

# Chronologie einer Katastrophe

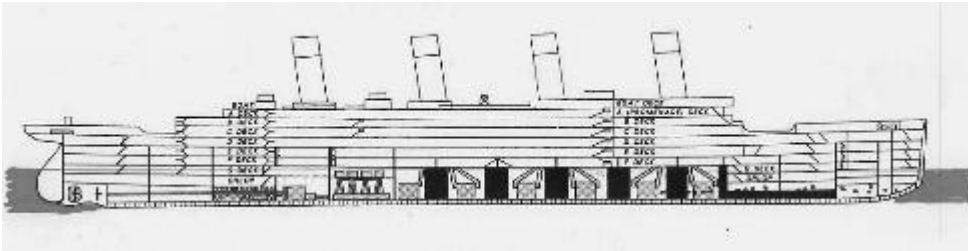
## Die physikalischen Abläufe, die zum Untergang der *Titanic* führten

von CHRISTIAN AMRHEIN

Es beginnt am 14. April 1912 auf dem Nordatlantik. In einer sternklaren, mondlosen Nacht kollidiert die nagelneue „R.M.S. Titanic“ auf ihrer Jungfernfahrt von Southampton nach New York um 23.40 Uhr Schiffszeit mit einem Eisberg. Als Reaktion auf den Zusammenstoß werden die Maschinen gestoppt und die wasserdichten Schotten geschlossen. Noch ist der Schiffsbesatzung nicht bekannt, ob durch die Kollision irgendwelche Schäden am Rumpf entstanden sind. Der Schiffszimmermann wird in die unteren Decks geschickt, um sich ein Bild vom Ausmaß etwaiger Verletzungen der Außenhaut zu verschaffen. Die *Titanic* fährt unterdessen wieder mit „Langsamer Fahrt voraus“. Der Eisberg hat jedoch die fünf vorderen Abteilungen des Schiffes unterhalb der Wasserlinie perforiert; die Vorpiek, die Laderäume 1, 2 und 3, der Postlagerraum und die Kesselräume 5 und 6 beginnen Wasser aufzunehmen.

Zehn Minuten nach der Kollision, um 23.50 Uhr, entwickelt die *Titanic* bereits eine Schlagseite von fünf Grad nach Steuerbord. Da jetzt offensichtlich ist, dass der Rumpf beschädigt worden ist, werden die Maschinen gestoppt und - was jedoch zu diesem Zeitpunkt niemand ahnt - nie wieder angelassen werden. Der Kesselraum Nr.6 steht zu diesem Zeitpunkt bereits 2,50 Meter hoch unter Wasser, was eine Wasserhöhe von vier Metern über dem Kiel bedeutet. Wasser dringt außerdem in die Unterkünfte der Heizer und einige Kabinen der 3. Klasse im Bug. Die dort untergebrachten alleine reisenden Männer werden durch den „Scotland Road“ genannten Verbindungsgang im E-Deck in die achtern gelegenen Quartiere der 3. Klasse evakuiert, wo sie mit ihren nassen Schuhen und triefenden Gepäckstücken für einige Unruhe sorgen. Unterdessen versuchen die fünf Angestellten der Royal Mail, so viele Säcke mit eingeschriebener

Post wie nur möglich - die wertvollste Fracht an Bord - aus dem Lagerraum, der schnell voll Wasser läuft, ein Deck höher in den noch trockenen Sortierraum zu schleppen. Um Mitternacht neigt sich die *Titanic* schon merklich zum Bug hin und nach Steuerbord. Die vierte Abteilung von vorne, die bei der Kollision den größten Schaden erlitten hat, läuft am schnellsten voll. Der zweigeschossige Squashraum, 9,60 Meter über dem Kiel gelegen, beginnt Wasser aufzunehmen. Der Postlagerraum, 7,20 Meter über dem Kiel, ist bis an die Decke überflutet, und auch der Sortierraum, ein Deck darüber, beginnt vollzulaufen. Auf dem vorderen Welldeck bläht sich die Persenning über der Ladeluke Nr. 2 nach oben auf, und vorne an der Bugspitze pfeift aus dem Ankerkettenschacht die entweichende Luft wie aus einer riesigen Orgel, was auf große Wassereinbrüche in den tiefergelegenen Decks schließen lässt. Um 0.10 Uhr beginnt die Besatzung mit den Maßnahmen zur Evakuierung des Schiffes. Die Passagiere werden geweckt, auf dem Bootsdeck werden die Persennings von den Rettungsbooten entfernt und die Davits ausgeschwungen. Der erste Funknotruf wird abgesetzt, zuerst das allgemein gebräuchliche „CQD“, später auch das neuere, leichter verständliche „SOS“. Aus den Dampfablassrohren der Schornsteine entweicht unterdessen der überschüssige Dampf aus den Kesseln, womit der Druck vermindert und die Gefahr von Explosionen verringert werden soll. Der ohrenbetäubende Lärm erschwert die Organisation der Arbeiten auf dem Bootsdeck erheblich, da es fast unmöglich ist, sich über ein paar Meter Entfernung hinweg anders als durch Schreien zu verständigen. Um 0.20 Uhr ist das F-Deck in allen vier vorderen Abteilungen komplett überflutet. Der zweigeschossige Squashraum, 80 Kabinen der 3. Klasse und alle Heizerquartiere stehen bis zur Decke



*Die Ausgangssituation: der Eisberg schlitzt einen Teil des Steuerbordbuges auf. (CA)*

unter Wasser. Das bedeutet einen Wasserstand von 14,80 Metern über dem Kiel. In der 6. und 7. Abteilung von vorne beginnen die Stewards, die wasserdichten Türen in den Passagierbereichen auf dem F-Deck von Hand zu schließen. Bei manchen dieser Türen, die, weil sie sich innerhalb der Passagierunterkünfte befinden, nicht automatisch mit den Schotten in den tiefergelegenen Decks geschlossen werden konnten, gelingt es nur mit Mühe oder gar nicht, den neuen, noch schwer gängigen Zahnradmechanismus mit Hilfe einer Kurbel zu betätigen. Aufgrund dessen und aus Zeitmangel bleiben daher viele dieser Türen offen. Um 0.30 Uhr sind die Rettungsboote abgedeckt und ausgeschwungen. Die meisten Passagiere der 1. und 2. Klasse haben sich inzwischen in den Aufenthaltsräumen oder den Vorhallen der Treppenhäuser versammelt. Kapitän Smith erteilt nun den Befehl, die Boote mit Frauen und Kindern zu besetzen und abzufieren. Das Wasser erreicht in den vier vorderen Abteilungen das E-Deck und läuft über die verbindenden Treppen von oben her in die Kabinen der 3. Klasse über dem Kesselraum Nr. 6. Dieser Kesselraum steht mittlerweile schon bis oben hin unter Wasser. Das Wasser im Schiffsinnen steht nun in allen fünf vorderen Abteilungen auf gleicher Höhe mit dem Meeresspiegel, dem physikalischen Gesetz der kommunizierenden Flüssigkeiten gehorchend. Im Kesselraum Nr. 5 schaffen es die Pumpen bis dahin noch, den Wasserstand gleichbleibend niedrig zu halten. Dieser Kesselraum ist der Hauptgrund für die jetzt noch stabile Lage der Titanic. Der sichtbare Rumpfschaden in Nr. 5 ist nur knapp 60 cm lang. Je weiter die vorderen Abteilungen voll laufen, desto größer wird aber der Druck auf das Schott zwischen den Kesselräumen Nr. 6 und Nr. 5 und desto instabiler die Lage des Schiffes.

Zwischen 0.30 und 0.40 Uhr verlassen die Heizer die Kesselräume Nr. 4 und Nr. 3, nachdem die Feuer dort gelöscht worden sind und damit die Gefahr einer Kesselexplosion bei etwaiger Überflutung der Räume gebannt ist. Der Kesselraum Nr. 5 beginnt auf einmal, von oben her Wasser aufzunehmen. Die ersten Rettungsboote werden inzwischen zu Wasser gelassen, alle aufgrund der bislang noch nicht erkennbaren Notlage des Schiffes nur mäßig besetzt. Das Schiffsorchester spielt zur Beruhigung der Passagiere in der Lounge der 1. Klasse auf dem A-Deck, wo sich viele Menschen, teilweise nur in Schlafanzügen oder Nachthemden, zum Schutz vor der eisigen Kälte auf dem Bootsdeck, versammelt haben und abwarten. Der Lärm des entweichenden Dampfes aus den Schornsteinventilen hält unvermindert an, trägt zu einer gewissen Beunruhigung der Passagiere bei und erschwert das Einbooten merklich, weil die Besatzungsmitglieder ihre Anweisungen an die verwirrten Passagiere nur schreiend übermitteln können. Um 0.40 Uhr wird die Bordkapelle aufgefordert, die Lounge zu verlassen, um die dort versammelte Menschenmenge zum Besteigen der Rettungsboote zu bewegen. Anschließend postiert sich die Kapelle im vorderen Treppenhaus der 1. Klasse, auf der Backbordseite des A-Decks, wo ein Klavier steht, und spielt inmitten des Stroms der aufs Bootsdeck eilenden Passagiere weiter. Um 0.45 Uhr wird die erste Notrakete von der Brücke aus abgefeuert und erschreckt mit ihrem Knall die Passagiere und Besatzungsmitglieder auf dem Bootsdeck - Erstere, weil der Regen weißer Leuchtkörper das relativ dunkle Bootsdeck urplötzlich in ein grelles, weißes Magnesiumlicht taucht, Letztere, weil jeder Seemann weiß, was Notraketen an Bord eines Schiffes, mitten auf dem Ozean, zu bedeuten haben. Die Titanic richtet sich unterdessen wieder aus ihrer Steuerbordschlagseite

auf, weil ihre fünf vorderen Abteilungen mittlerweile gleichmäßig vollgelaufen sind. Um 0.50 Uhr geschieht etwas gänzlich Unerwartetes: Das Schott zwischen den Kesselräumen Nr. 5 und Nr. 6, das durch einen mehrere Tage andauernden Schwelbrand im vorderen Kohlebunker von Kesselraum Nr. 5 höchstwahrscheinlich geschwächt worden ist, (Stahl verliert beim Ausglühen seine Stabilität), gibt urplötzlich nach und bricht ohne Vorwarnung ein. Der Kesselraum Nr. 5 wird so schnell überflutet, dass es die ersten Toten gibt (die Ingenieure Sheperd und Harvey). Im E-Deck erreicht das Wasser eine Treppe, die in die Wäscherei im F-Deck in der 6. Abteilung hinabführt, und überflutet von oben die Wäschekammern und Trockenräume neben dem Türkischen Bad. Kurz danach beginnen auch die Schwimmhalle und deren Umkleieräume vollzulaufen. Vorne am Bug sind unterdessen die Bullaugen des G-Decks unter Wasser, und im E-Deck erreicht das Meer die ersten Kabinen der 1. Klasse, sickert unter den Türen durch und kriecht langsam die weißen Korridore aufwärts. Durch die gleichmäßige Überflutung der vorderen Abteilungen hat die Titanic eine stabile Position auf ebenem Kiel zurückgewonnen, was viele Menschen an Bord zu dem Trugschluss veranlasst, das Schiff werde sich in dieser Lage mit Hilfe seiner wasserdichten hinteren Abteilungen halten.

Gegen 1.00 Uhr verstummt endlich das Gebrüll aus den Dampfablassrohren. Die Bordkapelle versammelt sich auf dem Bootsdeck neben dem Eingang zum vorderen Treppenhaus der 1. Klasse auf der Backbordseite und spielt dort im Freien weiter, weil das Treppenhaus inzwischen verödet ist und die Passagiere sich vor den verbliebenen Booten drängen. Fünf Boote sind bereits zu Wasser gelassen worden und treiben neben dem hell erleuchteten Schiff. Von diesen Booten aus gesehen,

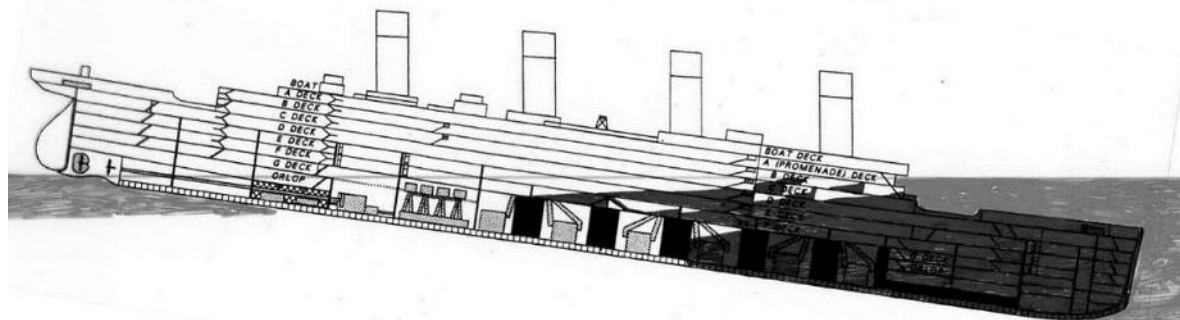
neigt sich die *Titanic* merklich zum Bug hin. Dort nähern sich die Bullaugen des D-Decks dem Meeresspiegel. Im E-Deck erreicht das vordringende Wasser die untersten Stufen der vorderen Treppe der 1. Klasse und ist von den oberen Etagen des Treppenhauses durch die Lichtöffnungen innerhalb der Treppenfluchten zu sehen.

Ab 1.00 Uhr beginnen die prächtigen Räume des Türkischen Bades im F-Deck voll Wasser zu laufen, aber Kesselraum Nr. 4, direkt darunter, ist noch trocken. Die *Titanic* gerät dadurch in eine gefährlich instabile Lage und neigt sich ein paar Grad nach Backbord.

Um 1.15 Uhr leckt das Meer an den Lettern des Namenszugs *Titanic* am Bug. Der Neigungswinkel der Decks zum Bug hin vergrößert sich um etwa fünf Grad.

Um 1.30 Uhr kommt im Kesselraum Nr. 4 plötzlich Wasser durch die Bodenplatten und steigt so schnell, dass es die Pumpen nicht bewältigen können. Die noch diensttuenden Heizer fliehen über die Notleitern auf die höhergelegenen Decks. Zehn Minuten später ist die Backbordschlagseite der *Titanic* so groß, dass die Boote etwa eineinhalb Meter weit von der Bordwand weghängen und Liegestühle benutzt werden müssen, um die Kluft zu überbrücken. Das vordere Welldeck mit den Ladekränen und den Luken Nr. 2 und Nr. 3 ist nur noch wenige Zentimeter über dem Meeresspiegel.

Um 1.50 Uhr beginnt der Bug der *Titanic* unterzutauchen. Das Meer ergießt sich über die seitlichen Brustwehren des Welldecks, umspült die Ladeluken und bricht sich in einer langen Welle in der Mitte des Decks. An der Bugspitze verschwinden die Reling, der Reserveanker und die Kettenspills. Innerhalb weniger Minuten hat das Meer den Fuß des vorderen Mastes erreicht und sprudelt aus den Oberlichtern der Mannschaftskombüse. Die Bullaugen des vorderen C-Decks tauchen unter; viele von ihnen sind noch geöffnet.

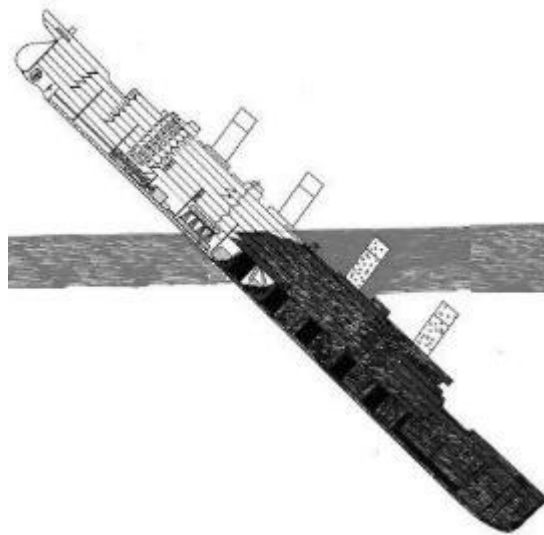


Es wird bedrohlich: der Bug ist bereits unter der Wasserlinie. (CA)

Von den Booten aus gesehen ist urplötzlich fast ein Viertel des ganzen Schiffes verschwunden. Für die Menschen in den Rettungsbooten ist dies ein Schock, weil für sie der Ernst der Lage nicht ersichtlich war, solange sie sich noch an Bord befanden. Die Dunkelheit auf dem Bootsdeck und die ungeheure Größe der *Titanic* ließen nicht erkennen, dass sie tatsächlich im Sinken begriffen war. Die plötzliche Erkenntnis, dass das größte und sicherste Schiff der Welt entgegen allen Versprechungen von White Star und der Werft in Belfast wirklich sinken kann - und das nun auch ganz offensichtlich und für jeden klar erkennbar tut! - wird den Bootsbesatzungen schlagartig deutlich und veranlasst sie, so schnell wie nur möglich von dem untergehenden Giganten wegzurudern. Die Anordnung von Kapitän Smith, an den Gangwayporten der unteren Decks zu warten, dort noch weitere Passagiere aufzunehmen und die größtenteils halb leer gefierten Boote bis zu ihrer vollen Kapazität zu besetzen, werden aus Angst vor einem beim Untergang eines so riesigen Schiffes mit Sicherheit zu erwartenden Sogs nicht befolgt.

2.00 Uhr morgens. Der Bug der *Titanic* ist vollständig unter Wasser. Über 1500 Menschen sind immer noch an Bord und immer noch brennen alle Lichter. Die Schräge der Decks zum Bug hin nimmt weiter zu. In den Speisesälen 1. und 2. Klasse sowie im A-la-carte-Restaurant auf dem B-Deck beginnt mit lautem Klirren das Frühstücksgeschirr von den Tischen zu rutschen. Überall im Schiff öffnen sich angelehnte Türen wie von Geisterhand, rollen Servierwagen wie von unsichtbaren Fäden gezogen los, setzen sich abgestellte Gläser und Aschenbecher in Bewegung. In den verlassenen Kabinen gleiten Tausende von Toilettengegenständen, Parfümflakons und Wassergläsern rasselnd und klappernd von den glatten Marmorplatten der Waschtische und Frisierkommoden.

Auf dem Bootsdeck wird das Faltboot D als letztes reguläres Rettungsboot von den Davits aus zu Wasser gelassen. Der Weg, den es dabei bis zur Wasseroberfläche zurücklegen muss, entspricht nur noch etwa der Hälfte seiner ursprünglichen Länge. Im D-Deck überflutet das Meer die vordere Hälfte des großen Empfangsraums vor dem Speisesaal der 1. Klasse, ergießt sich in die Aufzugschächte und umspült



*Die letzten Minuten sind gekommen: die Titanic steht kurz vor dem Auseinanderbrechen.*  
(CA)

die unteren Stufen der in die Halle mündenden Freitreppe mit ihrem großen Kandelaber und den prächtigen Schmiedeeisenbalustraden. Mit der steigenden Flut beginnen die Korbsessel, Sofas und Tischchen zu schwimmen. Das Wasser läuft in die Mechanik des Konzertflügels in der vorderen Saalecke an Steuerbord, lässt die hochbeinigen Blumentischchen mit den Palmentöpfen umkippen und leckt an den bunten Bleiglasfenstern in den Außenwänden des Raumes. Wie Seerosenblätter schaukeln die runden Tischplatten in der leichten Dünung und treiben der verglasten Arkadenwand des verlassenen Speisesaals entgegen.

Unterhalb der Kommandobrücke wird die stählerne Brustwehr des B-Decks vom Meer verschluckt. Das Wasser drückt nun gegen die geschlossenen Fenster der vorderen 1. Klasse-Kabinen und die beiden wetterfesten Schutztüren zu den nach achtern führenden Kabinenkorridoren. Auf dem darunter liegenden C-Deck dringt das Meer durch geöffnete Bullaugen in die leeren Kabinen der 1. Klasse und umspült die Möbel, sickert unter den Korridorüren durch und sammelt sich am vorderen Ende der langen weißgetäfelten Gänge.

Im E-Deck ist mehr als die Hälfte des „Scotland Road“ genannten Verbindungsganges auf der Backbordseite des Schiffes überflutet. Das Wasser erreicht nun die Treppen, die in die beiden durch ein Schott voneinander getrennten Speisesäle der 3. Klasse im F-Deck hinunterführen, und ergießt sich über die Stufen wie in einem Katarakt abwärts.

**Ende des 1. Teils.**

# Chronologie einer Katastrophe

Teil  
2

## Die physikalischen Abläufe, die zum Untergang der *Titanic* führten

von CHRISTIAN AMRHEIN

Aufgrund der Anordnung der Treppen beginnt der zum Heck hin gelegene Raum zuerst vollzulaufen, erst danach füllt sich auch der vordere Speisesaal. Über den zu diesem Zeitpunkt noch trockenen Kesselräumen Nr. 2 und Nr. 3 gelegen, stehen diese beiden großen Säle mit ihren langen Tischreihen und am Boden verankerten Drehstühlen innerhalb weniger Minuten bis zur Decke unter Wasser; ihre Bullaugen befinden sich währenddessen bereits zehn Meter unterhalb des Meeresspiegels.

Da die Kesselräume nach oben hin relativ gut abgedichtet sind, dringt das Meer auf dem E-Deck in den folgenden Minuten weiter durch die Besatzungsquartiere und die Kabinen der 1. Klasse nach achtern vor und flutet unbemerkt auch größere Teile des F-Decks, obwohl in den Kesselräumen direkt darunter noch große Luftmengen eingeschlossen sind. Die Lage der *Titanic* wird dadurch zusehends instabiler, und ihre Backbordschlagseite vergrößert sich weiter. Um 2.10 Uhr erreicht das Meer das vordere Ende des A-Decks und umspült die zum Bootsdeck führenden Treppen für die Besatzung. Auf dem Dach der Offiziersquartiere versucht man inzwischen fieberhaft, die beiden letzten noch verbliebenen Rettungsboote, die Faltboote A und B, klarzumachen.

Der Bug der *Titanic* ist nun etwa zehn Meter tief unter Wasser. Die vorderen Fenster des verglasten Promenadendecks tauchen unter. Obwohl sich das Meer außen am Schiff bereits dem Bootsdeck nähert, sind viele Bereiche im Inneren auf den Decks A, B und C noch trocken. Dort, wo Bullaugen in den Kabinen geöffnet sind, wird der Wassereintrich durch die geschlossenen Kabinentüren verlangsamt. Auch durch die soliden Wetterschutztüren in der Vorderwand des Brückenaufbaus und die dicken Plattenglasfenster des Promenadendecks kann das Wasser so leicht nicht eindringen, wodurch die vorderen Bereiche des A-Decks für kurze Zeit einem Aquarium ähneln. Das Deck selbst ist noch

strahlend hell erleuchtet, während außen das schwarze Wasser langsam an den Scheiben emporklettert. Durch die Fugen in der Decksbeplankung schießen fauchende kleine Geysire, während die stabile Verglasung unter dem sich aufbauenden Druck von außen zu knistern beginnt.

Im Empfangsraum der 1. Klasse auf dem D-Deck kommt das vordringende Wasser vorläufig zum Stillstand, weil die vollaufenden Speisesäle der 3. Klasse im F-Deck große Wassermengen wie durch einen riesigen Spülbeckenabfluss nach unten wegsaugen. Aus dem angrenzenden Speisesaal der 1. Klasse und den benachbarten Küchenräumen, wie alle Räume der 1. Klasse noch immer in strahlendem Lichterglanz, klirrt und scheppert es unterdessen ohne Unterlass. Die Wasseroberfläche ist inzwischen übersät mit treibenden Kleidungsstücken, Kissen, Bettzeug, durchweichem Papier und dem Inhalt der überfluteten Kabinen im vorderen Teil des Schiffes.

Etwa zu dieser Zeit bemerken Passagiere und Besatzungsmitglieder eine deutliche Vorwärtsbewegung des sinkenden Schiffes. Ein Ruck geht durch die Decks, und im selben Augenblick schwillt im Inneren der Lärm umstürzender und fallender Gegenstände, bislang nur eine unzusammenhängende Abfolge von gelegentlichem Krachen und Knallen einzelner Dinge zu einem ohrenbetäubenden Getöse an, das sich zusammensetzt aus



*Aus und vorbei:  
der Glamour in den  
Räumlichkeiten der  
Ersten Klasse, hier  
der Speisesaal in  
einem Spielfilm  
von 1953.  
(Twentieth Century  
Fox Home  
Entertainment)*



Auch Cameron ließ "seine Titanic" mit leichter Schlagseite sinken. (Twentieth Century Fox Home Entertainment, die DVD "Titanic" ist im Handel erhältlich)

dem Poltern umstürzender Möbel, dem tausendstimmigen Klirren zerbrechenden Geschirrs, dem schrillen Splintern von Fensterscheiben und Glastüren und dem unheilverkündenden Ächzen und Stöhnen der sich verwindenden Rumpfkonstruktion. Am vorderen Ende des A-Decks implodieren die Fenster der Promenadendeckverglasung unter dem Wasserdruck; schäumend bricht die See in die ehemals fünf Stockwerke über der Wasserlinie gelegenen Aussichtsterrassen der 1. Klasse ein und trägt die dort abgestellten Liegestühle wie Herbstlaub vor sich her.

Nach dieser so plötzlichen Gewichtsverlagerung kommt der Sinkvorgang für etwa fünf Minuten trügerischerweise zum Stillstand. Die *Titanic* scheint sich wieder zu stabilisieren, während, von außen unbemerkt, die bislang noch trockenen Kabinenbereiche im vorderen Teil des B- und C-Decks geflutet werden. Viele der noch an Bord befindlichen Menschen verfallen dem Trugschluss, die *Titanic* könne mit Hilfe ihrer noch trockenen wasserdichten Abteilungen im hinteren Teil des Rumpfes in dieser Sinkphase verharren und so lange aushalten, bis die durch Funksprüche herbeigerufenen Rettungsschiffe eintreffen würden.

Im F- und E-Deck sucht sich das Meer unterdessen seinen Weg durch die oberhalb der Kesselräume gelegenen Passagier- und Besatzungsquartiere weiter nach achtern, wodurch sich ein mächtiger Druck auf die Decken der noch ungefluteten hinteren Kesselräume sowie auf das Schott vor dem nur teilweise unter Wasser stehenden Kesselraum Nr. 4 aufbaut.

Faltboot A, das vorletzte noch verbliebene Rettungsboot, wird mangels entsprechender Kranvorrichtungen vom Dach der

Offiziersquartiere gestoßen und kracht aufs Bootsdeck. Wenige Augenblicke später folgt faltboot B, bei dem man versucht, den Fall des schweren Bootes mit Haltetauen zu bremsen. Die Taue bewirken allerdings, dass sich das Boot im Fallen dreht und kieloben auf dem Bootsdeck landet; es kann daher nicht mehr flottgemacht werden.

Nachdem das Meer inzwischen beinahe das Bootsdeck erreicht hat, wird faltboot A nicht mehr an den Davits, die zu diesem Zweck bereits wieder eingeschwenkt worden sind, befestigt. Man hegt die berechtigte Befürchtung, dass es vielleicht sonst, an den Flaschenzügen hängend, mit dem sinkenden Schiff in die Tiefe gezogen werden könnte.

Kapitän Smith betritt kurz nach 2.10 Uhr zum letzten Mal die Funkkabine und entlässt die noch immer diensttuenden Funker Philipps und Bride. Das Wasser hat bereits die Kommandobrücke erreicht, ergießt sich über die stählerne Brustwehr zu beiden Seiten des Steuerhauses und sprudelt um die messingglänzenden Maschinentelegraphen und die Kompasssäule. Gleich darauf tauchen die Brückennocken mit der grünen und der roten Positionslampe unter. Durch die nun unter Wasser liegenden Fenster des A- und B-Decks dringt grünlicher Lichtschein an die Wasseroberfläche.

Die Bordkapelle, die, neben dem Eingang zum vorderen Treppenhaus der 1. Klasse um das herausgetragene Klavier versammelt, noch immer unerschrocken weiterspielt, beendet ihr letztes Stück, den populären Walzer „Songe d'automne“ („Autumn“/„Herbst“) von Archibald Joyce, aber der Lärm aus dem Schiffsinnern und das Geschrei der Menschen auf dem vorderen Teil des Bootsdecks ist so laut, dass die letzten Takte der Musik im Getöse untergehen. Ihr Auftrag, durch beschwingte Weisen unter den Passagieren Panik zu vermeiden, ist in diesem Augenblick angesichts des aufs Bootsdeck strömenden Wassers schlagartig hinfällig geworden. Mit großer Wahrscheinlichkeit greifen die Bandmitglieder noch ein letztes Mal zu ihren Instrumenten und intonieren ihr eigenes Requiem, den Choral „Nearer my God to thee“, aber niemand hat ihnen mehr zugehört. Jetzt tobt an Bord das Chaos: Das Meer überspült das Dach der Kommandobrücke und dringt nun durch so viele Fenster, Bullaugen und Ventilationsöffnungen ins Schiffsinne,

dass es nur noch wenige Minuten dauern kann, bis die *Titanic* endgültig im Atlantik versinkt. Die Menschenmenge auf dem Bootsdeck hastet in wilder Flucht nach achtern; mancher greift nach einem Deckstuhl und wirft ihn als Floß in die eisige See. Verlässliche Rettungsmittel gibt es jetzt nicht mehr.

Im F-Deck sind die beiden großen Speisesäle der 3. Klasse bis zur Decke geflutet. Das Wasser dringt nun sehr rasch durch die langen Korridore im E-Deck und die Besatzungsquartiere nach achtern vor. Es wälzt sich in einer fast 30 Meter breiten Welle durch den Speisesaal der 1. Klasse, eine krachende Barrikade aus ineinander verkeilten Stühlen und losgerissenen Tischplatten vor sich herschiebend. Es sprudelt durch die weißgetäfelten Kabinenkorridore im C- und B-Deck und überflutet die eleganten Salonsuiten mit ihrer kostbaren Einrichtung im Louis-Quinze- und Louis-Seize-Stil. Durch den großen Außendruck hat die Zerstörungsgewalt des einbrechenden Wassers innerhalb weniger Minuten dramatisch zugenommen: Türen fliegen krachend aus ihren Rahmen, hölzerne Zwischenwände bersten wie Pappkarton, und zerbrochene Möbelstücke, losgerissene Wandpaneele und die Bruchstücke der Edelholztäfelungen schießen als Kleinholz in Haufen durch die Korridore. Die Foyers des vorderen Treppenhauses werden zu schwimmenden Müllhalden, während das Wasser wie ein Schmiedehammer durch die Eleganz der 1. Klasse-Kabinen donnert.

Tief unten im Rumpf läuft der Kesselraum Nr. 4 weiter voll, allerdings nicht genauso schnell, wie sich der Außendruck um ihn herum aufbaut. Drei Decks voller Wasser drücken von oben auf seine Decke, während der Druck von außen - acht Stockwerke unter dem Meeresspiegel - von Sekunde zu Sekunde zunimmt. Das Schott vor dem Kesselraum Nr. 4 ist der kritische Punkt in der Stabilität des sinkenden Schiffes. Eine Art Zeitbombe im Inneren der *Titanic* tickt und nähert sich mit großen Schritten dem Ende des Countdowns.

Zwischen 2.15 und 2.20 Uhr nimmt das Verhängnis seinen Lauf: Der ungeheure Wasserdruck bringt das Schott vor Kesselraum Nr. 4 zum Bersten und setzt im Schiffsinneren eine Kettenreaktion in Gang. Die *Titanic* sackt urplötzlich mehrere Meter nach vorne weg und erzeugt dabei



eine etwa mannshohe Welle, die das vordere Ende des Bootsdecks überrollt. Das Dach über den Offiziersquartieren taucht unter, die See ergießt sich in die großen Ventilatorenschächte vor dem ersten Schornstein und die beiden Fallboote A und B werden von der heranrollenden Flut erfasst und treiben vom Schiff weg.

Im Inneren des Deckaufbaus bricht die Welle in die zweigeschossige Treppenhalle der 1. Klasse ein, verschlingt die prachtvolle Freitreppe mit ihren vergoldeten Schmiedeeisenbalustraden und dem Bronzeleuchter in Gestalt eines geflügelten Knaben, schlägt Augenblicke später über dem geschnitzten Eichenpaneel mit der Wanduhr, Ehre und Ruhm darstellend, zusammen und schwemmt die Sessel und Sofas des Foyers wie weggeworfenes Kinderspielzeug nach achtern. Die Lüftungsschächte und Fenster in den vorderen Deckaufbauten werden zu tödlichen Fallen, da das mit mächtigem Sog in sie hineinschießende Wasser die in der Nähe treibenden Schwimmer anzieht und

*Das Abfieren der Rettungsboote war keine leichte Aufgabe. (Twentieth Century Fox Home Entertainment, die DVD "Titanic" ist im Handel erhältlich)*

in die Öffnungen reißt; zahllose Menschen, die im eiskalten Wasser um ihr Leben kämpfen, werden so buchstäblich vom Schiff verschluckt.

Die bisher noch trockenen Innenräume im vorderen Teil der *Titanic*, die von außen gesehen bereits unter Wasser waren, fluten nun derart schnell, dass sich das Heck mit den riesigen Schiffsschrauben aus dem Meer hebt. Das ungeheure Gewicht des Achterschiffs mit den gewaltigen Maschinen, Generatoren, Schraubenwellen und der fast fünfhundert Tonnen schweren Niederdruckturbine setzt immense Biegekräfte frei, welche die Rumpfkonstruktion der *Titanic* bananenartig verformen.

Als sichtbares Resultat dieser Durchbiegung öffnet sich die vordere Dehnungsfuge im Deckaufbau, ein Stück weit hinter dem ersten Schornstein. Zwei der insgesamt zwölf stählernen Haltetrossen des Schornsteins sind hinter dieser Dehnungsfuge im Deck verankert und reißen durch die Überdehnung laut knallend ab. Während ihre Enden wie gigantische Peitschen ins Wasser schnellen, schlägt gleichzeitig die über das Dach des Brückenaufbaus rollende Welle gegen den Fuß des in dieser Sinkphase nahezu senkrecht stehenden Schlots und lässt den vergleichsweise dünnwandigen Stahlblechzylinder an seiner Basis einknicken. Der 24 Meter hohe Koloss fällt nach vorne und kippt zugleich nach Backbord, zertrümmert im Fallen die aus Holz gebaute Kommandobrücke und klatscht mit einer großen Welle ins Wasser. Viele Passagiere und Besatzungsmitglieder, die von der heranrollenden Woge ins Meer gerissen wurden, werden von dem umstürzenden Schornstein erschlagen; das kieloben neben dem Schiff treibende Faltboot B hingegen - das Gefahr läuft, in die flutende vordere A-Deck-Promenade hineingerissen zu werden - wird knapp verfehlt, aber ein gutes Stück weit von der sinkenden *Titanic* weggespült.

Die bisherige Backbordschlagseite der *Titanic* verändert sich plötzlich in eine Neigung nach Steuerbord, während die vorderen Kabinenbereiche des A- und B-Decks überflutet werden. Der Neigungswinkel zum Bug hin nimmt rasant zu und mit seinem Anwachsen steigert sich das Getöse im Schiffsinnen zu einem infernalischem Crescendo, als sich nun auch die verankerten

schwereren Gegenstände losreißen und nach vorne stürzen. 30, 35 Grad - es gibt kein Halten mehr, weder für die über tausend Menschen auf dem hochaufragenden Heck, die sich in Todesangst an Relings, Kräne, Poller und Deckbänke klammern, noch für die Maschinisten tief unten im Rumpf, die unermüdlich versuchen, die Stromversorgung aufrechtzuerhalten; nicht für die schweren gusseisernen Küchenherde, Backöfen und Geschirregale in den Pantries und auch nicht für die Bücherschränke, Schreibtische und Klaviere in den Gesellschaftsräumen. Alles wälzt sich in einer brüllenden Lawine durch die schräggeneigten Räume und kracht in die tiefergelegenen Zwischenwände. Bei sehr schweren Gegenständen wie den stählernen Tresoren aus dem Zahlmeisterbüro oder dem Flügel aus der 1. Klasse-Lounge dauert die Talfahrt länger. Die Rumpfkonstruktion knarrt und ächzt unter den enormen Verformungskräften, Fensterscheiben bersten, weil sich ihre Rahmen verziehen. Über der hinteren Treppenhalle der 1. Klasse bricht die Verglasung der Lichtkuppel in einem Hagelschauer von Scherben und Splittern zusammen; über dem vorderen Treppenhaus implodiert das wetterfeste Schutzdach über der Kuppel unter dem Wasserdruck, und ein donnernder Wasserfall bricht durch die filigrane Schmiedeeisenkonstruktion des Oberlichts. Weiter achtern bricht das Meer durch die berstenden Fenster in den eleganten Lese- und Schreibsalon der 1. Klasse ein, wenige Sekunden danach durch die bemalten Bleiverglasungen in die prächtige Lounge daneben. Auf dem Bootsdeck implodieren die Bogenfenster des Turnsaals, und die See verschlingt die hochmodernen elektrischen Trimm-Dich-Geräte aus Wiesbaden.

Die Deckneigung hat unterdessen fast 45 Grad erreicht. Niemand an Bord kann jetzt noch aufrecht stehen oder weiter nach achtern klettern. Alle, die sich noch auf dem Schiff befinden, können sich nur noch irgendwo festklammern und auf das Ende warten. Das Heck ragt 60 bis 70 Meter hoch aus dem Meer, wodurch ein Absprung unmöglich ist, denn das Wasser ist bei einem Sturz aus dieser Höhe so hart wie eine Betonfläche. Das erhöhte Dach über der Lounge der 1. Klasse ist überspült, aber die Aufwärtsbewegung des Hecks hält weiter an. Unglaublicherweise brennen immer



noch alle Lichter.

Von den Rettungsbooten aus gesehen, bietet die *Titanic* einen atemberaubenden Anblick. Wie ein hellerleuchteter, schief stehender Wolkenkratzer zeichnet sich das Schiff klar vor dem dunklen Nachthimmel ab; winzige Figuren mit rudernden Armen fallen einzeln oder in Gruppen vom Heck ins Meer, andere rutschen haltlos wie auf einer riesigen Bobbahn über die schlüpfrigen Decksplanken nach vorne, alles dramatisch untermalt von dem nicht enden wollenden Getöse aus dem Inneren - vergleichbar dem Lärm eines schwerbeladenen Güterzuges, der über eine stählerne Eisenbahnbrücke hinwegbraust (wie es später Jack Thayer in seinen Erinnerungen an die Katastrophe beschreiben wird).

Durch die enorme Verbiegung des Rumpfes öffnet sich jetzt auch die hintere Dehnungsfuge in den Oberdecks und eine Reihe urzeitlich anmutender Laute hallt über die See, vermischt mit dem Krachen splitternder Decksplanken und dem Kreischen reißenden Metalls, als die *Titanic* beginnt, zwischen dem dritten und dem vierten Schornstein auseinander zu brechen. Mit einem Schlag gehen alle Lichter aus, flackern noch einmal kurz auf und verlöschen dann endgültig. Nach der blendenden Helligkeit der vergangenen Stunden ist urplötzlich alles in nachtschwarze Dunkelheit getaucht und somit von den Rettungsbooten aus nicht mehr zu sehen.

Innerhalb von Sekunden sackt der vollgelaufene vordere Schiffsteil nach unten weg. Der vierte Schornstein reißt sich von seinen Verankerungen los, als die unmittelbar davor liegenden Deckhäuser in ihre Bestandteile zerfallen. Das an der Bruchstelle in die nun offenliegenden Räume der unteren Decks stürzende Wasser reißt eine große Anzahl von Schwimmern und treibenden Schiffsteilen mit sich ins Innere. Zur gleichen Zeit, als der Bruch erfolgt, fällt das Achterschiff in eine fast waagerechte Position zurück, wobei der vierte Schornstein nach hinten kippt und über die Backbordseite des Bootdecks ins Wasser rollt. Die Menschen auf dem Heck schöpfen für einen letzten kurzen Augenblick neue Hoffnung, weil es scheint, als würde die Heckpartie mit ihren wasserdichten Abteilungen schwimmfähig bleiben.

Der vordere Schiffsteil geht schnell unter. Das letzte, noch beide Hälften verbindende, Kielsegment zieht das Heck ein Stück weit mit nach unten und bricht dann schließlich weg. Tausende von Gegenständen fallen aus den aufgerissenen Räumen an der Bruchstelle ins Meer, während das Wasser donnernd in die unteren Decks einströmt und das Heck dadurch beginnt, sich allmählich in die Vertikale aufzurichten. Mit den immer noch fest im Rumpf verankerten, mehrere tausend Tonnen schweren Maschinen am unteren Ende, verharrt das Heck noch eine Zeit lang senkrecht wie ein Turm im Wasser, dreht sich dabei einmal um seine Achse, und geht dann schließlich unter - zwar relativ langsam, wie im Fahrstuhltempo, aber dennoch schnell genug, um große Luftmengen in seinem Inneren einzuschließen. Als der Flaggenmast am äußersten Ende des Hecks im Meer verschwindet, gibt es nur ein schmatzendes Geräusch, jedoch nicht den gefürchteten Sogwirbel, wie ihn jeder beim Untergang eines derart gewaltigen Schiffes erwartet hätte.

Vermutlich in einer Tiefe von mehreren hundert Metern unter dem Meeresspiegel sprengt sich die noch im Rumpf, hauptsächlich in den gut abgedichteten Kühlräumen auf dem G-Deck, eingeschlossene komprimierte Luft einen Weg ins Freie und zerfetzt dabei die oberen Decks der Hecksektion bis zur Unkenntlichkeit. Während der Bugabschnitt relativ unbeschädigt in aufrechter Position am Meeresgrund landet, fällt das, was vom Heck übriggeblieben ist, nahezu senkrecht nach unten und bohrt sich tief in den Bodenschlamm. Dabei brechen die Spanten, die Außenhaut faltet sich nach außen wie bei einer überreifen geplatzen Frucht, und die Schrauben werden nach oben gebogen. In



*Noch ist er fröhlich: "Jack" ahnt nicht, was am folgenden Tag passieren wird. (Twentieth Century Fox Home Entertainment, die DVD "Titanic" ist im Handel erhältlich)*

In den letzten Minuten ragte das Heck weit aus dem Wasser. (Twentieth Century Fox Home Entertainment, die DVD "Titanic" ist im Handel erhältlich)

den folgenden Stunden regnet es unzählige Wrackteile aller Art und Größe, die zwischen den beiden Rumpfteilen ein ausgedehntes Trümmerfeld am Meeresgrund bilden.

Bis 1985 lagen die Überreste der *Titanic* unentdeckt in der ewigen Finsternis der Tiefsee, auf etwa 3800 Metern. Seit ihrer Entdeckung haben zahlreiche Tauchexpeditionen die Wrackteile untersucht und viele tausend Artefakte vom Grund des Ozeans geborgen. Viele Fragen, die man sich seit dem Jahre 1912 stellte, konnten mit Hilfe der Tauchboote, ferngesteuerter Kameraroboter und modernster Beleuchtungs- und Sonartechnik beantwortet werden. So zum Beispiel eine der brennendsten Hypothesen, dass es kein hundert Meter langer, durchgehender Riss war, den der Eisberg bei der Kollision verursachte, sondern eine Reihe kleinerer Perforierungen und Dellen, diese allerdings unglücklicherweise über fünf Abteilungen hinweg.

Auch die unter Schiffbauern höchst umstrittene Theorie, dass der Rumpf der *Titanic* schon an der Oberfläche brach und nicht erst beim Aufschlag auf den Meeresgrund, ist durch die Lage der Trümmer und den Zustand der Hecksektion zweifelsfrei bewiesen. Die riesigen Maschinen, die Niederdruckturbine und die Kessel sind immer noch an ihrem Platz und haben sich nicht, wie viele Überlebende berichteten, während des Untergangs aus ihren Befestigungen gelöst und den Rumpf durchschlagen; lediglich die fünf Einenderkessel aus dem an der Bruchstelle liegenden Kesselraum Nr. 1 und die vorderen beiden Zylinder der Kolbenmaschinen sind beim Auseinanderbrechen des Rumpfes herausgefallen und liegen nun im Trümmerfeld. Es hat auch - entgegen mancher Schilderungen Überlebender - beim Untergang der *Titanic* keine Explosionen in den Kesselräumen gegeben; die klaffenden Löcher in der Rumpfbeplattung der Bugsektion sind lediglich Stauchfalten im Spantengerippe und erst beim Aufschlagen auf den Meeresboden entstanden. Die zahlreichen, aus dem Trümmerfeld geborgenen Artefakte - vom Kohlebrocken bis zum Rettungsbootsdavit - haben ebenso dazu beigetragen, weitere ungeklärte Fragen zu beantworten und darüber hinaus viele längst vergessene Einzelschicksale beleuchtet. Während das Wrack der *Titanic*



durch Rost und Mikroorganismen immer schneller zerfällt und in wenigen Jahren nur noch ein undefinierbarer Schrotthügel am Meeresgrund sein wird, werden die geborgenen und sorgfältig konservierten Gegenstände aus dem Trümmerfeld auf internationalen Ausstellungen einem Millionenpublikum gezeigt. Noch in vielen Jahren werden kommende Generationen durch diese geborgenen Dinge an der tragischen Faszination *Titanic* teilhaben und daran erinnert werden, was damals, in jener eiskalten, sternenklaren Aprilmacht des Jahres 1912 geschah. ENDE.

## Kurioses aus der *Titanic*-Welt



Poskarte Mensch-ärgere-dich nicht-spielender Eisbären.  
(Sammlung Daniel Barabás)

# Historische Zeitungen berichteten

- Eine Serie von Gerhard Schmidt -

*In seiner Serie präsentiert Gerhard Schmidt historische Zeitungsartikel über den Untergang der „Titanic“, die der heutigen Rechtschreibung angeglichen sind. Wer ebenfalls Artikel zur Verfügung stellen möchte, kann diese der Redaktion zusenden (Adresse im Impressum auf Seite 2).*



Das Berliner Tageblatt vom 16.4.1912 berichtet in dem folgenden Artikel über einzelne Passagiere nach dem damaligen Wissensstand. Interessant ist, dass Ismay nicht als Überlebender aufgeführt wird! Die Schreibweise der Namen, so wie sie in der Zeitung erschienen, wurde nicht verändert.

*„Aus der Liste der Verunglückten.“*

Der „Exchange Telegraph“ meldet: Als ertrunken wird angenommen: Colonel Astor, Schriftsteller Stead, Bruce Ismay, A.G. Vanderbilt, Major Butt, der Adjutant Tafts, Kapitän Smith, der Führer der *Titanic*. Gerettet ist Frau Astor. Es besteht wenig Hoffnung, dass außer den 675 weitere Personen gerettet wurden.“

Dann folgt ein Artikel, der mit „Die deutschen Passagiere“ überschrieben ist. Hier wurden ziemlich willkürlich deutsch klingende Namen aufgeführt – auch wenn die Passagiere beispielsweise aus der Schweiz kamen, wurden sie kurzum zu Deutschen erklärt:

*„Die Passagierliste der White Star Line weist folgende deutsche Namen auf“:*

Hr. J. Baumann, Hr. K.H. Behr, Hr. E.

Brandeis, Fr. A. Flegenheim, Hr. Dr. Henri Frauenthal und Frau, Hr. T. G. Frauenthal, Fr. Margarete Fröhlicher, Hr. Georg B. Goldschmidt, Gräfin v. Rother, Hr. Adolf Saalfeld, Hr. M. Schabert, Hr. Oberst A. Simonius (Präsident des Schweizer Bankvereins, gerettet), Hr. Dr. Max Stabelin, Hr. Emil Taussig mit Frau und Tochter.

Unter den Passagieren der zweiten Klasse befinden sich folgende deutsche Namen: Baron v. Trachstedt, Fr. Anni Funk, Hr. Hoffmann und zwei Kinder, Fr. Berta Lohmann, Dr. Ernst Morawek, Hr. August Meyer, Hr. Leopold Weiß und Fr. Mathilde Weiß.“

Weiter macht sich die Zeitung dann Sorgen um wirtschaftliche Umsatzeinbußen für deutsche Unternehmen. Scheinbar waren verschiedene Passagiere auch auf der Leipziger Messe. Der genannte Senator fehlt aber in der „Liste der Deutschen“ trotz seines deutschen Namens.

„Die Katastrophe der *Titanic* ruft in Berliner Exportkreisen und in der Berliner Geschäftswelt große Beunruhigung hervor. Wie der „Confectionate“ mitteilt, sind unter den Passagieren des Unglücksdampfers viele amerikanische Einkäufer, die noch vor kurzem in Berlin zum Einkauf weilten und zum Teil über Leipzig die Rückreise angetreten haben. Die „Firam Gimbel Bros.“, Berlin-New York, hat die Herren Glynn, Calderhead und McGough unter den Passagieren. Von der Firma „Abraham und Strauß“, Berlin-New York, ist Herr Senator Strauß mit Gemahlin auf dem Schiff. Die „Eaton Co.“, Berlin-Toronto, hat Herrn Graham auf der *Titanic*. Über das Schicksal all dieser in der Berliner und deutschen Geschäftswelt gut bekannten Herren verlautet noch nichts.“

Ein weiterer Artikel der gleichen Ausgabe handelt dann von den angelsächsischen