sie aber definitiv nicht gegeben, ganz einfach weil sie bei der *White Star Line* nicht üblich war. Am selben Tag konnte die *Olympic* stolz der *White Star Line* übergeben werden, nachdem sie von *Harland&Wolff* fertiggestellt worden war.

Nach einem kurzen Zwischenstopp im Heimathafen in *Liverpool* fuhr die *Olympic* dann weiter nach *Southampton*, wo sie für ihre Jungfernfahrt nach *New York* hergerichtet wurde, zu der sie schließlich am 14.Juni 1911 unter dem Kommando von Edward J. Smith auslief.

An Bord der *Olympic* befand sich auch J. Bruce Ismay, der sich persönlich einen Eindruck über das neue Schiff verschaffen wollte. Dieser Eindruck fiel mehr als positiv aus und ließ für die *Titanic* noch mehr erhoffen.

Die *Olympic* erreichte bei ihrer Jungfernfahrt eine beachtliche Durchschnittsgeschwindigkeit von 21,17 Knoten. Auf dem Rückweg war sie noch schneller und erreichte eine Geschwindigkeit von 22,32 Knoten.

Auf ihrer fünften Überfahrt am 20.September 1911 kollidierte die *Olympic* unter dem Kommando von Edward John Smith beim Verlassen des Hafens von *Southampton* mit dem bewaffneten und veralteten Kreuzer *HMS Hawke*.

Dabei trugen beide Schiffe nicht unerhebliche Schäden davon, denn der Bug der *Hawke* war sehr stark beschädigt worden, während die *Olympic* einen zwölf Meter langen Riss am Heck als Schaden davontrug.

Durch diesen Zwischenfall musste eine sofortige Inspektion und gleichzeitige Reparatur der *Olympic* in *Southampton* vorgenommen werden.

Eine spätere offizielle Untersuchung der Kollision kam schließlich zu dem Ergebnis, dass die Schuld an der Kollision

bei der *Olympic* und seinem Lotsen George Bowyer lag, da sie die Sogwirkung der *Olympic* unterschätzten. Nur entsprach das nicht unbedingt den Tatsachen, denn die *HMS Hawke* hatte einen technischen Defekt, da ihr Steuerrad im alles entscheidenden Moment blockierte.

Am 6.Oktober 1911 kam die *Olympic* daher ins Trockendock und es wurden zahlreiche Arbeiter der *Titanic* für die sechswöchige, doch sehr umfangreiche Ausbesserungsarbeit abgezogen.

Die ersehnte Jungfernfahrt der *Titanic*, die ursprünglich für den 31.März 1912 vorgesehen war, wurde daraufhin auf Mittwoch, den 10.April 1912 festgesetzt.

Wer weiß, wie alles gelaufen wäre, wenn die *Olympic* nicht beschädigt worden wäre...

Im Januar 1912 kamen die 16 Rettungsboote aus Holz und vier *Englehardt-Faltboote* an Bord der *Titanic*. Niemand konnte damals ahnen, welche große Rolle sie noch spielen sollten...

Am 8.Februar 1912 entgingen Winston Churchill und Lord James Pirrie nur mit knapper Not schweren Ausschreitungen, die sich gegen beide richtete. Lord Pirrie, der von seinen eigenen Arbeitern verhöhnt wurde, verließ daraufhin *Belfast* für immer und zog sich nach *London* zurück. Er sah die *Titanic* nie wieder...

Am 24.Februar 1912 verlor die *Olympic* bei ihrer Atlantiküberquerung einen Schraubenflügel und musste umgehend zur Reparatur nach *Belfast* zurückkehren. Die *Titanic*, deren Bau sich zu diesem Zeitpunkt bereits dem Ende näherte, musste ihr Trockendock verlassen, da alle anderen Liegeplätze viel zu klein waren um die Arbeiten an der *Olympic* durchführen zu können.

Am 6.März 1912 wurde der Schraubenflügel der *Olympic* schließlich ersetzt, während am 31.März die Ausrüstung der *Titanic* abgeschlossen werden konnte.

Am 2.April 1912 absolvierte die *Titanic* ihre am Vortag wegen zu starken Windes abgesagte Probefahrt, wobei die erforderliche Manövrierfähigkeit des Schiffes bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten, sowie die Leistung des Steuerruders getestet wurde, außerdem wurde noch ein Notstop durchgeführt. Bei jener Probefahrt benötigte die *Titanic* bei einer Geschwindigkeit von 20 Knoten etwas weniger als eine halbe Meile um zum Stillstand zu kommen, was für das spätere Unglück eine sehr interessante Zahl darstellt. Danach kehrte die *Titanic* von ihrer Probefahrt in den *Belfast Lough* zurück.

Die Beobachter von *Harland & Wolff* gingen nun von Bord und die *Titanic* erhielt daraufhin ihr Passagierzertifikat.

Der Beauftragte des britischen Handelsministeriums Francis Caruthers inspizierte die *Titanic* übrigens über 2000-mal, bevor er ihr die Seetauglichkeit bescheinigte.

Der schwer an Krebs erkrankte Lord James Pirrie wurde durch Thomas Andrews vertreten, der in *Belfast* als Repräsentant der Werft *Harland&Wolff* an Bord des Schiffes ging, um bei eventuellen Schwierigkeiten direkt verfügbar zu sein.

Zusammen mit Andrews gingen als sogenannte "Guarentee Group" (deutsch: "Garantie Gruppe") von *Harland&Wolff* acht ausgewählte Mitarbeiter an Bord um den reibungslosen Ablauf zu gewährleisten, wie es bei der renommierten Werft üblich war.

Sie kamen allesamt aus *Belfast* und hatten sich durch besonderen Einsatz und Fähigkeit für diese Jungfernfahrt