

Mythos Titanic



BILD: SHUTTERSTOCK/BRIDGEMAN ART L

CAROLINE KLEIBEL

Ihr Name steht für menschliches Unvermögen und die Unbeherrschbarkeit der Natur durch die Technik. 1985 wurde die „Titanic“ auf dem Meeresgrund geortet. Da waren die Herzens- und Heldengeschichten längst fest in unserer Kultur verankert.

Sonntag, 14. April 1912. Nur wenige Jahre ist es her, dass Guglielmo Marconi als Erstem die drahtlose Übermittlung einer Nachricht über den Atlantik gelungen war. Diese neue Technik schenkte der Seefahrt den Notruf und markierte den Beginn von Radio und Fernsehen.

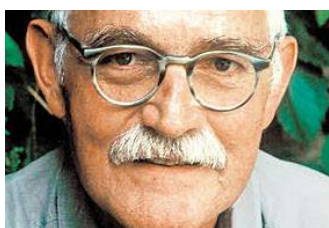
Im sogenannten Marconi-Raum der „Titanic“ nimmt John Phillips belanglose Urlaubsnachrichten betuchter Passagiere entgegen, um sie an Verwandte und Freunde in aller Welt zu senden. Um den Wünschen gerecht werden zu können, hat der Luxusdampfer nicht nur einen, sondern gleich zwei Funker an Bord: First Wireless Operator John Phillips, der vier Tage zuvor seinen 25. Geburtstag feierte, und der 22-jährige Second Officer Harold Bride.

So beschäftigt sind die beiden jungen Männer mit der Abwicklung privater Telegramme, dass sie die Eiswarnungen nicht beachten, die im Laufe jenes 14. April von anderen Schiffen eingingen. Vielleicht waren sie auch nicht nachdrücklich genug. Jedenfalls ein folgenschweres Verhängnis, denn am späten Abend rammt die „Titanic“ in voller Fahrt einen Eisberg, wird seitlich in einer Länge von 90 Metern aufgeschlitzt und sinkt innerhalb weniger Stunden.

Im 600 Kilometer entfernten Cape Race, am äußersten Ende der Halbinsel Avalon im Osten Neufundlands, versehen drei Männer ihren Dienst in der Funkstation der Marconi Company. Den ganzen Tag über haben sie von der „RMS Titanic“, die auf ihrer Jungfernfahrt vom englischen Southampton nach New York gerade den

Nordatlantik quert, eine Flut an Grußbotschaften entgegengenommen und weitergeleitet. Um 10.25 Uhr östlicher Standardzeit an diesem Abend, so steht es in den handschriftlichen Aufzeichnungen von Funker Robert Hunston, ändert sich die Tonart schlagartig.

Ein erster Notruf der „Titanic“ geht ein. Die Koordinaten werden angegeben und es ist zunächst noch von einer nicht näher beschriebenen Havarie die Rede. In der Folge entspinnt sich ein hektischer Funkverkehr zwischen der Leitstelle in Cape Race, der „Titanic“ und den 36 anderen Schiffen, die in der Gegend kreuzen. Eine Abfolge von abweichenden Orts- und Zeitangaben, Übermittlungsfehlern aufgrund von Stromausfällen und semantischen Spitzfindigkeiten. **Fortsetzung Seite II**



Gastautor
Jochen Jung
entdeckt Amerika,
anders als Kolumbus.
Seite IV



Thema
Das Zehn-Mil-
lionen-Pferd.
Und eine
Fernbeziehung.
Seite VII



Interview
Stararchitekt
und Designer
Matteo Thun
liebt das Risiko.
Seite VIII



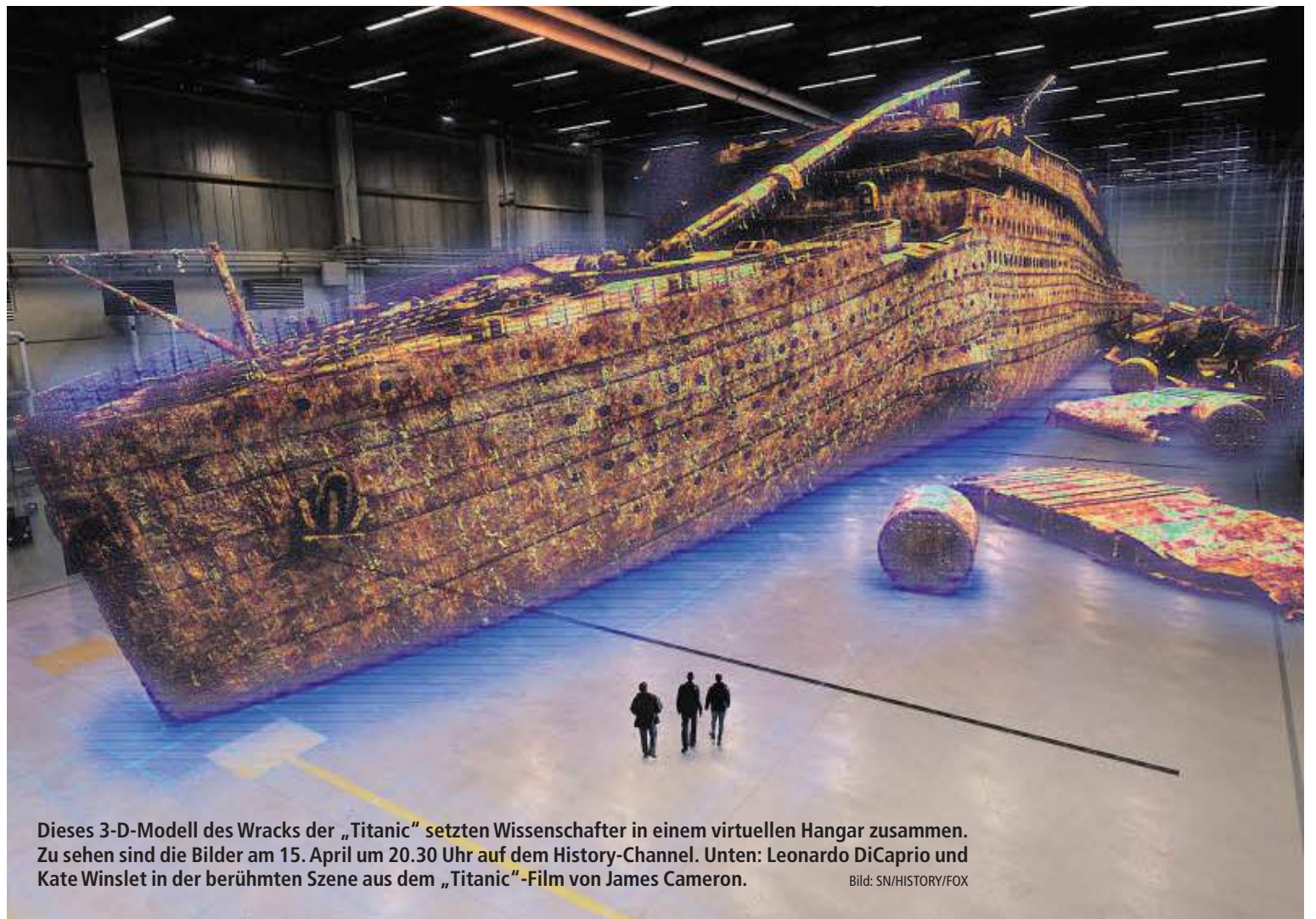
Reisen
Das Niemands-
land hat einen
Namen:
Rub al-Khali.
Seiten IX, X

ZUM Inhalt

Raum und Zeit gleiten vorbei

NORBERT LUBLASSER

Es ist eine wunderbare Form des Reisens: Man hat Platz, jede Menge Unterhaltung, kann vom Liegestuhl aus Raum und Zeit vorbeigleiten lassen. Und man erwacht jeden Tag in einem neuen Hafen. Die Schiffsreisen boomen. Mehr als 18.000 Österreicherinnen und Österreicher buchten im Vorjahr Kreuzfahrten, Tendenz trotz „Costa Concordia“ steigend. Aber um die geht's hier nur am Rande. Im Mittelpunkt steht die gestrauchelte Mutter aller Dampfer, die „Titanic“. Schönes Wochenende!



Dieses 3-D-Modell des Wracks der „Titanic“ setzten Wissenschaftler in einem virtuellen Hangar zusammen. Zu sehen sind die Bilder am 15. April um 20.30 Uhr auf dem History-Channel. Unten: Leonardo DiCaprio und Kate Winslet in der berühmten Szene aus dem „Titanic“-Film von James Cameron. Bild: SN/HISTORY/FOX

Fortsetzung von Seite I

Den während SOS als internationales Notrufsignal bereits seit 1906 gültig ist, verwendet Marconi für seine Gesellschaft immer noch das Kürzel CQD. „Seek you – distress“. Zu Deutsch etwa „Kommt schnell, Gefahr!“ Robert Hunstons Protokoll mit der Referenznummer M 1998.6.1 A, B gibt heute im Maritime Museum of the Atlantic im kanadischen Halifax Zeugnis dieser schicksalhaften Nacht. 10.55 Uhr: „Haben Eisberg gerammt und sinken.“ 11.36 Uhr: „Wir setzen Frauen aus in Rettungsbooten.“ 12.50 Uhr: . . . Signale sind verschwommen und enden dann abrupt.

Mit der Anzahl der Einträge wird Hunstons Schrift immer unleserlicher, kein Wunder, werden doch er und seine beiden Kollegen gerade Ohrenzeugen einer der größten Katastrophen in der Geschichte der Seefahrt, die am Ende rund 1500 Menschenleben fordern wird. Die genaue Zahl ist bis heute unklar. Nicht nur die Abschrift des Funkverkehrs und Berichte über unzulängliche Evakuierungsmaßnahmen einer völlig überforderten Crew beschwören Parallelen zum Unglück der „Costa Concordia“ genau 100 Jahre später herauf.

Und zu alledem spielte die Bordkapelle auf der „Titanic“ bis zuletzt, wie es Hilde Slayter aus Halifax, die in einem der wenigen Rettungsboote gerade noch rechtzeitig entkommen konnte, in ihren Memoiren festhielt: „Es gab zwei Musikgruppen an Bord, ein Streichquintett für die Passagiere der ersten Klasse und ein Trio in einem der anderen Restaurants. Alle acht Musiker kamen nach dem Unfall an Deck und spielten, um die Stimmung der Passagiere zu heben.“ Ob tatsächlich auch „Näher, mein Gott, zu Dir“ erklang, darüber gehen die Erinnerungen auseinander, fest steht aber, dass diese Musiker Helden waren, die ebenso wie alle Heizer und die meisten der Männer aus der zweiten sowie der dritten Klasse mit dem Schiff untergingen.

Hier hielt sich James Cameron, Regisseur des 1997 herausgekommenen Films „Titanic“, an historische Fakten. Bis heute bemühen sich Experten und Amateurhisto-

Dichtung und Wahrheit

riker gleichermaßen darum, Dichtung von Wahrheit zu unterscheiden.

Viel Konkretes wie Kurioses kursiert rund um die erste und zugleich letzte Fahrt des vermeintlich unsinkbaren Schiffs. Dass die Gründe für die Katastrophe nie restlos geklärt werden konnten, mag mitverantwortlich sein für das Eigenleben, das der Mythos „Titanic“ entwickelte. Das Schiff galt als wahres Wunderwerk der Technik, als es am 10. April 1912 vom Stapel lief, Hochmut und Arroganz im Kielwasser. „Weder die Erde noch der Himmel können dich verschlingen“ ist angeblich noch in der Werft an die Bordwand geschrieben, dann aber überstrichen worden.

Unmittelbar nach dem Unglück standen zunächst die vielen prominenten Opfer, darunter vier der reichsten Männer der Welt, und deren Verhalten im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Schon bald aber beherrschten neben dem Schock über den Verlust so vieler Menschenleben Fragen nach den Ursachen und Verantwortlichkeiten die Diskussionen in den Medien. Wie war es möglich gewesen, dass das Beste, was die Menschheit damals zu bieten hatte, das größte Schiff der Welt, von solider und massiver Bauweise, kommandiert vom renommiertesten und bestbezahlten Kapitän, nicht in der Lage gewesen war, den Naturgewalten zu trotzen?

Erste Untersuchungen und Zeugenbefragungen ergaben, dass die „Titanic“ viel zu schnell



durch gefährliches Gewässer gefahren und in den Rettungsbooten nur Platz für etwa die Hälfte der Passagiere und der Mannschaft gewesen war, und dass jenes Schiff, das dem Unglücksort am nächsten gewesen war, nicht zu Hilfe kommen konnte, weil der Bordfunker bereits dienstfrei hatte. Erste Verschwörungstheorien ließen nicht lang auf sich warten. Es sei gar nicht die „Titanic“ gewesen, wurde spekuliert, sondern das Schwesterschiff „Olympic“, das zuvor bei einem Zusammenstoß beschädigt worden war. Um Reparaturkosten zu sparen und die Versicherungssumme zu kassieren, seien die Namensschilder vertauscht und die „Olympic“ „versenkt“ worden. Spätestens 1987, als Bauteile vom Meeresboden geborgen wurden, die aufgrund der Seriennummern eindeutig der „Titanic“ zuzuordnen waren, verstummten diese absurden Gerüchte.

Am 1. September 1985 gelang es einer von der US Navy finanzierten Expedition mittels Schallimpulsen und Unterwasserkameras, das Wrack der „Titanic“ in einer Tiefe von 3750 Metern zu orten. Im August 1986 wurde dorthin, wo der Wasserdruck lebensfeindliche 376 Bar beträgt, die erste bemannte Mission entsandt. Artefakte wurden gesammelt und neue Erkenntnisse. Als besondere Schwachstelle identifizierte man die Nietverbindungen zwischen den Stahlplatten an der Außenhaut des Schiffs. Nicht nur die Stabilität der verwendeten Niete selbst, sondern auch die Qualität der Stanzlöcher erwies sich als problematisch. An den Rändern

hatten sich winzige Haarrisse gebildet und die Lecks waren größtenteils entlang dieser Nietverbindungen entstanden. Ob aber selbst moderne, verschweißte Stahlplatten einer derartig heftigen Kollision mit einem Eisberg hätten standhalten können, darüber sind Fachleute uneins. Vielleicht bringen jüngste Ermittlungen endlich Gewissheit. Im Rahmen der umfangreichsten Expedition aller Zeiten konnten ferngesteuerte Kameraroboter besonders detailreiche und gestochen scharfe 3-D-Bilder des Trümmerfelds auf dem Meeresgrund aufnehmen. Diese Teile werden nun am Computer wieder zu einem virtuellen Modell zusammengesetzt und analysiert. Was sich bei der Rekonstruktion nach Flugzeugabstürzen bewährt hat, soll auch hier Aufklärung bringen.

Gesichert ist, dass in der verhängnisvollen Nacht vor hundert Jahren Kapitän Edward John Smith persönlich die beiden Funker John Phillips und Harold Bride von ihren Aufgaben entbindet, nur etwa 20 Minuten vor dem Untergang. Obwohl die Stromversorgung kurz vor dem Zusammenbruch steht, setzt Phillips noch allerletzte Nachrichten ab, bis das Wasser in den Funkraum eindringt. Die Männer schaffen es zu einem Rettungsboot, das kieloben im Wasser treibt, und können sich mit letzter Kraft daran klammern. Während Phillips an Erschöpfung stirbt und sein Leichnam nie geborgen wird, überlebt Harold Bride und verkauft seine Geschichte später um 1000 Dollar exklusiv an die „New York Times“.



Das Wrack der „Costa Concordia“, die 100 Jahre nach der „Titanic“ sank. Die Katastrophen weisen mehrere Parallelen auf. Bild: SN/VEPA



Das Wrack des Luxusschiffs in 3750 Metern Tiefe, Schwimmwesten und Besteck (kleine Bilder) und die Schuhe von Body No. 4 (unten). Bilder: SN/GETTY IMAGES (3), ARCHIV

Die Schuhe von Body No. 4

Ein ergiebiger Ort zur authentischen Spurensuche ist Halifax, die Hauptstadt der kanadischen Provinz Nova Scotia, mit seinen Friedhöfen und dem Marinemuseum. Die Stadtgeschichte ist eng mit dem Untergang der „Titanic“ verbunden, denn Halifax war der nächstgelegene größere Hafen. Von hier liefen die ersten Rettungsboote zur Unglücksstelle aus, um Passagiere aufzunehmen und das havarierte Schiff abzuschleppen. Die Hilfe freilich kam für viele zu spät, die „Titanic“ lag längst fast vier Kilometer tief auf dem Boden des Atlantiks.

Auch Regisseur James Cameron habe sich hier Anregungen geholt, erzählt Kim Reinhardt, Direktorin des Museum of the Atlantic: „Einige Passagen des Films wurden in Halifax gedreht, und Cameron besuchte natürlich unsere Ausstellung. Besonders bemerkenswert: Der Holzbalken, an dem sich Kate Winslet auf dem Höhepunkt des Dramas festhält, um nicht unterzugehen, ist die genaue Nachbildung eines Stücks geschnitzter Wandverkleidung aus unseren Beständen.“

Nicht auf einer realen Vorlage basiert dagegen die Liebesgeschichte zwischen Jack Dawson und Rose DeWitt Bukater, auch wenn ein Besuch auf dem Fairview-Friedhof anderes vermuten lässt. Unter den 121 hier begrabenen Opfern, deren Grabsteine in Form eines Schiffsrumpfes aufgestellt sind, trägt eines tatsächlich den Namen J. Dawson. Dabei handelt es sich jedoch nicht um den von Leonardo DiCaprio verkörperten Herzensbrecher. Der hier beerdigte James – nicht Jack – Dawson, ein 23-jähriger irischstämmiger Hilfsarbeiter, war im Maschinenraum des Dampfers beschäftigt und ist vermutlich auf der ganzen Reise keinem Passagier, geschweige denn einer Reisenden der ersten Klasse, begegnet.

Trotzdem ist sein Grab das meistbesuchte des Friedhofs und beliebtes Ziel von Filmfans aus aller Welt, die hier Blumen, Herzen und Gedichte niederlegen. Der Film „Titanic“ galt lang als der erfolgreichste aller Zeiten, bis „Avatar“ ihm den Rang ablief. Diese große Beliebtheit habe auch positive Auswirkungen auf den Tourismus der Provinz gehabt, freut sich Kim Reinhardt: „Ein Jahr nach der Premiere verzeichnete unser Museum einen Anstieg der Besucherzahlen von 113.000 auf 250.000. Und die dem Untergang der ‚Titanic‘ gewidmete Ausstellungsfläche ist heute drei Mal so groß wie noch 1997.“

Die Vielfalt der heuer geplanten Ge-

Im Maritime Museum in Halifax erzählen stumme Artefakte der „Titanic“ beredt ihre Geschichten. Da hat ein hölzerner Liegestuhl das Unglück nahezu unbeschadet überstanden. Da liegen die Schuhe eines Kindes aus der dritten Klasse neben den Handschuhen eines Millionärs.

CAROLINE KLEIBEL

denveranstaltungen kennt kaum Grenzen und treibt mitunter kuriose Blüten. Mit einem Massenansturm rechnen die Organisatoren an der sonst so einsamen Steilküste Neufundlands, wo der Funkverkehr zwischen der „Titanic“ und Cape Race noch einmal nachgestellt werden soll. Gelegenheit, den Ereignissen ganz nah zu sein, werden jene exakt 1309 Passagiere haben, die – teils in historischen Kleidern – im Rahmen einer „Titanic“-Memorial Cruise die Unglücksroute nachfahren. Für besonders zahlungskräftige „Titanic“-Fans werden zum Preis von mehr als 45.000 Euro pro Person exklusive Tauchexpeditionen zum Wrack angeboten. „Mir“-U-Boote, die schon bei den Dreharbeiten zu James Camerons Film im Einsatz waren, tauchen mit jeweils drei Passagieren hinunter in die ewige Dunkelheit. Aus speziellem Nickelstahl sind die Kapseln mit einem Durchmesser von rund zwei Metern gebaut, sodass sie dem enormen Druck in dieser Tiefe standhalten können. Übliche sanitäre Anlagen gibt es keine auf dieser bis zu neun Stunden dauernden Expedition, doch die Eindrücke sollen überwältigend sein. „Nichts und niemand kann einen darauf vorbereiten, wie unermesslich riesig das Schiff ist“, schwärmt der Veranstalter Deep Ocean Expeditions.

In Halifax wird das 100. Jahr nach dem Untergang unter anderem mit einem Filmfestival, mit Sonderausstellungen, speziell-

len Stadtführungen, Konzerten und einer Expertentagung begangen. Eine aktuelle Theaterproduktion wirbt damit, zu den Vorstellungen das letzte Abendessen an Bord zu servieren. Das Menü in der dritten Klasse bestand aus Gemüsesuppe, Irish Stew und Milchreis und fiel

um einiges bescheidener aus als die in der ersten Klasse seinerzeit angebotenen 14 Gänge.

Das Maritime Museum of the Atlantic liegt an der weitläufigen Hafepromenade, der längsten der Welt. Mehr denn je wird es heuer zum touristischen Anziehungspunkt der besonderen Art, denn im Mittelpunkt der Ausstellung steht die gesunkene „Titanic“. Gezeigt werden Möbel und Originalexponate von Bord, die aus dem Wasser geborgen werden konnten.

Ermutigt durch Medienberichte über eine spektakuläre Auktion, bei der Anfang April in New York Tausende „Titanic“-Objekte versteigert werden sollen, melden sich im Museum immer wieder Menschen, die glauben, im Besitz wertvoller Fundstücke zu sein. „Nette Leute“, wie Kurator Dan Conlin betont, „die besten Wissens und Gewissens davon ausgehen, einen Schatz auf dem Dachboden der Großeltern geborgen oder in einem Antiquitätenladen aufgestöbert zu haben. Nichts davon bewahrheitet sich.“

Fast nichts. Vor ein paar Jahren war dann doch einmal ein Paar kleiner ledderener Kinderschuhe darunter, das sich nach einge-

hender Überprüfung als echt herausstellte. Dan Conlin ist immer noch bewegt, wenn er von der Odyssee dieser Schuhe erzählt, die ihm Sandra und Earle Northover 2005 für die Ausstellung überantworteten.

Earles Großvater Clarence war 1912 Polizeichef von Halifax gewesen und in dieser Funktion für die persönlichen Habsgeligen der „Titanic“-Opfer zuständig. Alles, was nicht eindeutig identifiziert und an Angehörige zurückgegeben werden konnte, war unter den Augen des gestrengen Polizeichefs verbrannt worden. Nur diese Kinderschuhe ins Feuer zu werfen, dazu hatte Northover damals nicht das Herz gefunden, sie stattdessen an sich genommen und bis zu seiner Pensionierung im Schreibtisch verwahrt. Nach wissenschaftlichen Untersuchungen stand fest, dass sie tatsächlich von einem Opfer der „Titanic“ stammten. Aber von wem?

Auch dieses Rätsel war bald gelöst. Unter den 150 Opfern, die in Halifax begraben wurden, war, neben einem Neunjährigen, nur ein Kleinkind. Ein Bub von etwa zwei Jahren, Body No. 4, genannt das „unbekannte Kind“. Die Matrosen des Rettungsschiffs „Mackay Bennett“ hatten den kleinen Leichnam nicht nur aus dem Eismeer geborgen, sondern waren auch persönlich für dessen Beerdigungskosten aufgekommen und hatten den Sarg getragen. Erst vor fünf Jahren gelang es mittels DNA-Analyse, das Kind als Sidney Goodwin aus England zu identifizieren, dessen Eltern und fünf Geschwister beim Untergang der „Titanic“ ebenfalls ums Leben gekommen waren und nie gefunden werden konnten. Das Grab auf dem Fairview-Friedhof, immer geschmückt mit frischen Blumen und Spielzeug, ist Pilgerstätte für das Gedenken an die insgesamt 53 getöteten Kinder.

Genau das, was damals Clarence Northovers Aufmerksamkeit erregte und zu einer unerlaubten Handlung verleitete, ist es, was noch heute den Wert der von ihm sichergestellten Relikte für die Museumsammlung ausmacht. Wenige Dinge symbolisieren mit solcher Kraft den Verlust eines jungen Lebens wie die winzigen Schuhe, die ein Kind zum Zeitpunkt des Unglücks getragen hat.

So sind die Schuhe des Kindes aus der dritten Klasse heute Seite an Seite ausgestellt mit den Handschuhen eines Millionärs aus der ersten Klasse, sinnbildlich für alle Menschen, ob arm oder reich, die beim Untergang der „Titanic“ ums Leben gekommen sind.