

titanic - triumph & tragödie

Historischer Hintergrund

Die Atlantikschifffahrt galt im frühen 20. Jahrhundert als wichtiger Wirtschaftsfaktor, da sie sowohl im Passagier- als auch im Güterverkehr die einzige Verbindung zwischen Europa und den USA war. Doch der Erste Weltkrieg stand kurz bevor und damit wuchsen, neben dem Konkurrenzkampf unter den führenden Reedereien aus Deutschland, Frankreich, England und den USA, auch die politischen Spannungen, die sich ebenfalls auf die internationale Seefahrt auswirkten.

1869 gründete Sir Thomas Henry Ismay die White Star Line (WSL), eine Marke der Oceanic Steam Navigation Company, mit Sitz in Liverpool. Von Anfang an gab es eine enge Partnerschaft zwischen Ismay und dem Schiffbauingenieur Sir Edward Harland, dessen Werft Harland & Wolff im nordirischen Belfast (damals die reichste Industriestadt Irlands) lag, die später auch die Titanic baute. Ende der 1890er Jahre setzte Ismays Sohn Bruce gemeinsam mit Lord W. P. Pirrie (Direktor von Harland & Wolff) das Unternehmen in zweiter Generation fort. Durch Pirrie wurden Harland & Wolff die größten Schiffbauer der Welt, über 11.000 Arbeiter waren seinerzeit dort beschäftigt, mehr als 3000 von ihnen bauten drei Jahre lang an der Titanic.

Nach dem Verkauf der White Star Line im Jahr 1902 an den Stahl- und Eisenbahntrust Morgan & Company ging die WSL in amerikanische Hände über, die Schiffe fuhren allerdings weiter unter britischer Flagge. Der so entstandene Schifffahrtstrust führte den Namen Internationale Mercantile Marine (IMM). Bruce Ismay wurde Generaldirektor, Lord Pirrie erhielt eine führende Funktion im Aufsichtsrat.

Sowohl die deutschen Reedereien als auch die britische Cunard Line konnten mit Geschwindigkeitsrekorden auftrumpfen. Die WSL beschloss, sich nicht an diesem Wettkampf zu beteiligen. Stattdessen setzte sie ihren Schwerpunkt auf Größe und Luxus, um die zahlungskräftige Oberschicht anzuziehen. Sie plante gleich drei Luxusliner: die Olympic, die Titanic und die Britannic.

Der Belfaster Schiffskonstrukteur Thomas Andrews, Neffe von Lord Pirrie, entwarf die Luxusliner der WSL. Die Olympic, die als erste der drei Schiffe vom Stapel lief, zog sämtliches Medieninteresse auf sich. Wäre die Titanic unbeschadet in New York eingetroffen, niemand hätte sich sonderlich für sie interessiert.

Die Titanic diente sowohl als Luxusliner, als auch als Auswandererschiff. Sowohl Europa als auch die USA befanden sich in einer Zeit des Umbruchs: Arbeiterunruhen, rassistische Ausschreitungen, wie auch das Einfordern von Frauenwahlrechten waren an der Tagesordnung. Gerade mit den Passagier_innen der dritten Klasse wurde Gewinn gemacht, da die Zahl der Auswandernden sehr viel höher war als die der Reisenden der Ersten Klasse. Die prozentuale Anzahl von aus Europa in die USA immigrierenden Reisenden auf der Titanic lag bei etwa 63%.

Die Jungfernfahrt der Titanic stand von Anfang an unter einem schlechten Stern: Es herrschte ein mehrmonatiger Streik der Kohlearbeiter in Englands Bergwerken, die den britischen Atlantikverkehr einschränkte. Mehrere Schiffe, die in Southampton vor Anker lagen, übergaben ihre Kohlevorräte an die Titanic, damit diese planmäßig in See stechen konnte, und auch Passagier_innen wurden umgebucht, denn die Titanic war keineswegs ausgebucht, erreichte so aber eine Auslastung von 75%.

1906
Erste Absprache und Vorarbeiten für den Bau der Luxusliner Olympic, Titanic und Britannic zwischen Bruce Ismay (WSL) und Lord Pirrie (Harland & Wolff)

31. März 1909
Kiellegung der Titanic (Baubeginn)

31. Mai 1911
Stapellauf der Titanic

2. April 1911
Erfolgreiche Probefahrt im irischen North Channel, unmittelbar vor Belfast
Dauer: 8 Stunden. Überfahrt nach Southampton

10. April 1912
Auslaufen in Southampton, mit Zielhafen New York. Noch im Hafen:
Beinahe-Kollision mit der New York, aufgrund der starken Sog-Kraft der Titanic

Ankern in Cherbourg, es werden weitere Gäst_innen sowie Post an Bord genommen.

11. April 1912
Ankern in Queenstown. Gegen 13:30 Uhr: Auslaufen auf den Atlantik mit ca. 1309 Passagieren und 899 Besatzungsmitgliedern an Bord

14. April 1912 tagsüber
Die Titanic erhält mehrere Eiswarnungen per Funk.
Gegen 23:40 Uhr Kollision mit einem Eisberg: Die Titanic wird am Rumpf beschädigt.
Wasser dringt in das Schiff ein.

15. April 1912
00:05 Uhr Kapitän Smith befiehlt, die Rettungsboote klarzumachen.
00:10 Uhr Vierter Offizier Boxhall errechnet die Position 41° 44' N, 50° 24' W, später korrigiert in 41° 46' N, 50° 14' W
00:15 Uhr Der erste Notruf wird abgesetzt.
00:25 Uhr Die Evakuierung »Frauen und Kinder zuerst!« beginnt.
00:45 Uhr Das erste Rettungsboot wird zu Wasser gelassen, Raketen werden abgefeuert.
01:20 Uhr Das Wasser hat den Schriftzug »Titanic« am Bug erreicht.
02:05 Uhr Das letzte Rettungsboot verlässt das Schiff.
02:18 Uhr Die Lichter gehen aus, die Titanic zerbricht in zwei Teile.
02:20 Uhr Untergang, 640 km vor der Küste von Neufundland
Das Schiff sinkt in 3740 Meter Tiefe.
03:30 Uhr Das etwa 58 Meilen entfernte Schiff Carpathia feuert Signalaraketen ab.
04:10 Uhr Das erste Rettungsboot trifft bei der Carpathia ein.
08:30 Uhr Letzte Überlebende werden an Bord der Carpathia genommen.

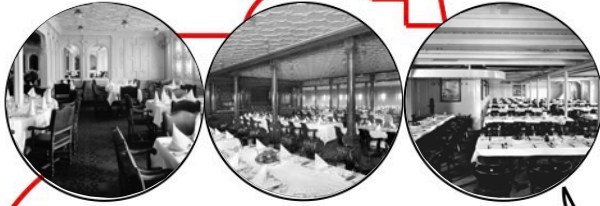
18. April 1912
Die Carpathia geht mit 712 Überlebenden in New York vor Anker.

Die RMS Titanic (RMS: Royal Mail Steamer)

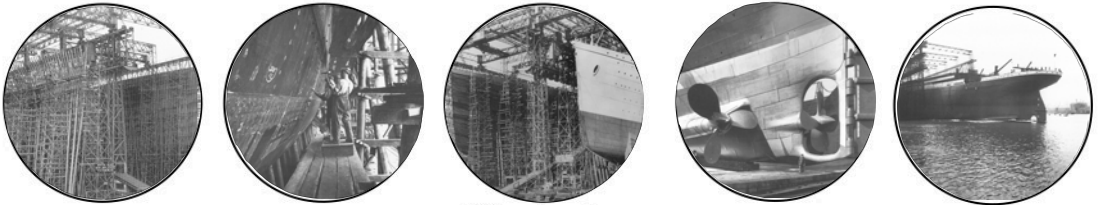
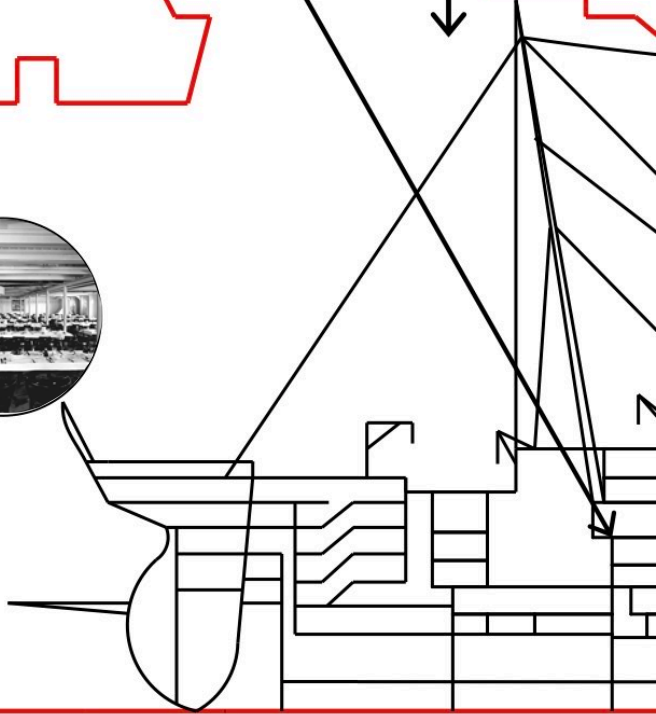
Länge: 269,85 m
Breite: 28,20 m
Höhe: 53,33 m
Tiefgang: 10,35 m
Vermessung: 46.328 BRT (Bruttoregistertonnen)
Geschwindigkeit: 21 Knoten
1 Dampfturbine: 16.000 PS
2 Dampfmaschinen: 2x15.000 PS

Icon of the Seas (Royal Caribbean International) Das aktuell größte Schiff

365 Meter lang,
72 Meter hoch,
248.663 BRT



Speisesaal 1.-2.-3. Klasse im Vergleich



Bilder des Baus

Die Titanic galt als das schönste und luxuriöseste Schiff der Welt, alles war auf Komfort ausgelegt. Die Innenausstattung der 1. und 2. Klasse war jedoch nahezu identisch mit der Olympic. Auch die meisten – heute der Titanic zugeordneten – Fotos stammen von der Olympic.

Der vierte Schornstein: Attrappe, diente der Ästhetik und Attraktivität.

Fitnessraum



Treppenhaus



Lese- und Schreibraum



4x Rettungsboot

18 Rettungsboote mit einer Kapazität für insgesamt 1178 Menschen.

Damit war für nicht einmal ein Drittel der Personenanzahl Platz. Dennoch verfügte die Titanic über mehr Rettungsboote als damals vorgeschrieben, da die Anzahl der Boote nicht an der Zahl der Personen, sondern in Bruttoregistertonnen gerechnet wurde (und damit eine Kapazität von 960 Personen). Die Rettungsboote sollten dazu dienen, Personen von einem Schiff zu einem anderen auf kurzem Weg zu transportieren, das »Konzept Rettungsboot« existierte noch nicht. Tragischer Weise wurden nicht alle Boote voll besetzt, und nur ein Boot fuhr nach der Evakuierung zur Unglücksstelle zurück, um nach Überlebenden zu suchen.

Ursprünglich geplant: 48-64 Rettungsboote. Der dafür benötigte Platz wich Luxuskabinen.

Weitere Rettungsmittel an Bord: 3560 Schwimmwesten, 48 Rettungsringe

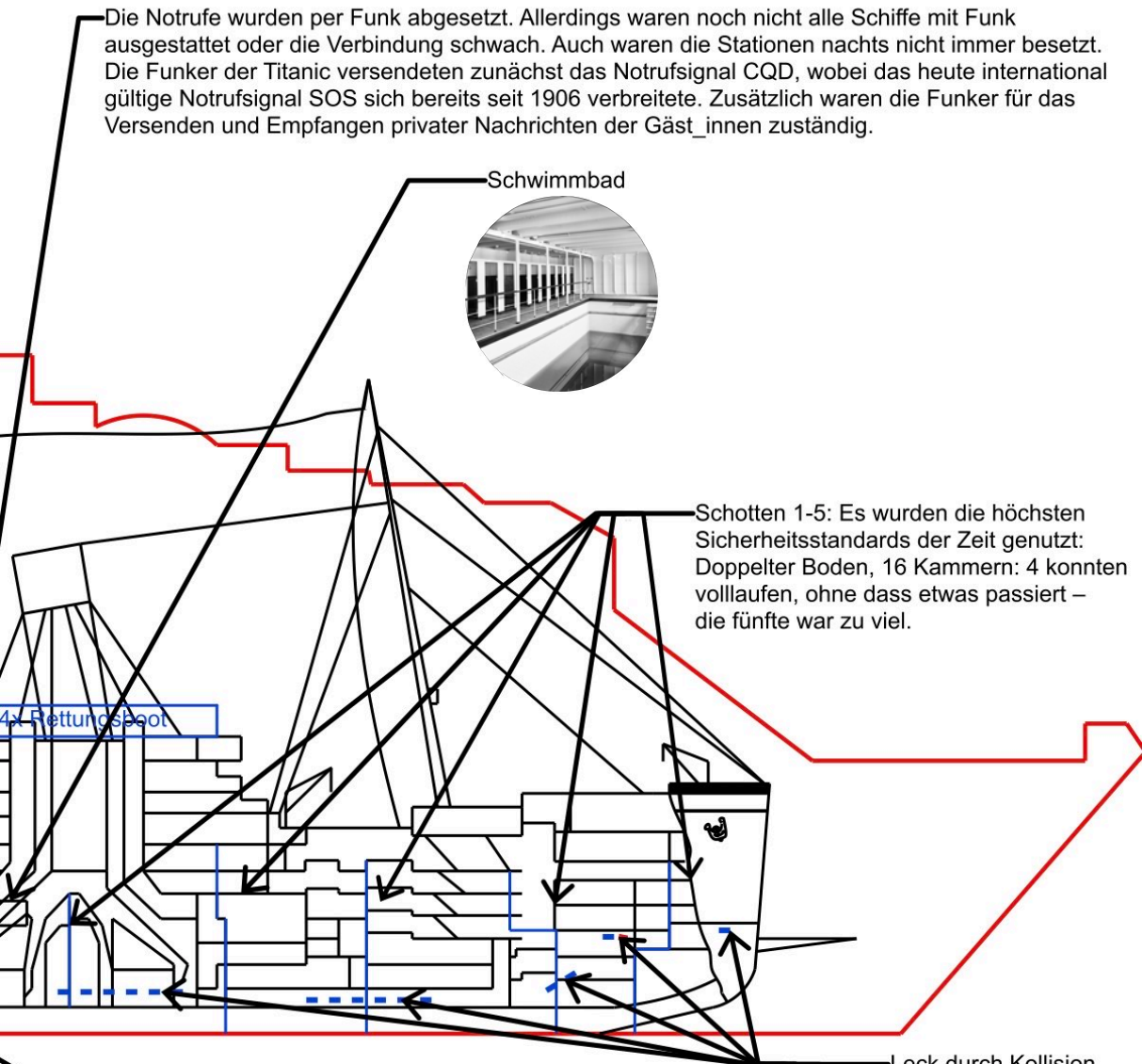
Die Notrufe wurden per Funk abgesetzt. Allerdings waren noch nicht alle Schiffe mit Funk ausgestattet oder die Verbindung schwach. Auch waren die Stationen nachts nicht immer besetzt. Die Funker der Titanic versendeten zunächst das Notrufsignal CQD, wobei das heute international gültige Notrufsignal SOS sich bereits seit 1906 verbreitete. Zusätzlich waren die Funker für das Versenden und Empfangen privater Nachrichten der Gäst_innen zuständig.

Schwimmbad



Schotten 1-5: Es wurden die höchsten Sicherheitsstandards der Zeit genutzt: Doppelter Boden, 16 Kammern: 4 konnten volllaufen, ohne dass etwas passiert – die fünfte war zu viel.

4x Rettungsboot



1. Klasse Suite, jede wurde mit anderen »Themen« und Stilen europäischer Architektur ausgestattet.

Leck durch Kollision



3. Klasse: Auch die dritte Klasse war luxuriöser als auf anderen Schiffen. Frauen und Familien waren getrennt von Paaren und alleinreisenden Männern untergebracht. Alle Kabinen hatten Waschbecken, es gab Duschen und Badewannen.

Auswirkungen des Unglücks

Eine Kollision mit einem Eisberg war zu Beginn des 20. Jahrhunderts nichts Ungewöhnliches. Die Titanic war auch nicht das einzige Schiff, das aufgrund einer solchen Kollision versank. Doch die Kombination aus der Entdeckung des drahtlosen Funkverkehrs (der eine schnelle Nachrichtenverbreitung ermöglichte) und der Anzahl der Millionär_innen, die mit dem Schiff untergingen, ließen die Titanic zu einer traurigen Berühmtheit werden.

Die Titanic war in keiner Weise alleine bei den Neufundlandbänken. Mehrere Schiffe waren in der Nähe, die allerdings den Funkspruch nicht gehört hatten, weil sie entweder selbst keinen Funk besaßen oder das Gerät bereits abgeschaltet hatten. Aus diesem Grund war die Carpathia das einzige Schiff, das Hilfe leisten konnte.

Wenige Tage nach der Ankunft der Carpathia in New York begann die Aufarbeitung des Unglücks: Sowohl in New York als auch in London gab es einen sich über mehrere Wochen hinstreckenden Untersuchungsausschuss, bei dem ausgewählte Überlebende sowie Vertreter der White Star Line und der Funkgesellschaft Marcony Company befragt wurden. Im Fokus der Untersuchungen lagen die Fragen nach der Verantwortung und der Haftung. Die Protokolle umfassen 2000 Seiten, werfen allerdings mehr Fragen auf, als dass sie Antworten geben.

Widersprüchliche Aussagen der Besatzung lassen vermuten, dass sie von den Gesellschaften unter Druck gesetzt worden sind, auch kommen Traumatisierungen und unklare oder falsche Erinnerungen dazu. Der Mythos Titanic hatte bereits seine Anfänge genommen.

Ohne konkrete Schuldzuweisung gab es auch keine Verantwortlichen – und damit keine vollgültige Haftung. Vier Jahre nach der Katastrophe entschied das Gericht, dass die White Star Line 663.000 US-Dollar an Entschädigung zu zahlen hatte, das Geld wurde unter den Kläger_innen verteilt. Die britische Untersuchung kam zu dem Beschluss, dass »ungewöhnliche äußere Umstände« zum Unglück geführt hätten.

Für die Richtlinien in der Schifffahrt bedeutete der Untergang der Titanic Veränderung. Die erste internationale Konferenz zum Schutze menschlichen Lebens auf See (SOLAS) beschloss 1913: Es muss für jede sich an Bord befindende Person einen Platz im Rettungsboot geben. Das sich an der Tonnage orientierende Gesetz wurde abgeschafft. (Die WSL zog direkt am ersten Tag nach der Katastrophe Konsequenzen, indem sie – unabhängig von gesetzlichen Erlassen oder gerichtlichen Verfügungen – bei den anderen Schiffen ihrer Reederei Rettungsboote für alle anbringen ließ). Bis heute müssen alle Personen die Rettungsboote innerhalb von 30 Minuten erreichen können.

Mit der »International Ice Patrol« wurde eine Organisation ins Leben gerufen, die den viel befahrenen Nordatlantik systematisch nach Eisbergen absucht und Schiffe warnt.

Funkgeräte sind verpflichtend und rund um die Uhr im Einsatz.

Durch eine Art Schiffs-TÜV wird alles, was beim Schiffsbau verwendet wird, zertifiziert. Alle fünf Jahre muss jedes Schiff zur Inspektion.

Seit 1990 haben sich die Brandschutzbestimmungen verschärft: Rauchmeldesysteme, Sprinkleranlagen und Brandschutztüren gehören jetzt zum Standard.

Weitere Vorschriften sind Übungen der Crew an Bord von Kreuzfahrtschiffen und Seenotrettungsübungen für Passagiere innerhalb der ersten 24 Stunden nach Boarding.

Die Titanic in der Populärkultur

In New York blieb die Titanic bis in die erste Maiwoche hinein DIE Schlagzeile überhaupt. Bereits in der ersten Woche nach der Katastrophe setzte eine beispiellose Verherrlichung ein, Fakten und Fiktion begannen zu verschwimmen. Seitdem ist das Thema »Titanic« aus der Populärkultur nicht mehr wegzudenken. Tatsächlich ist diese Tragödie eine dankbare Grundlage, folgt sie doch dem Erzählrhythmus der klassischen Antike:

Hybris (Hochmut): Dank des technischen Fortschritts galt die Titanic als nahezu unsinkbar.

Nemesis (Fall): Der Untergang

Katharsis (Läuterung): Man nimmt sein Schicksal würdevoll an.

Gleichzeitig erzählt die Geschichte vom Ende einer Ära, einer Welt, in der vermeintlich alles besser war, und durch die sämtliche konservative Werte bestätigt wurden: die traditionelle Rollenverteilung von Männern und Frauen, die Heiligkeit von Ehe und Familie, die Treue zur eigenen Nation und nicht zuletzt der christliche Glaube, der durch Gottes Strafe auf die menschliche Hybris als auch die Annahme des eigenen Schicksals veranschaulicht wird. Heute existieren 12 Verfilmungen, über unzählige Bücher und verschiedene Bühnenstücke, die von der Titanic und ihrem Schicksal handeln.

Neben zahlreichen Romanen und Gedichten, die allesamt den Mythos Titanic befeuerten, ist *a night to remember* von Walter Lord hervorzuheben. Lord war der erste Autor, der Überlebende kontaktierte und auf Basis ihrer Aussagen sein Werk verfasste. 1958 wurde der Roman verfilmt. Als Kontrast dazu ist Joseph Pelz von Felinaus *titanic - die tragödie eines ozeanriesen* von 1938 zu nennen, das absoluten Authentizismus vorgaukelte, der – wie sich später herausstellte – frei erfunden war.

Vier Wochen nach der Katastrophe erschien die erste Verfilmung *saved from the titanic* in den USA auf der Kinoleinwand. Schauspielerinnen Dorothy Gibson, selbst eine Überlebende, tat sich als Star hervor. Weitere erwähnenswerte Filme sind *atlantic* aus dem Jahr 1929; einer der ersten Tonfilme. Der anti-britische Propagandafilm *titanic* wurde 1942 von Joseph Goebbels in Auftrag gegeben – und 2 Jahre später von ihm persönlich wieder verboten. Die Stimmung im Land war so schlecht, dass ein Katastrophenfilm diese noch weiter gefördert hätte.

Mit der Verfilmung von James Cameron im Jahr 1997 wurde die Titanic zur Massenware. Der Film wurde mit Superlativen überschüttet: Er galt als die größte Romanze, als der teuerste und erfolgreichste Film aller Zeiten (die Produktionskosten beliefen sich auf 200 Millionen US-Dollar). Es folgten Oscar-auszeichnungen in elf Kategorien.

Cameron führt in seinem Film weiter, was Dr. Robert Ballard mit der Entdeckung des Wracks im Jahr 1985 begonnen hat: Eine packende Geschichte, gepaart mit spektakulären technischen Mitteln und Bildern des Wracks.

Auch von der Bühne ist die Titanic nicht wegzudenken: 1969 schrieb der britische Komponist Gavin Bryars eine Instrumentalkomposition, in der das Thema »Autumn« als einziges festgelegtes Moment immer wiederkehrt. 1994 folgte die Oper *titanics untergang* (Komposition: Karl Aage Rasmussen), die auf dem Versepos von Hans-Magnus Enzensbergers *der untergang der titanic* basiert, und 1997 dann schließlich das Broadwaymusical *titanic* von Peter Stone und Maury Yeston, das 2002 in der Neuen Flora Hamburg zur deutschen Erstaufführung kam und seit Dezember 2025 in einer Inszenierung des theater *u* niedersachsen zu erleben ist.

Ebenfalls auf das Phänomen Titanic aufgesprungen ist die Tourismusbranche: Einige Reiseveranstalter bieten Touren zu den »historischen Stätten« an, inklusive Sightseeing per Bus. Seit 1998 werden auch immer wieder Tauchfahrten zu unerschwinglichen Preisen angeboten.

1997 gründete sich der Titanic-Verein in Deutschland und es gibt verschiedene Ausstellungen zur Titanic, in denen man geborgene Artefakte bewundern und einen Eindruck davon bekommen kann, wie es auf der Titanic gewesen sein muss. Der Mythos lebt – auch nach 113 Jahren! Heute ist das Wrack der Titanic Teil des Unesco-Welterbes.

Fotos: © Archiv Deutscher Titanic-Verein

Quellen:

Fiebing-Petersen, Malte: *titanic – populäre irrtümer und andere wahrheiten*, Klartext Verlag, Essen, 2024

Koldau, Linda Maria: *titanic – das schiff, der untergang, die legenden*, C.H. Beck, München, 2012

Holland, Tom, Sandbrook, Dominik: *the rest is history: titanic*, Goalhanger Podcasts, 2024

<https://travelinfos.com/cruise/titanic.html>

Das tfn dankt dem Vorsitzenden des Deutschen Titanic Vereins Malte Fiebing-Petersen für seine Beratung und Unterstützung bei diesem Projekt!