

## Wie geht man auf der Titanic mit Eiswarnungen um?

*Am 14.04.1912 (Sonntag)*, vier Tage nachdem die Titanic ihre Reise begonnen hatte, erhielt die Titanic per Telegramm mehrere Eiswarnungen. Diese kamen von Schiffen, die auch gerade den Nordatlantik überquerten. Bruce Ismay, Schiffseigner und Aufsichtsratsvorsitzender der White Star Line drängte vermutlich Kapitän Edward John Smith der ganzen Welt zu zeigen, wie schnell und verlässlich das Schiff den Zielhafen in New York (USA) erreichen würde. Da auch Kapitän Smith vermutlich keine wirkliche Gefahr für die Titanic sah, steuerte er das Schiff für etwa 26 km nach Süden und nahm dann wieder mit voller Kraft voraus den ursprünglichen Kurs Richtung New York auf. Bei einer Reisegeschwindigkeit von 21 Knoten (ca. 39 km/h) ließe sich vermutlich ein größerer Umweg nicht einrichten, weil der Vorrat an Kohle nicht gereicht hätte. Es wurde eine Eiswarnung übermittelt, die genau auf dem Kurs der Titanic lag. Warum hatte man diese nicht beachtet? Damals als die Telegrafie noch zu den neuesten Errungenschaften auf Seefahrt gehörte, war es üblich den Telegrafisten für das Übermitteln von persönlichen Nachrichten einzusetzen. So wurden beispielsweise Grüße an die Zuhausegebliebenen übermittelt. Der Funker Jack

Phillips war so stark mit dem Übermitteln von privaten Nachrichten beschäftigt, so dass er nicht bemerkte, dass die Eiswarnung genau auf dem Kurs der Titanic lag. Sonst hätte er diese Warnung sofort an den Offizier auf der Brücke weitergeben müssen. Stattdessen legte er sie erst einmal auf Seite.

## **Ausschau nach Eisbergen**

*Der Abend des 14. Aprils* war klar und die Sterne funkelten. Aber der Abend war wegen des Neumondes sehr dunkel und bei einer Temperatur von knapp unter 0°C frostig kalt. Im Krähenest (Ausguck) hielten zwei Männer rund um die Uhr Ausschau nach Eisbergen oder sonstige Gefahren.

### **Eisberg in Sicht**

*Um 23.40 Uhr* sah Frederic Fleet einen Eisberg. Erst als das Schiff sich dem Eisberg näherte, erkannte er, dass der Eisberg wesentlich größer war, als er zunächst dachte. Er schlug dann sofort drei Mal die Glocke im Krähenest (Ausguck) – das ist das auf Schifffahrt übliche Zeichen für „Gefahr voraus“. Gleichzeitig brüllte er von der Brücke aus „Eisberg in Sicht“. Den Eisberg schätzte er auf etwa 20 Meter Höhe. Er reichte knapp über die obersten Decks des Schiffes.

Erster Offizier William Murdoch war zum Zeitpunkt der Eiswarnung der Verantwortliche auf der Brücke. Er befahl Quartiermeister Robert Hichens eine Kursänderung auf „hart Steuerbord“ vorzunehmen und somit den Bug am Backbord vorbei zu lenken. Den Arbeitern in den Maschinenraum befahl er, die Maschinen zunächst zu stoppen, da die Maschinen bei einem so riesigen Schiff nicht so schnell auf Rückschub gestellt werden konnten. Als man sich bereits mit dem Bug des Schiffes neben dem Eisberg befand, dachte man es geschafft zu haben. Aber dann nahm man merkwürdige Geräusche wahr. Mit dem Rumpf des Schiffes hatte man den unter der Wasserlinie liegenden Teil des Eisbergs gestreift. Hatte man dieses Mal noch einmal Glück gehabt?

## **Wie stark wurde die Titanic beschädigt?**

*Um 23.50 Uhr* begutachteten Thomas Andrews (Konstrukteur des Schiffes und Direktor von Harland & Wolff) und Kapitän Edward John Smith die Schäden. Da man den Eisberg gestreift hatte, führte dies dazu, dass der Ozeanriese über beinahe der gesamten Länge unterhalb der Wasserlinie seitlich beschädigt wurde. Dadurch war die Titanic an vielen Stellen undicht geworden. Es lief wesentlich mehr Wasser ins Schiffsinne hinein, als die Pumpen wieder nach