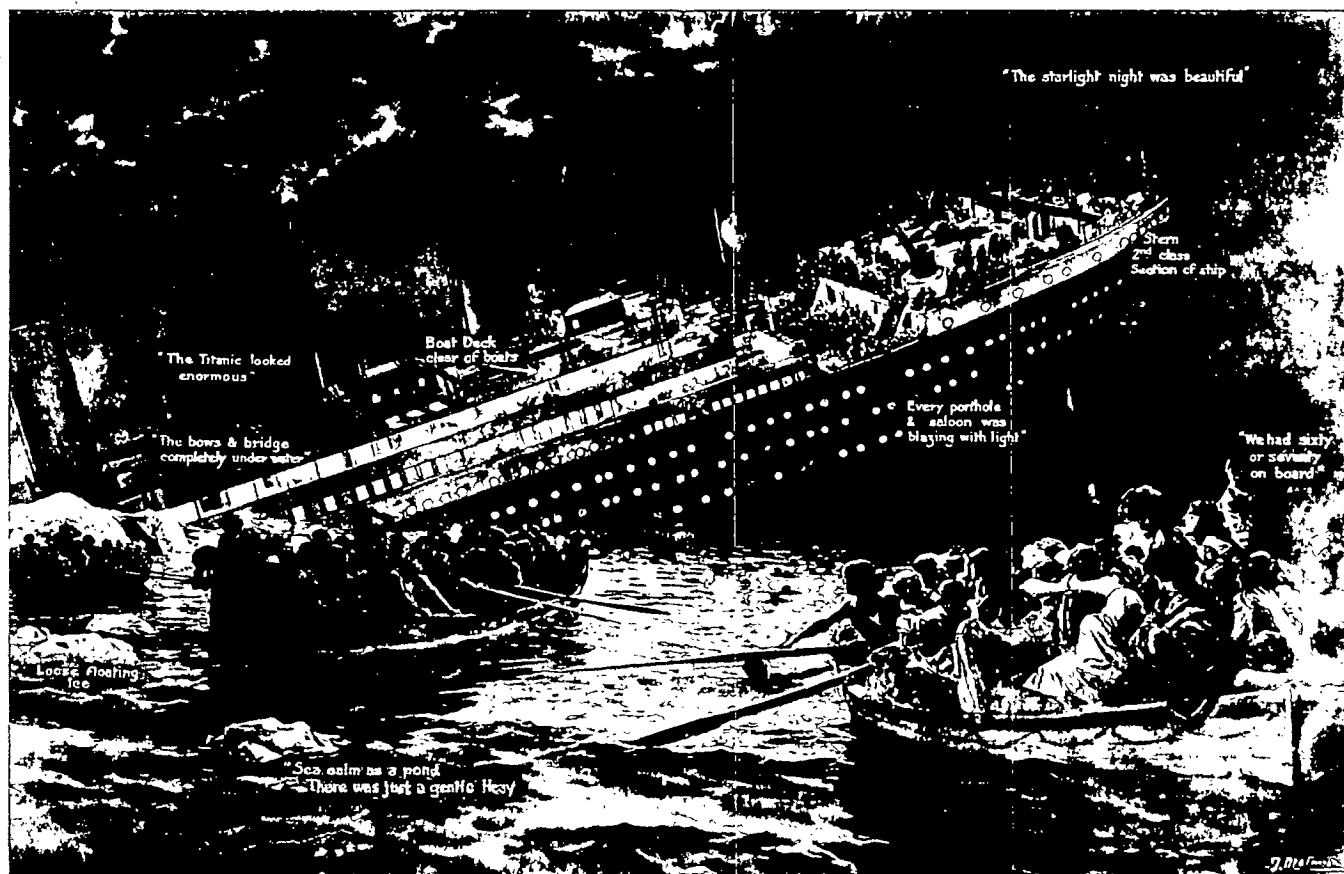




Untergang der „Titanic“ (zeitgenössische Darstellung)*: „Das war der Anfang, der Anfang vom Ende“

Ein Aufstand gegen die Götter, der mißlang

SPIEGEL-Autor Wilhelm Bittorf über Legende und Wahrheit des „Titanic“-Untergangs

Der Zweite Offizier Charles Lightoller sah, daß sich das Bootsdeck ins Wasser neigte wie ein flach abfallender Strand. „Ich lief einfach ins Wasser.“ Es war „intensiv kalt“. Der Offizier schwamm über den bereits versunkenen Vorderteil des Ozeanliners nach steuerbord.

Auch der Passagier Jack Thayer konnte spüren, wie sich das große Schiff „in einem Winkel von ungefähr fünfzehn Grad vorwärts ins Wasser bewegte. Diese Bewegung ließ das Wasser auf uns zurauschen und war von einem rumpelnden Getöse begleitet. Es war, wie wenn man unter einer stählernen Eisenbahn-Brücke steht, über die ein Expreszug fährt ...“

* Aus der englischen Zeitschrift „Sphere“ vom 27. April 1912. Inschriften v. l. n. r.: Driftende Eisbrocken — „Die ‚Titanic‘ wirkte riesenhaft“ — „Bug und Brücke vollständig unter Wasser“ — „Die See lag still wie ein Teich, es war nur eine ganz leichte Dünung“ — Keine Boote mehr auf dem Bootsdeck — „Jedes Bullauge und alle Salons waren strahlend hell erleuchtet“ — „Die sternenklare Nacht war wunderschön“ — Heck des Schiffes mit Zweiter-Klasse-Kabinen — „Wir hatten sechzig oder siebenzig Leute im Boot“.



Deutscher „Titanic“-Film (1943)

Jahrhundert-Symbol „Titanic“ in Film, Theater, Oper: Mythos und Menetekel der

Für Charlotte Collyer in dem fortstrebenden Rettungsboot 14 sah der sinkende Riese aus „wie ein enormer Glühwurm, denn (das Schiff) war von der steigenden Wasserlinie bis zum Heck hell erleuchtet — elektrisches Licht brannte in jeder Kabine, Lichter auf allen Decks, Lichter auf allen Mastspitzen“.

Dann brach der vorderste der vier Schornsteine ab und erschlug eine Anzahl der im Wasser Treibenden, unter ihnen John Jacob Astor. Der Multimillionär wurde so verstümmelt, daß seine Leiche später nur anhand seiner Brillantringe identifiziert werden konnte.

Die vordere Hälfte des Dampfers war versunken. Jetzt hob sich das Heck allmählich immer steiler aus dem glatten Meer. Passagier Thayer, der nur 40 Meter von dem gewaltigen Rumpf entfernt in seiner Schwimmweste trieb, hörte, wie sich die schweren Maschinen und Aggregate in diesem Rumpf „knirschend und stöhnend“ aus ihren Verankerungen rissen.

Auf einen Schlag gingen in der mondlosen und klaren Nacht sämtliche Lichter des Liners aus. Die losgerissenen Dynamos, die Kessel, die 50 000-PS-Maschinen stürzten unter ungeheurem Dröhnen durch Trennwände und platzende Schotten vorwärts und abwärts in den Vorderteil des Rumpfes.

Passagier Lawrence Beesley aus dem Rettungsboot 13 versuchte später, das Geräusch zu beschreiben: „Es war teils ein Tosen, teils ein Ächzen, teils ein Rasseln und teils ein Schmettern. Es war kein plötzlicher Krach wie bei einer Explosion. Es dauerte fünfzehn bis zwanzig Sekunden, vielleicht länger. Aber es war ein Geräusch, wie es nie zuvor ein Mensch vernommen hat, und wie es keiner von uns je wieder zu hören hofft.“

Fast achtzig Meter hoch und nahezu senkrecht ragte das Heck des 270 Meter langen Schiffs jetzt aus dem Wasser. Dann neigte sich der Rumpf zurück auf etwa 70 Grad und glitt langsam in die Tiefe. So sanft verschwand der mächtige Metallkörper unter dem Meeresspiegel, daß der Passagier August Wennerstrom, der nur 15 Meter entfernt auf einem Rettungsfloß kauerte, zu seinem größten Erstaunen „kaum eine Spur von einem Sog verspürte“.

Was da um 2 Uhr 20 früh am Montag, dem 15. April 1912, südöstlich von Neufundland im Nordatlantik versank, war das größte und luxuriöseste Schiff, das Menschen bis dahin gebaut hatten: 46 329 Bruttoregistertonnen, 66 000 Tonnen Wasserverdrängung und nach

Meinung seiner Reederei „The Queen of the Ocean“.

Trotzdem wäre sein Untergang heute vielleicht verblaßt und vergessen, wenn der Ozeanriese, der mit dem Eisberg kollidierte, „Kronprinz Wilhelm“ geheißen hätte, oder „Andrea Doria“, oder „Olympic“ wie sein Schwesterschiff. Doch der Liner, dessen Scheitern 1517 Menschenleben forderte (und der damit für das bis heute größte Verkehrsunglück zu Wasser, zu Lande oder in der Luft steht), hieß „Titanic“.

Er war benannt nach den Riesen der altgriechischen Sage, nach den Titanen, die einen Aufstand gegen die Götter unternahmen, der mißlang. Nach zehnjährigem Krieg endeten die Rebellen im Orkus, eingekerkert, als ab-



„Titanic“-Oper (1979); unten: Bühnenversion des „Titanic“-Epos von Enzensberger (1980)



US-Film „Die letzte Nacht der ‚Titanic‘“ (1958)

technischen Zivilisation



schreckendes Beispiel schwer bestraften Übermuts.

Anmaßung, Selbstüberhebung und was die alten Griechen „Hybris“ nannten — war das nicht auch die „Titanic“, war das nicht erst recht die wissenschaftlich-technisch - kapitalistische Umwälzung der Weltgeschichte, als deren höchster Ausdruck der britische Luxusliner damals erschien? Sah es nicht aus, als sei der weiße Mann nach einem Jahrhundert unerhörter Fortschritte drauf und dran, den Göttern die Herrschaft über die Naturgewalten zu entreißen und sich für immer an die Stelle der Unsterblichen zu setzen?

Der herausfordernde Name verband sich mit der Riesenhaftigkeit des Schiffes und mit der Riesenhaftigkeit der Katastrophe, die ihm auf seiner Jungfernfahrt widerfuhr. Die „Titanic“ wurde augenblicklich zu einem neuen Mythos — zum Mythos und Menetekel der technischen Zivilisation, zum Gespenst in der Maschinerie des 20. Jahrhunderts. Sie ist es bis heute geblieben.

Weder die beiden Weltkriege noch Hiroshima haben dem Untergang der „Titanic“ und seiner Fernwirkung etwas anhaben können. Für die verborgenen Defekte und das tödliche Ende der Belle Époque schien die Havarie der schwimmenden Pracht ein noch treffenderes Sinnbild zu sein als der Dreck und das Blut in den flandrischen Schützengräben.

Die neue Belle Époque der westlichen Zivilisation, die nach dem Zweiten Weltkrieg begann, stand von Anfang an im Schatten der Atompilze. Und doch gibt es auch für die heutigen Industrienationen noch immer keinen zwingenderen Vergleich als das Beispiel „Titanic“. Preschen wir nicht mit Volldampf und gleißenden Lichtern auf vielfältige Verhängnisse los?

Jagen wir nicht der drohenden Selbstvernichtung entgegen, ohne auch nur ein Strich vom Kurs abzuweichen — obwohl heute im Unterschied zur „Titanic“ jedermann an Bord die Gefahren kennt, auf die wir zusteuern?

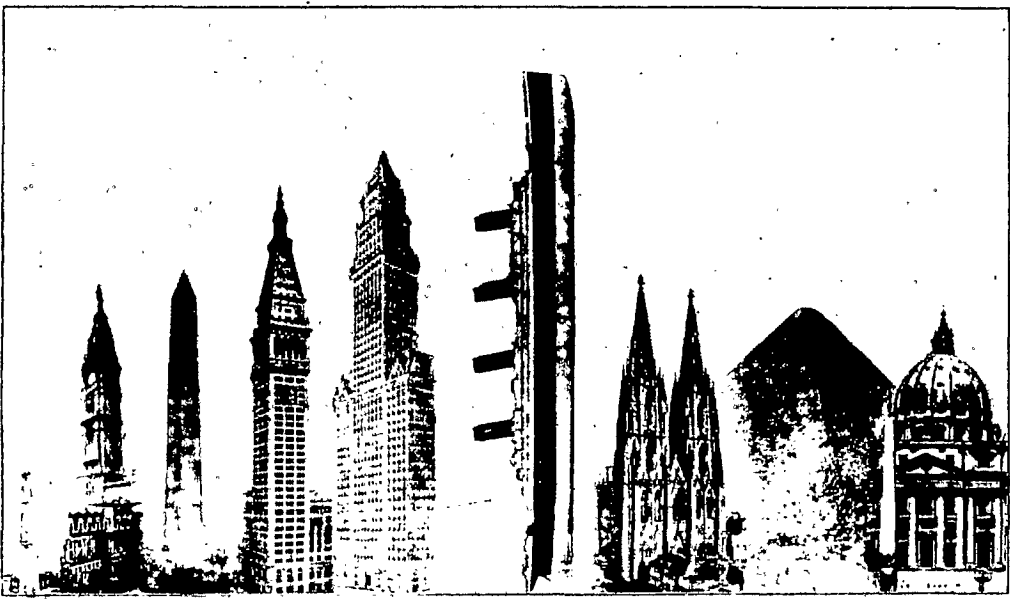
So fehlt es nicht an Gründen und Anzeichen für eine neuerliche Beschäftigung mit dem Stolz der britischen Passagierschiffahrt und seiner Legende.

In Frankfurt erschien ein „endgültiges Satiremagazin“ namens „Titanic“.

Surpassing the Greatest Buildings and Memorials of Earth

The Largest and Finest Steamers in the World ☆ “OLYMPIC” AND “TITANIC”

White Star Line's New Leviathans ☆ 882½ Feet Long 92½ Feet Broad 45,000 Tons



Riesenschiff „Titanic“ im Größenvergleich*: Die zu kleine Zahl der Rettungsboote...

In Berlin gab es die „Mitspieloper“ des Neutöners Wilhelm Dieter Siebert: das „Titanic“-Desaster als Untergangsrevue.

Schon vor zwei Jahren hat Hans Magnus Enzensberger den „Untergang der Titanic“ als Metapher für die kapitalistische Klassengesellschaft, aber auch für die Vergeblichkeit revolutionären Kurswechsels aufgegriffen. In dem gleichnamigen Band beschwor er das Ende des großen Schiffes in eindringlichen „Gesängen“:

Ein Knirschen. Ein Scharren.
Ein Riß. Das ist es.
Ein eisiger Fingernagel,
der an der Tür kratzt
und stockt...

Das war der Anfang.
Der Anfang vom Ende
ist immer diskret.

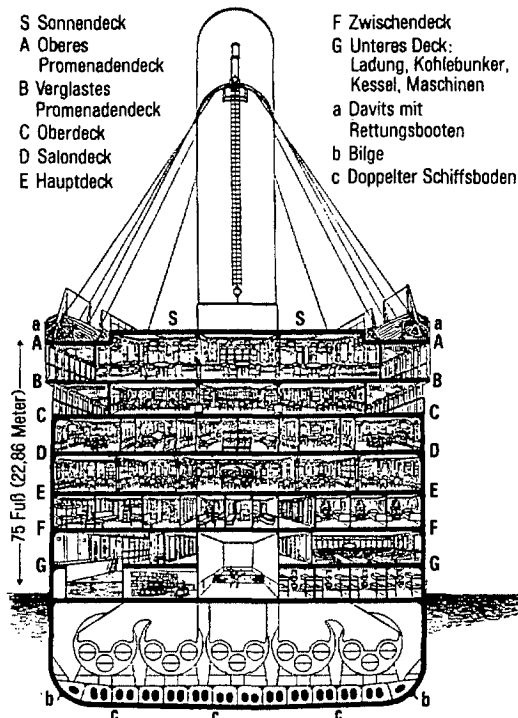
Es ist elf Uhr vierzig
an Bord. Die stählerne Haut
unter der Wasserlinie klappt,

zweihundert Meter lang,
aufgeschlitzt
von einem unvorstellbaren
Messer.

Enzensberger machte freilich nicht nur das Leck, das der Eisberg schlug, mehr als doppelt so lang wie in Wirklichkeit. Dem land-

S Sonnendeck
A Oberes Promenadendeck
B Verglastes Promenadendeck
C Oberdeck
D Salondeck
E Hauptdeck

F Zwischendeck
G Unterstes Deck:
Ladung, Kohlebunker,
Kessel, Maschinen
a Davits mit Rettungsbooten
b Bilge
c Doppelter Schiffsboden



„Titanic“-Querschnitt

... entsprach den geltenden Vorschriften

gebundenen schwäbischen Dichter gelang es sogar, eine der wenigen Tatsachen des Untergangs zu verunklaren, die unbestritten sind. Er drehte den Liner, der mit aufgerichtetem Heck versank, kurzerhand herum: „Der dunkle Bug hat sich lotrecht empor aus dem Bodenlosen gehoben wie ein absurder Turm...“

In diesem Sommer nun nimmt die ahnungsvolle Wiederbeschäftigung mit

* Werbung der „White Star Line“ für die Schwessterschiffe „Olympic“ und „Titanic“. Text: „Sie überragen die größten Gebäude und Denkmäler der Erde. Die größten und besten Dampfschiffe der Welt. Die neuen Leviathane der White Star Line.“ Bauwerke v. l. n. r.: Bunker Hill Monument, Boston; Public Buildings, Philadelphia; Washington Monument; Metropolitan Tower und New Woolworth Building, New York; Kölner Dom; große Pyramide von Gizeh; Petersdom in Rom. © Walter Lord.

den Fakten und Fiktionen der „Titanic“-Katastrophe die Ausmaße einer Woge an:

Am 1. August hat in New York der teuerste Thriller der Saison Premiere: „Hebt die ‚Titanic‘!“ Es ist die Verfilmung eines Bestsellers von Clive Cussler, der einen Geheimdienst-Krieg zwischen Anglo-Amerikanern und Sowjets um das Wrack des Liners schildert, ausgehend von der Phantasie-Prämisse, daß sich in einem Tresor an Bord des Schiffes die einzigen existenten Proben des vom Autor erfundenen Elements „Byzantinum“ befinden.

„Byzantinum“ aber wird für die Supermächte plötzlich lebens- und todeswichtig, weil die rastlose Wissenschaft mit diesem Stoff eine Überwaffe



„Titanic“-Kapitän Smith
Seemannische Erfahrung ...

bauen könnte, die es ihrem Besitzer erlauben würde, sämtliche Atomraketen des Gegners durch eine Art ferngesteuerten Kurzschluß lahmzulegen. Womit das in mehr als 3600 Meter Tiefe liegende Wrack zum heißesten Objekt wird, nach dem Männer und Mächte je gegiert haben.

So der Thriller. Doch der Wunsch, die „Titanic“ zu heben, ist schon gleich nach dem Untergang zuerst aufgekommen. Die Familie Guggenheim und Angehörige anderer verschollener Millionäre äußerten ihn in der Hoffnung, wenigstens die Leichen der Ertrunkenen und vielleicht auch einige ihrer Wertgegenstände dem Meer zu entreißen.

Es wurde nichts daraus, sowenig wie aus den in den letzten Jahren mehrfach angekündigten Plänen britischer Bergungsexperten, an das berühmte Wrack heranzukommen. Oder aus der japanischen Reiswein-Idee, den Rumpf des

Dampfers mit Ping-Pong-Bällen vollzupumpen, bis er genug Auftrieb bekommt, um an die Oberfläche hinaufzuschweben. Oder aus dem Unternehmen, um das sich ein zur Zeit in der DDR kursierender „Titanic“-Witz dreht:

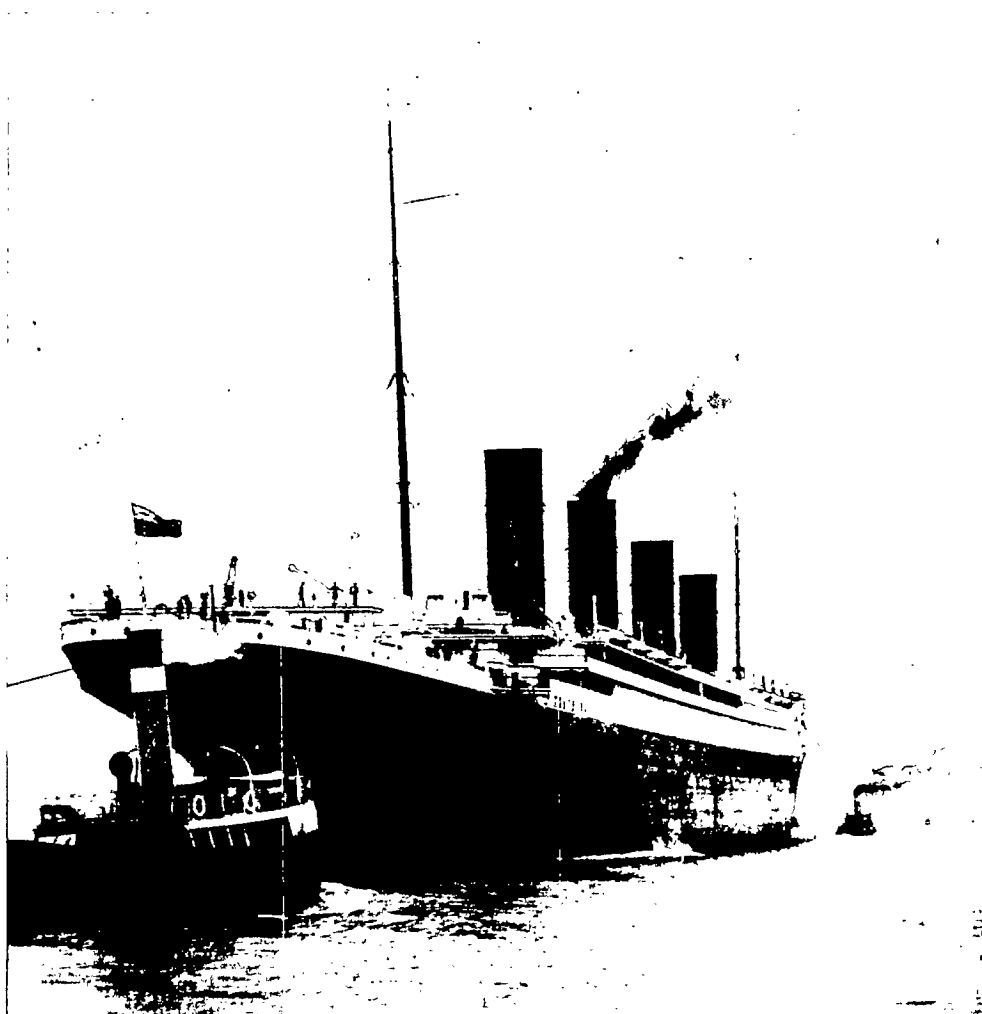
Amerika, Sowjet-Union und DDR heben gemeinsam die „Titanic“. Die Amerikaner bekommen die Tresore. Die Russen bekommen die Toiletten und alle sonstigen sanitären Installationen. Und die DDR? Die DDR bekommt die Bordkapelle, die bis zum Untergang muntere Weisen gespielt hat.

In diesem Sommer 1980 aber, und zwar gerade in den Tagen, in denen der „Hebt die ‚Titanic‘!“-Film in New York anlauft und die populäre Phantasie mit „Titanic“-Mythologie aufzuheizen trachtet, rollt auf hoher See, 560 Kilometer südöstlich von Neufundland, auch das erste ernsthafte Unternehmen ab, die „Titanic“ in ihrer gewaltigen Tiefe auf dem Meeresgrund überhaupt erst einmal zu finden.

Am 22. Juli beginnen amerikanische Ozeanographen von dem Forschungsschiff „Fay“ aus mit der Suche nach dem 68 Jahre alten Wrack in einem 15 mal 15 Seemeilen großen Seegebiet vor den Grand Banks. Wissenschaftler zweier ozeanographischer Institute



Innenausstattung der „Titanic“ (Trimm-dich-



... wurde vom technischen Fortschritt überholt: „Titanic“ bei der Probefahrt



Raum, Salon einer Luxus-Suite): Schwimmende Pracht und Swimming-pool, aber keine Ferngläser für den Ausguck

nehmen an der Expedition teil. Sie setzen hochentwickelte und speziell für diesen Zweck hergerichtete Suchgeräte ein (siehe Kasten Seite 150).

Das Unternehmen wird von Jack Grimm finanziert, einem 54jährigen Ölmenschen aus Abilene in Texas, der „von neuem von der ‚Titanic‘ fasziniert“ ist, seit er vor vier Jahren in einem verlassenen Prospektoren-Camp in Nevada eine vergilbte alte „Salt Lake Tribune“ mit den Schlagzeilen der Katastrophe fand.

Grimm besitzt genug Geld und makabre Neugier, um mehr als eine Million Dollar für die Suche aufs Spiel zu setzen. Er hofft aber, daß auch die Medien neugierig sind und er durch den Verkauf von Bild- und Filmrechten an den erwarteten Entdeckungen seine Kosten wieder einspielen kann. Denn alles, was man bisher über den Verbleib des berühmtesten Schiffes der Neuzeit weiß oder zu wissen meint, ist dies:

Die „Titanic“ sank mit einer gleichmäßigen Geschwindigkeit von zwölf Meilen gleich 20 km/h. Der Aufprall auf dem Meeresgrund muß alle ihre noch intakten Aufbauten zertrümmert haben. Wenn der Rumpf mittschiffs auf einen der vulkanischen Grate gestoßen ist, die in diesem Gebiet aus dem Grund ragen, könnte das Wrack in zwei Teile zerbrochen sein.

Sauerstoff ist in 3600 Meter Tiefe kaum mehr vorhanden. Auch ist der Salzgehalt dort geringer als an der Meeresoberfläche. Trotzdem muß das Wrack erheblich verrostet sein. In seinen verwüsteten Innereien kann sich

kein Objekt, ob Turbine oder Tresor, mehr an seinem ursprünglichen Platz befinden. Unkenntliche Überreste von im Wrack gefangenen Opfern existieren wahrscheinlich noch.

Aber fesselnder noch als die Suche nach den Überresten des Luxusdampfers unter dem Nordatlantik ist die andere Seite der „Titanic“-Wiederentdeckung: die Suche nach dem wahren Kern der symbolträchtigen Katastrophe unter all den Sagen und Mythen, die sich fast undurchdringlich um ihn herum gebildet haben.

Denn es stimmt so gut wie gar nichts an den Fabeln, die von Generation zu Generation weitervererbt worden sind und von denen auch heute jeder halbwegs wache Zeitgenosse noch einige kennt. Die Bordkapelle der „Titanic“ hat den Choral „Näher, mein Gott, zu Dir“ gespielt, ehe sie versank, und die Passagiere an Oberdeck haben mitgesungen?

Falsch. „Autumn“ („Herbst“) hieß das letzte Stück der tapferen Musikanten, und wohl niemand an Oberdeck hat mitgesungen. Es war die getragenste Melodie im Repertoire der Band, das hauptsächlich aus Operetten-Medleys und Ragtime-Nummern bestand. Mit einem Potpourri aus der „Dollarprinzessin“ hatte sie denn auch ihr vom

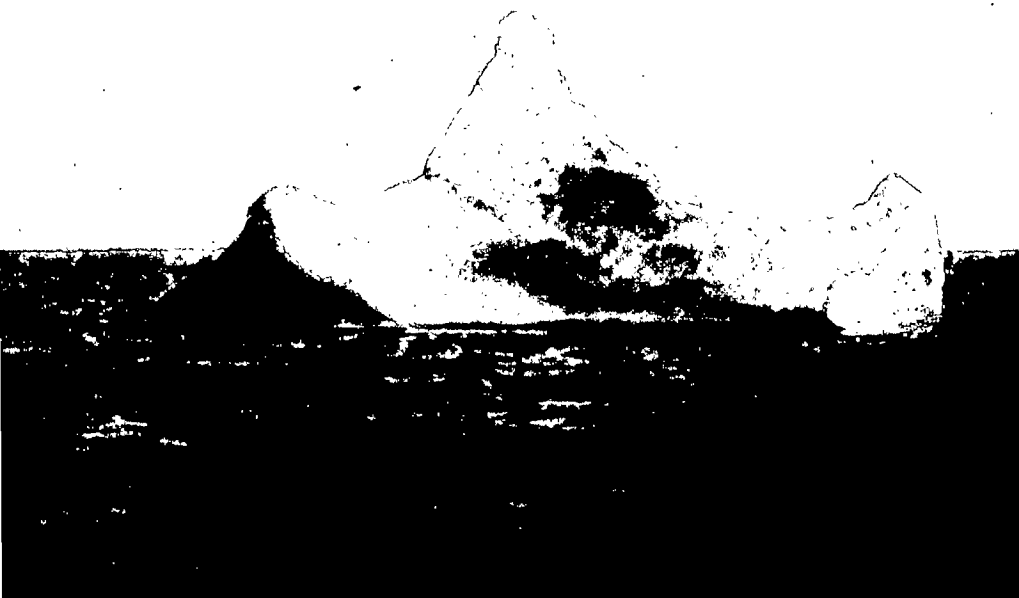


**„Titanic“-Bordkapelle
Ragtime-Musik zum Untergang**

Kapitän befohlenes letztes Konzert begonnen.

Der weißbärtige Kapitän der „Titanic“, Edward J. Smith, hat seinen letzten Bootsleuten „Be British, boys!“ zugerufen und sich anschließend auf der Brücke eine Kugel in Mund oder Schläfe gejagt?

Falsch. Zwar wollten einige überlebende Passagiere gesehen haben, wie ein Offizier sich erschoss. Doch das war



Mutmaßlicher Kollisions-Eisberg*: „Unter Wasser aufgeschlitzt ...

nach ihrer Beschreibung der Erste Offizier William Murdoch, dessen verfehlte Maschinen- und Rudermanöver zur Umschiffung des Eisbergs das Desaster erst unvermeidlich gemacht hatten.

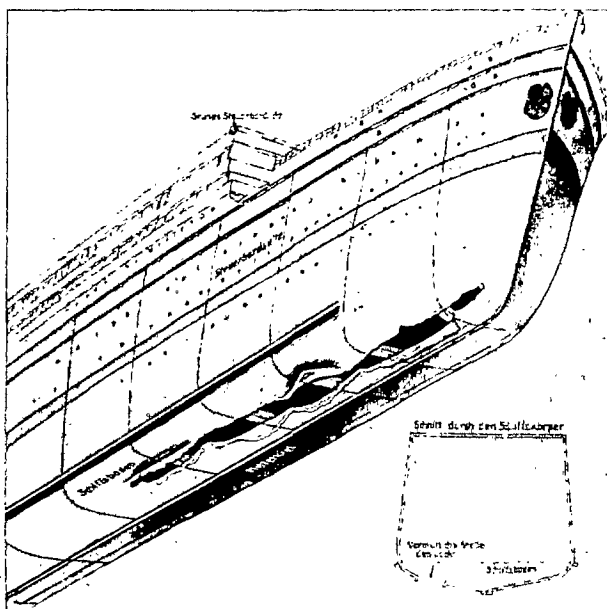
Der Kapitän wider sein besseres Urteil von seinem ehrgeizigen Reeder gezwungen, die Eiswarnungen zu mißachten? „Südländische“ Männer, die sich in Frauenkleidung in die Rettungsboote schmuggelten? Alles Unsinn. Mit großer Wahrscheinlichkeit stimmt nicht einmal die letzte Position, die der Superdampfer in seinen Notrufen angab: 41 Grad 46 Minuten nördlicher Breite, 50 Grad 14 Minuten westlicher Länge.

1965 bereits ist ein englischer Marine-Schriftsteller namens Peter Padfield darangegangen, „Titanic“-Legenden auseinanderzunehmen.

Ihn beschäftigte (in „The ‚Titanic‘ and the ‚Californian‘“) vor allem die noch immer umstrittene und unbegreifliche Geschichte mit der „Californian“, einem anderen britischen Dampfer, dessen Brückenwache die Notrakete der „Titanic“ in jener Aprilmacht am Horizont sichtete, ihre Bedeutung aber einfach nicht kapierte. Der Kapitän der „Californian“, Stanley Lord, lag unterdessen übermüdet in seinem Kartenhaus und ließ nicht einmal seinen Funker wecken, um nachzuforschen, was

* Aufgenommen am 15. April 1912 von dem deutschen Dampfer „Prinz Adalbert“; die Beobachter bemerkten einen Streifen roter Farbe am Fuß des Eisbergs. © Walter Lord.

** Wyn Craig Wade: „The Titanic — End of a Dream“, Weidenfeld and Nicolson, London; 348 Seiten; 7,95 Pfund.



Beschädigter „Titanic“-Rumpf (Rekonstruktion)
... wie eine Keksdose von Huntley & Palmer*

es mit den Signalen auf sich haben könnte.

Peter Padfield aber argumentierte, daß Kapitän Lord in der Öffentlichkeit zum Sündenbock gemacht worden sei, um viel schwerere seemännische Fehler an Bord der „Titanic“ zu vertuschen.

Auf Padfields revisionistischen Spuren folgt jetzt, rechtzeitig zur Renaissance des „Titanic“-Mythos, der Amerikaner Wyn Craig Wade mit einer umfassenden Aufrechnung von Dichtung und Wahrheit, Verklärung und Klarheit, die unter dem Titel „The Titanic

— End of a Dream“ vor wenigen Monaten in London publiziert wurde**.

Beide Autoren stützten sich auf Dokumente, die gleich nach der Katastrophe zustande kamen: auf das Protokoll der britischen seeamtlichen „Untersuchung des Verlustes der ‚Titanic‘“, die im Mai 1912 begann; und auf das Material eines ebenso gründlichen wie kritischen Hearings, das ein Unterausschuß des amerikanischen Senats unmittelbar nach dem Untergang in New York und Washington mit den überlebenden Offizieren und zwei Dutzend Mannschaftsmitgliedern der „Titanic“ und mit dem gleichfalls geretteten Reederei-Chef der White Star Line veranstaltete.

Über das, was der Senator William Adlen Smith als Ausschußvorsitzender aus den „Titanic“-Leuten herausfragte, waren die britischen Vettern keineswegs erbaut. Doch sie mußten das Verfahren dulden, nicht nur wegen der vielen amerikanischen Passagiere und Opfer. Denn die nominell britische White-Star-Reederei gehörte einem frühen Multi namens „International Mercantile Marine“, an dem der Wallstreet-Condottiere J. Pierpont Morgan die Mehrheit hielt.

Den gekränkten Briten blieb nichts übrig, als den aus Michigan stammenden Senator Smith in ihren Zeitungen als ahnungslosen „landlubber“ („Landratte“) und „windbag“ („Wichtigtuer“) abzuqualifizieren und seine Resultate vergessen zu machen. Und in der Tat wurden die beklemmenden Aussagen vor dem Smith-Ausschuß sogleich von Sentimentalität und Schicksalsraunen überwuchert.

Doch die „Titanic“ war kein schwimmender Turm von Babel, den der Herr in seinem Zorn über Luxus und Anmaßung zerschmetterte. Ihr Untergang gibt wenig her

für die halb teutonische, halb anti-kapitalistische „Gott straft England“-These, der auch Enzensberger noch eine Art poetische Gerechtigkeit abzugewinnen versucht: Gott straft England für Ehrgeiz und Gier, die sich in dem „Prunksarg aus gestohlenem Mehrwert“ (Nikolas Børn) manifestierten.

Denn was aus den Protokollen zutage tritt, ist beinahe eine Posse, ist ein Schiff voller Narren, ist eine so lückenhafte Kette seemännischer Irrtümer, Nachlässigkeiten und Fehlgriffe, daß es in der ganzen fatalen Nacht nur einen

einzigsten Fahrendenmann gibt, der etwas richtig gemacht hat, und selbst das nur zufällig. Dieser Mann war Kapitän Rostron von dem britischen Cunard-Dampfer „Carpathia“, der aus 58 Seemeilen Entfernung Kurs auf die um Hilfe rufende „Titanic“ nahm und die Rettungsboote mit den Überlebenden in der Morgendämmerung auf Antrieb fand, obwohl die von dem Havaristen gefunkte Position nicht korrekt war.

Senator Smith: „Haben Sie auf der „Titanic“ Ferngläser angefordert?“

Frederick Fleet, Ausguck auf der „Titanic“: „Wir haben in Southampton danach gefragt, aber es hieß, für uns seien keine da.“

Senator Smith: „Wen haben Sie gefragt?“

Senator Smith: „Wußten Sie, ob von der „Amerika“ ein Funkspruch empfangen worden war, daß die „Titanic“ sich in der Nähe von Eisbergen befände?“

Boxhall: „Nein, dazu kann ich nichts sagen.“

Auch die „Titanic“-Legende berichtet von mißachteten Eisberg-Warnungen. Aber sie gibt keine Vorstellung davon, wie unfassbar schlampig der Kapitän und der Funker des Superdampfers in Wahrheit mit diesen Warnungen umgegangen sind.

Der 28 Jahre alte Vierte Offizier Boxhall galt als besonders akkurater Navigator und war von Kapitän Smith beauftragt, alle an ihn weitergereichten Eisberg-Positionsmeldungen auf der Seekarte zu verzeichnen. Die Eisberg-

knapp nördlich der geplanten „Titanic“-Route.

Edward Smith zeigte den „Caronia“-Spruch nur einem seiner Männer, dem Zweiten Offizier Lightoller, und ließ sich auch damit bis 13 Uhr Zeit. Lightoller sagte später aus, er habe sich die genannten Koordinaten „eingepreßt“ und das Telegramm an Smith zurückgegeben.

AN KAPT. SMITH TITANIC – GRIECHISCHER DAMPFER „ATHINAI“ MELDET EISBERGE UND GROSSE MENGEN FELD EIS HEUTE AUF 41° 51' NORD UND 49° 52' WEST... WÜNSCHEN IHNEN UND TITANIC ALLEN ERFOLG. COMMANDER.

Die „Baltic“, die gleichfalls zur White Star Line gehörte, morste diese Meldung um 13.42 Uhr und bekam sie von Funker Phillips prompt bestätigt. Kapitän Smith erhielt sie beim Lunch mit Bruce Ismay, dem Vorstandsvorsitzenden der White Star Line.

Edward Smith las den Spruch und reichte ihn wortlos an Ismay weiter, der ihn zur Kenntnis nahm und ohne Kommentar in seine Jackentasche stopfte. Doch die Nachricht besagte, daß das Eis praktisch schon auf der „Titanic“-Route saß.

Auch wurde deutlich, daß es sich nicht um vereinzelt umherdriftende „Berge“ handelte, sondern um ein zusammenhängendes Eisfeld von offener enormer Ausdehnung. Smith reagierte. Er verschob ohne eine weitere Erklärung an seine Wachhabenden den für 17 Uhr vorgesehenen Kurswechsel von einer fast südwestlichen auf eine westlichere Fahrtrichtung um 50 Minuten. Er glaubte offenbar, dem Eis dadurch ausweichen zu können.

Kurz nach 16 Uhr an diesem Sonntag sendete der deutsche Hapag-Dampfer „Amerika“ einen Rundspruch mit der Bitte um Weitergabe an das amerikanische Hydrographische Amt. Die „Amerika“ hatte Eisberge auch südlich der „Titanic“-Route gesichtet – südlich auch von Smith' korrigiertem Kurs.

Die Deutschen adressierten ihre Warnung nicht speziell an die „Titanic“, und Funker Phillips schien die Bedeutung der von der „Amerika“ genannten Koordinaten nicht zu begreifen. Jedenfalls gaben Phillips oder sein Assistent Bride die Meldung klar an das US Hydrographic Office weiter:

14. APRIL. DEUTSCHER DAMPFER „AMERIKA“ MELDET ZWEI GROSSE EISBERGE AUF 41° 27' NORD, 50° 08' WEST – TITANIC (BRIT. DAMPFERSCHIFF)

Die Position lag zwölfteinhalf Meilen gleich 22 Kilometer von dem Punkt entfernt, an dem die „Titanic“ sieben Stunden später ihren Eisberg rammte. Aber keiner der beiden „Titanic“-Funker dachte daran, die Warnung dem eigenen Kapitän vorzulegen.

Das geht auch daraus hervor, daß dem Kapitän Smith um 19 Uhr plötzlich der „Baltic“-Funkspruch wieder einfiel, den sich der White-Star-Mana-



Szene auf der sinkenden „Titanic“: „Frauen und Kinder in die Boote“

Fleet: „Wir fragten Mr. Lightoller, den 2. Offizier.“

Es ist wahr: Auf dem Luxusliner, in den erstmals auch ein Swimming-pool eingebaut war und der fast doppelt so viel Fahrt machte wie ein konventioneller Dampfer, gab es keine Ferngläser für die beiden Matrosen, die ständig im Krähenest am Vormast hoch über dem Schiff postiert waren. Gläser gab es nur für die Deckoffiziere, die acht Meter tiefer und vielfältig sichtbar behindert auf der Brücke standen.

Senator Smith: „Zu welcher Zeit hat der Kapitän Eisberg-Warnungen an Sie weitergegeben, die er von anderen Schiffen erhalten hatte?“

Joseph Boxhall, 4. Offizier der „Titanic“: „Ich weiß nicht, ob das einen Tag oder zwei Tage vor der Kollision war. Er gab mir die Positionen von Eisbergen, die ich auf der Karte eintrug.“

und Eisfeld-Sichtungen, die Boxhall bis 24 Stunden vor dem Unglück eingetragen hatte, lagen sämtlich nördlich von dem geplanten „Titanic“-Kurs und schienen keine Gefahr zu bedeuten.

Am Sonntag, dem 14. April, an dessen Ende das Desaster geschah, erhielt der Vierte Offizier keine weiteren Meldungen. Denn je dramatischer die Warnungen wurden, desto weniger erfuhren die Wach-Offiziere der „Titanic“ davon.

AN KAPITÄN TITANIC – DAMPFER AUF WESTKURS MELDEN EISBERGE UND FELD EIS AUF 42 NORD VON 49 BIS 51 WEST. BESTE EMPFEHLUNGEN, BARR.

Diesen Funkspruch vom Kapitän des britischen Postdampfers „Caronia“ erhielt Kapitän Edward Smith von seinem 1. Funker Phillips kurz nach 9 Uhr am Sonntagmorgen. Das gemeldete Eis lag zu dieser Zeit noch über 200 Seemeilen entfernt, aber nur noch

Mit Robotern zum Safe der „Titanic“

Die amerikanische Suchaktion im Untergangsgebiet des Luxus-Liners

Am besten wäre es, wenn die Meeresoberfläche wieder so glatt würde wie in der Unglücksnacht der „Titanic“. Doch auch bei mittlerem Seegang kann das 54 Meter lange amerikanische Forschungsschiff „Fay“ exakt Kurs halten, wenn es das Suchgerät Bahn für Bahn durch die Seeregion schleppt, auf deren Grund das Wrack des britischen Dampfers liegen müßte.

Über das Heck der „Fay“ hängt ein Stahlkabel einige Tausend Meter tief ins Meer. An dem Kabel hängt ein „Depressor“, ein knapp 1000 Kilogramm schweres, mit Stabilisierungsflossen versehenes Bleigewicht, das die gewünschte Tiefe hält. Und hinter dem Depressor wird ein drei Meter langer und 1,20 Meter breiter „Schlitten“ nachgezogen, der aussieht wie eine der Aluminiumwannen, in denen Skifahrer mit gebrochenen Haxen zu Tal gebracht werden.

Der Schlitten gleitet 180 Meter über dem Meeresgrund durch das vollkommen finstere Wasser. An seinem vorderen Ende sitzt ein Magnetometer. Es ist so ausgelegt, daß es die 60 000 Tonnen Stahl des „Titanic“-Rumpfs als „magnetische Anomalie“ registrieren würde, und zwar schon aus 20 Kilometer Entfernung.

Aber das Magnetometer kann nicht entscheiden, ob eine Veränderung des Magnetfeldes wirklich vom Wrack des Liners herrührt. Um das zu erkennen, ist an jeder Seite des Schlittens ein hochempfindliches Sonargerät montiert. Beide Geräte zusammen tastet einen fünf bis sechs Kilometer breiten Streifen des Meeresgrundes mit Schallwellen ab.

Diese Sonarwellen werden von den geologischen Formationen und den Gegenständen unter dem Meer zurückgeworfen. Ihr „Echo“ ist so genau, daß daraus im Empfangsteil des Sonars ein photographisch klares Umrißbild der abgetasteten Formen entsteht: ein „akustisches Bild“.

Die Sonaraufzeichnung des Ozeanbetts, die auf den Bildschirmen an Bord der „Fay“ entsteht, ist so deutlich, daß nicht nur der Rumpf oder Rumpfteile und Aufbauten oder deren Trümmer identifizierbar klar wiedergegeben würden. Selbst Gegenstände, die nicht größer sind als ein Davit-Schwenkarm (an dem Rettungsboote zu Wasser gelassen wurden), sollen „einwandfrei zu erkennen“ sein.

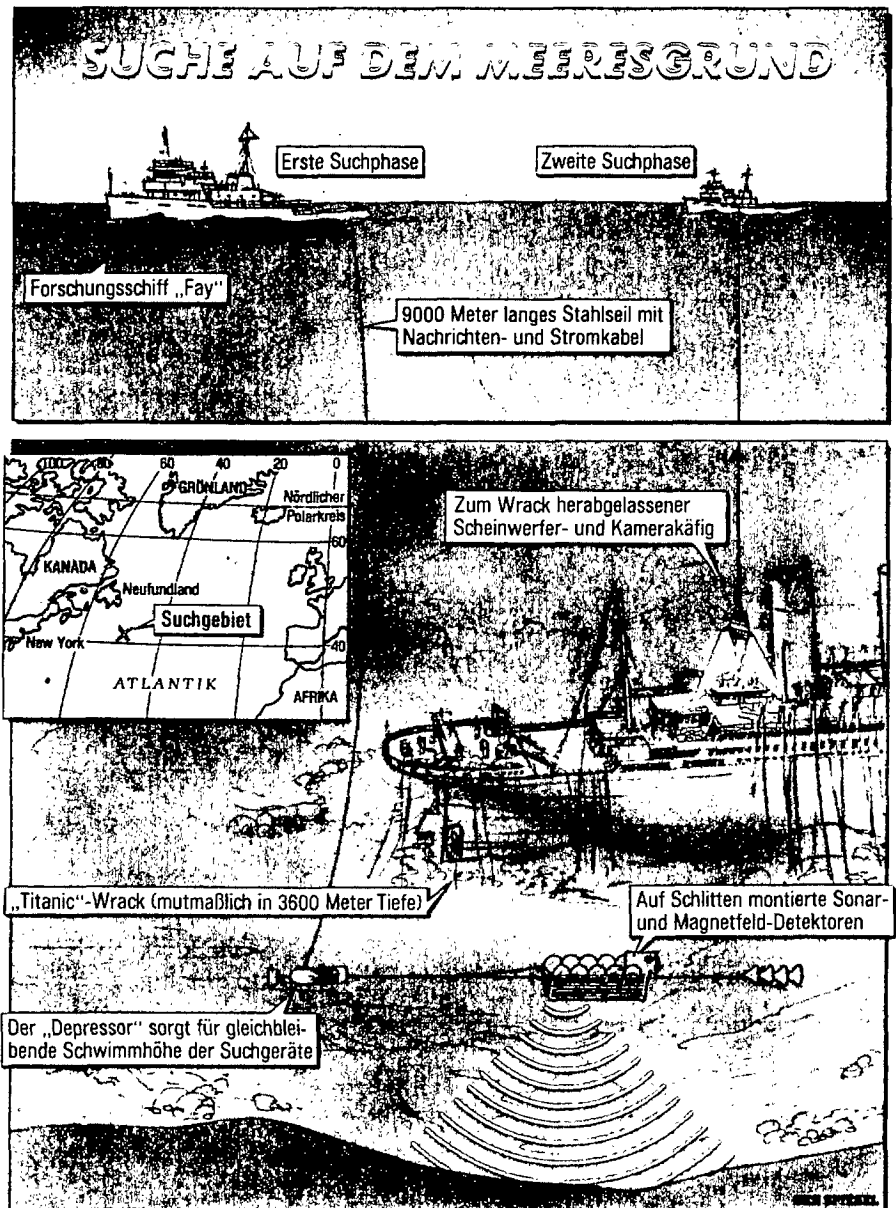
Das erklärt der technische Direktor des „Titanic“-Projektes, Michael Rawson vom „Lamont-Doherty For-

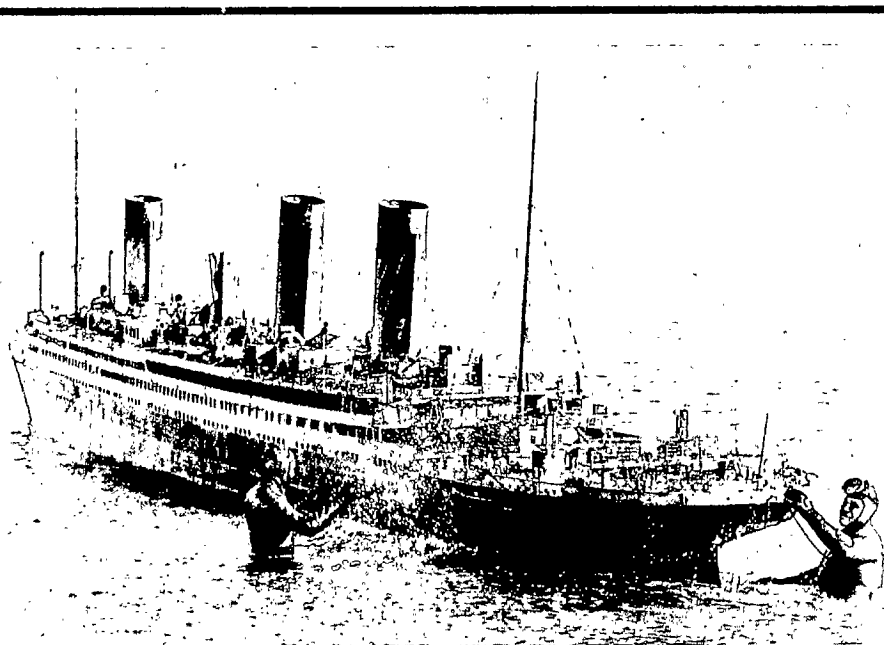
schungsinstitut für Geologie“ der Columbia University in New York. Die Columbia-Leute und die „Scripps Institution of Oceanography“ der Universität von Kalifornien haben sich zusammengetan, um mit dem Geld des texanischen Ölmannes Jack Grimm und eigenem Know-how den gesunkenen Dampfer aufzuspüren.

„Auch Ozeanographen und Geophysiker sind menschlich und haben zuweilen morbide Gelüste“, sagt Mike Rawson. „Auch wir glauben manchmal, daß es auf dem Meeresgrund noch aufregendere Dinge gibt als Tiefseegräben und vulkanische Grate.“ Auch dieses „Abenteuer“ bringe sie wissenschaft-

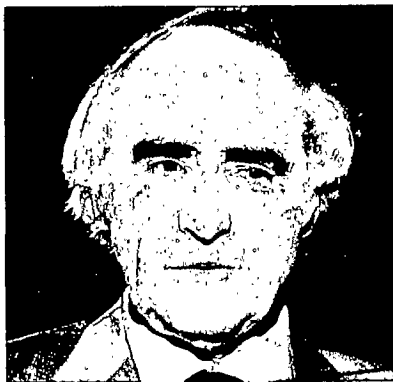
lich weiter. Außerdem sei es zur Zeit gar nicht leicht, Fonds für „seriöse“ Tiefseeunternehmungen zu bekommen. Geldgeber Grimm freilich hofft wohl auch auf handfestere Beute: Der Wert von Schmuck und Brillanten, die in dem Wrack eingeschlossen sind, wird auf 250 Millionen Dollar geschätzt.

Das Suchgebiet, 300 Meilen südöstlich Kap Race auf Neufundland, ist auch geologisch fesselnd. Wo die „Titanic“ unterging, fällt der Continental Shelf der Grand Banks steil ab in ein zerklüftetes Terrain aus Gräben und Graten. Rawson: „Die ‚Titanic‘ könnte pfeilgerade in einem dieser schmalen Gräben stecken. Schon des-





„Titanic“-Modell für US-Film*: Thriller der Saison



Geldgeber Grimm
Hoffnung auf reiche Beute

halb müssen wir mit dem Suchgerät nahe an den Meeresgrund heran.“

Mit einem ungleich primitiveren Vorläufer des „Seamarc“-Suchgeräts aus Magnetometer und Sonar ist 1963 schon das verunglückte amerikanische U-Boot „Thresher“ in 2600 Meter Tiefe gefunden worden. Auch das ist ein Grund für Rawsons Optimismus: „Unsere Box (das Suchgebiet) erstreckt sich mit reichlich Spielraum über alle differierenden Positionen, die als Untergangspunkt angegeben wurden. Wenn wir ohne Unterbrechung arbeiten können, brauchen wir nur drei Tage, um die Box einmal abzusuchen. Höchstwahrscheinlich haben wir die ‚Titanic‘ dann schon.“

Ist das Wrack geortet, will das Team auf der „Fay“ ein zweites Gestell hinablassen. Es ist ein Käfig, bestückt mit Strobe-Scheinwerfern und Kameras, die gegen den enormen Wasserdruck in dieser Tiefe (350 Kilopond auf den Quadratzentimeter) gepanzert sind. Die

Expedition hofft, damit brauchbare Fernsehaufzeichnungen und Filmaufnahmen von dem Katastrophenschiff zu bekommen.

William Ryan, der wissenschaftliche Leiter der Expedition, hat Zweifel, ob das Wrack überhaupt noch innerhalb der Such-Box liegt. „Das Unterwasserterrain fällt nach Südosten ab“, erklärt Ryan. „Wir haben festgestellt, daß haushohe Felsbrocken in solcher Tiefe auf einer nur vier Grad geneigten schiefen Ebene hundert Meilen weit abdriften können, und zwar in wenigen Tagen. Die ‚Titanic‘ könnte also weit von dem angenommenen Gebiet weggerutscht sein.“

Es könnte sogar sein, meint Ryan, daß das Wrack von der lockeren Sedimentschicht verschluckt worden ist, die sich in den überseeischen Gräben bis zu 2000 Meter dick abgelagert hat.

Falls die erste glückt, soll noch in diesem Jahr eine zweite Expedition gestartet werden: Mit einem Gerät, das über den Meeresboden geschleppt wird, ließe sich letzte Sicherheit über die Lage des Wracks gewinnen; einzelne Wrackteile könnten mit dem Gerät gehoben werden.

Den Rest soll dann im nächsten Jahr das Tieftauchboot „Aluminaut“ besorgen. Es kann sechs bis sieben Männer an Bord nehmen und rund 4500 Meter tief tauchen. Das Boot ist mit starken Scheinwerfern und außenbords tätigen Schneidbrennern ausgestattet.

Nach Grimms Planung soll die „Aluminaut“ ferngesteuerte Roboter aussenden. Sie könnten mit Kameras bestückt werden und, so hofft der Amerikaner, sogar ins Innere des Wracks eindringen, um Beute zu bergen — vielleicht sogar die ersehnten Klunker.

ger Ismay mehr als fünf Stunden vorher achtlos in die Tasche gesteckt hatte. Edward Smith fand Ismay zehn Minuten später im Rauchsalon der Ersten Klasse und erbat das Telegramm zurück mit den (von Ismay erinnerten) Worten: „Ich will es im Offiziers-Kartenhaus aushängen.“

Das ist nicht geschehen. Doch es kam noch schlimmer.

Um 19.30 Uhr meldete der Leyland-Line-Postdampfer „Californian“ mit Kurs auf Boston „drei große Eisberge“ südlich von seiner Position auf 41° 58' Nord und 49° 09' West, nur unerheblich weiter vom Kollisionspunkt entfernt als die Sichtung der „Amerika“.

Um 21.40 Uhr meldete der Dampfer „Mesaba“ ein 35 Seemeilen breites und in seiner Ost-West-Ausdehnung 90 Meilen tiefes Feld aus „schwerem Packeis, Feldeis und einer großen Zahl großer Eisberge“ direkt auf der Route der „Titanic“.

Die „Mesaba“ schickte diese Warnung direkt an die „Titanic“, deren Funkverkehr sie gehört hatte. Die „Titanic“ bestätigte beide Meldungen. Doch keine dieser Meldungen ist irgendeinem der Wachoffiziere auf der Kommandobrücke zur Kenntnis gebracht worden, auch nicht dem Kapitän — es sei denn (was niemand annimmt), Edward Smith wäre unzurechnungsfähig genug gewesen, eine so alarmierende Gefahr zu unterschlagen.

Harold Bride, der überlebende Funkassistent, wußte bei seiner Befragung vor dem Senatsausschuß nichts von der weitergeleiteten Meldung der „Amerika“. Und den Abend hatte er auf Freiwache in seiner Kojе verschlafen, bis Phillips ihn nach der Kollision weckte.

Nur soviel wußte Bride: daß Phillips an diesem Abend „äußerst beschäftigt“ war damit, Grußtelegramme der Passagiere an die Lieben daheim an die Landstation auf Kap Race (Neufundland) durchzugeben und von dort die letzten Börsenkurse von der Wallstreet zu empfangen.

„Titanic“-Funker Jack Phillips ist in die Legende eingegangen für sein heroisches Ausharren an der Morsetaste nach der Kollision. Daß er aber in den entscheidenden Stunden davor mit einträglichen Passagier-Telegrammen eingedeckt war und tatsächlich wenig Geduld für seemännische Nachrichten aufbrachte, konnte Funker Evans von der „Californian“ nur bestätigen.

Die „Californian“, der 9000-Tonnen-Dampfer des Kapitäns Lord, war aufgrund der Eis-Warnungen schon den ganzen Tag mit verstärktem Ausguck westwärts gefahren. Bei Einbruch der Nacht sichtete sie die von „Mesaba“ gemeldete riesige Eisbarriere. Kapitän Lord ließ die Maschinen stoppen und sein Schiff beidrehen. Ihm schien es zu gefährlich, bei Dunkelheit überhaupt weiterzufahren.

Eine Stunde vor der Kollision meldete sich Funker Evans auf Geheiß Lords

* Bei Dreharbeiten zu „Hebt die ‚Titanic‘!“



Funkkabine der „Titanic“ (Rekonstruktion)
35 Minuten nach der Kollision ...

noch einmal bei seinem Kollegen Phillips auf der „Titanic“:

SAY, OM (OLD MAN), WIR SIND VON EIS UMGEBEN UND GESTOPPT. POSITION 42° 05' NORD 50° 07' WEST.

Diese Position lag nicht mehr als 23 Seemeilen nördlich des Kollisionspunkts der „Titanic“. Aber von seinem Kollegen Phillips bekam Evans als Antwort nur dies zu hören:

KEEP OUT KEEP OUT (HALT DICH RAUS). I AM BUSY. ICH ARBEITE MIT KAP RACE. DU UNTERBRICHST MEINE VERBINDUNG.

Evans, der einzige Funker der „Californian“, hängte seine Kopfhörer daraufhin an den Nagel und legte sich schlafen. Die Notrufe des Superdampfers würde er nicht mehr hören.

75 Umdrehungen pro Minute machten die drei gigantischen Schrauben der „Titanic“, und mit gut 22 Knoten gleich 40 km/h Geschwindigkeit rauschte die Königin der Meere, von allen guten Geistern verlassen, weiter in eine Nacht hinein, wie es nach der Aussage des Zweiten Offiziers Lightoller „nur alle hundert Jahre einmal eine gibt“.

Diese Nacht war mondlos und sternenklar. Außer dem Fahrtwind des Schnelldampfers regte sich nicht die kleinste Brise. Und das Meer war „so glatt wie ein Fischteich“, in dem sich die Sterne spiegelten, so glatt, wie Lightoller (und nicht nur er) den Nordatlantik noch nie erlebt hatte.

Gegen 21 Uhr erschien Kapitän Edward Smith auf der Brücke und sprach

No.	Words.	Origin. Station.	Time handed in.	Via.	Remarks.
59.		Titanic	11:58 April 14-15		Distress Call Lige Lond
Cgd - SOS from M.S. 3 We have struck iceberg sinking fast come to our assistance Position Lat 41.46 N. Lon 50 14 W M.S. 3 A. L. Bannan SOS M.S. 3					

... das erste SOS: Notruf der „Titanic“*

mit dem Wachhabenden Lightoller über zwei Punkte: daß es kälter werde (die Temperatur war in den zurückliegenden zwei Stunden um sechs Grad Celsius auf den Gefrierpunkt gefallen). Und daß weiterhin kein Wind aufzukommen scheine.

Beide Wahrnehmungen hätten Smith und Lightoller aufs äußerste beunruhigen müssen. Das rasche Sinken der Lufttemperatur deutete — erst recht im Zusammenhang mit den Funk-Warnungen — ganz unabweisbar auf die Nähe von sehr viel Eis hin. Und die glatte See mußte das Erkennen von Eisbergen auch bei klarer Luft extrem erschweren.

Denn Eisberge strahlen nicht in glitzerndem Weiß. Sie sind oft mit Gletscherschutt bedeckt. Bei umgekippten „growlers“ ist das Eis dunkel graugrün und hebt sich kaum vom Wasser ab. Der phosphoreszierende Schaum der Wellen, die sich bei Dünung an einem Eisberg brechen, ist deshalb das erste und verlässlichste Erkennungsmerkmal für den ins Dunkel spähenden Ausguck.

Aber wenn kein Wind weht, kaum Dünung herrscht? „Schade, daß der Wind nicht geblieben ist, bis wir durch die Eisregion hindurch sind“, sagte Charles Lightoller nach seiner Erinnerung zu Smith.

Der Kapitän: „Aber die Luft ist ganz klar.“

Lightoller: „In jedem Fall würde ein Eisberg ein gewisses Maß an Licht reflektieren.“

Der Kapitän: „Oh, yes. Selbst wenn er uns seine dunkle Seite zukehrt, würden wir einen weißen Umriß erkennen.“

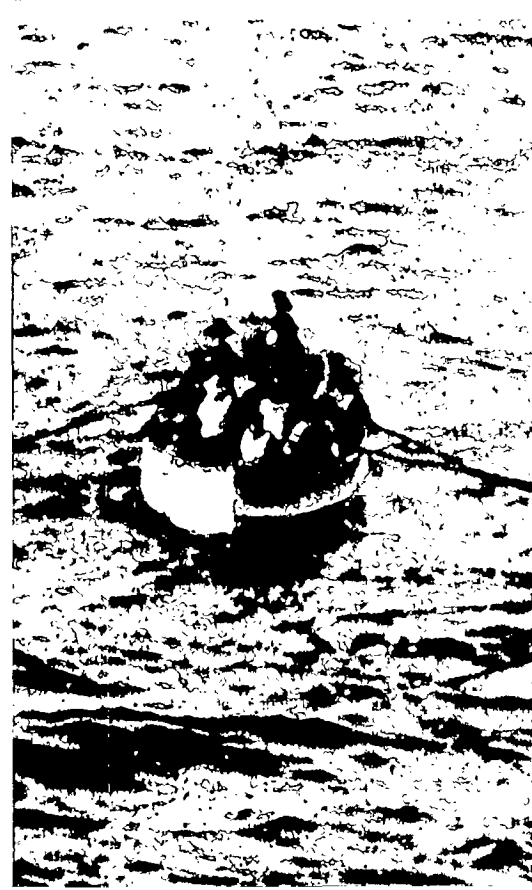
* Aufgefangen von dem 100 Meilen entfernten Dampfer „Birma“. Text: „An alle dringend SOS von M. S. Titanic — Sind mit Eisberg kollidiert sinken schnell kommt uns zu Hilfe Position 41° 46' Nord, 50° 14' West.“

Das war's. Edward Smith verließ die Brücke. Erst nach der Kollision betrat er sie wieder. Charles Lightoller sagte später aus, es sei ihm gar nicht in den Sinn gekommen, den Kapitän auf eine Verminderung der Geschwindigkeit anzusprechen.

Um 22.00 Uhr übergab Lightoller die Wachaufsicht an den Ersten Offizier William Murdoch. Die beiden sprachen über die Kälte, gegen die sich Murdoch mit einem dicken Schal gewappnet hatte. Lightoller erwähnte, daß er den beiden Fernglas-losen Ausguckposten im Krähenest, die noch bis Mitternacht Dienst taten, besondere Achtsamkeit eingeschärft habe.

Ausguckposten Frederick Fleet, vor dem US-Senatsausschuß auf die Frage,

„Titanic“-Überlebende vor der Aufnahme in



ob er und sein Partner Lee das „dunkle Objekt“, das vor der „Titanic“ auftauchte, mit einem Fernglas früher entdeckt hätte: „Wir hätten es ein bißchen früher sehen können.“

„Wieviel früher?“

„Früh genug, um auszuweichen.“

Gegen 23.40 Uhr sah Fleet die „schwarze Masse“ als Silhouette vor den Sternen überm Horizont. Die Entfernung konnte er schlecht schätzen.

Fleet riß dreimal an der Glockenleine zur Brücke. Es ist das Warnsignal „Hindernis direkt voraus“. Zugleich betätigte er das Telephon zur Brücke. Der Sechste Offizier Moody meldete sich.

„Er fragte mich, was ich sehe“, berichtete Fleet vor dem Senatsausschuß. „Ich sagte ihm: ‚Eisberg direkt voraus, Sir.‘“

„Und was sagte er darauf?“

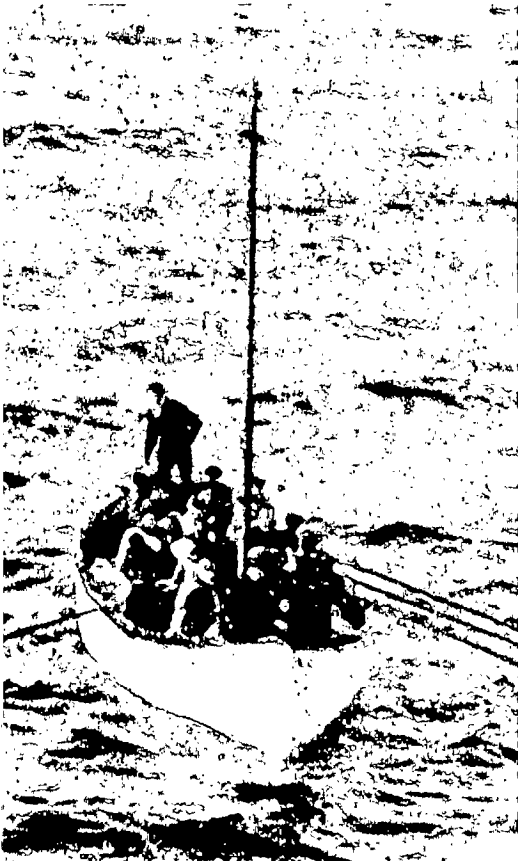
„Er sagte ‚Thank you‘.“

Moody's Dankesfloskel ist in die Legende eingegangen als ein skurriler Triumph britischen Phlegmas. Doch als Moody seinerseits den Ersten Offizier informierte, reagierte dieser keineswegs kaltblütig.

William Murdoch stürzte ins Ruderaus und befahl dem Rudergast Hichens: „Hart Backbord!“ Zugleich packte er den Maschinentelegraphen und ging für beide Maschinen von „Voll voraus“ auf „Äußerste Kraft zurück“.

Das 60 000-Tonnen-Schiff aber lief weiter geradeaus auf die rasch größer werdende „schwarze Masse“ zu. Nach Aussage des überlebenden Rudergastes

die „Carpathia“: „Wir hörten die Schreie“



Englischer Illustrierten-Titel 1912
„Wir hätten den Eisberg ...“

Hichens verging von dem Punkt, als er das Ruder „hart Backbord“ anliegen hatte, mehr als eine halbe Minute, bis der Bug der „Titanic“ nach Backbord zu schwenken begann. Da aber war der Eisberg schon heran, gerade recht, um den mächtigen Rumpf kurz hinter dem Bug an seiner Steuerbordflanke zu erwischen.

Der Eisberg war ganz und gar kein Riese, der den Dampfer überragte. Der Achterdeck-Wachhabende Rowe sah ihn nur 15 bis 18 Meter aus dem Wasser ragen — nicht einmal bis auf die Höhe des Bootsdecks der „Titanic“. Doch der sich schräg stellende und noch immer mit einem ungeheuren Trägheitsmoment vorwärts drängende Schiffsrumpf traf mit seiner unglücklichsten Partie auf eine Unterwasserkante der gefrorenen Masse.

Der Zeitgenosse, Ex-Seemann und Schriftsteller Joseph Conrad wunderte sich deshalb in einem Kommentar zu der Katastrophe auch nicht, daß der Luxusliner über 90 Meter oder fast ein Drittel seiner Länge hin aufgeschlitzt wurde „wie eine Keksdose der Firma Huntley & Palmer“. Und obwohl er Rücksicht zu nehmen suchte, war für Conrad ebenso klar, daß es dazu nur kommen konnte, weil eines der beiden Kommandos des Ersten Offiziers Murdoch auch nach dem damaligen Stand der Schiffsführerkunst verheerend falsch war.

Denn William Murdoch hatte eine Wahl: Bei äußerster Kaltblütigkeit und klarer Kenntnis der Schwerfälligkeit des dahinrauschenden Riesen hätte er zu dem Schluß kommen können, daß eine Kollision mit dem Eisberg unaus-

weichlich ist. Dann hätte er kein Ausweichmanöver versuchen dürfen. Er hätte dafür sorgen müssen, daß die „Titanic“ mit ihrem stabilsten und zugleich entbehrlichsten Teil, also mit dem Bug, so spitz und direkt wie möglich auf das Hindernis prallt.

Wahnwitz? Durchaus nicht. Auch White-Star-Manager Bruce Ismay mußte einräumen: „Wenn unser Schiff den Eisberg mit dem Bug gerammt hätte, wäre es nach menschlichem Ermessen nicht gesunken.“

Womit er sagen wollte: Dann hätte es nicht das verborgene Scharren von Enzensbergers „eisigem Fingernagel“ gegeben, sondern einen Ruck, der die



Deutscher Illustrierten-Titel 1912
... früher sehen können“

Passagiere aus ihren Betten geschleudert und eine Menge Knochen gebrochen hätte. Dann wäre das Vorschiff als Knautschzone restlos demoliert worden. Aber dann wären statt sechs Abteilungen des Dampfers wahrscheinlich nur die vordersten zwei Abteilungen vollgelaufen. Und damit hätte die „Titanic“ weiter schwimmen können.

Doch William Murdoch hatte nicht die Absicht oder die Nerven, den niet- und nagelneuen Stolz Britanniens bewußt in die schwarze Silhouette vor seinem Bug hineinzubohren. Dafür hätte es auch genügt, die Maschinen zu stoppen, um vor dem Aufprall ein wenig Fahrt wegzunehmen. Murdochs Maschinenkommando „Äußerste Kraft zurück“ wäre in keinem Fall mehr wirksam geworden: Die Maschinisten der „Titanic“ hätten mehr als drei Minuten gebraucht, die gewaltigen Aggre-

gate anzuhalten, umzuschalten und wieder hochzufahren.

Der Erste Offizier wollte ausweichen. Aber um damit zu reüssieren, hätte er die Nerven haben müssen, die Maschinen weiter mit voller Kraft voraus laufen zu lassen und sich auf das Ruderkommando „Hart Backbord“ zu beschränken. Denn bei der enormen Trägheit des Riesenschiffs wäre eine raschere und vielleicht rechtzeitige Richtungsänderung nur dann zu erwarten gewesen, wenn der volle Strömungsdruck der Schiffsschrauben auf dem hart Backbord liegenden Ruderblatt gestanden hätte. Doch mit seinem Maschinenkommando durchkreuzte William Murdoch sein Ruderkommando und nahm ihm die Wirkung.

Er trat auf die Bremse und riß zugleich das Steuer herum wie ein erschrockener Autofahrer und beschwor

Er hörte, wie Boxhall den Kapitän fragte: „Ist es wirklich ernst?“

Kapitän Smith: „Mr. Andrews sagt mir, daß er ihr (‘Titanic’) noch eine Stunde bis anderthalb Stunden gibt.“

„Mr. Andrews“ war ein leitender Schiffsbauer der Belfast Werft Harland & Wolff, die den Luxusliner gebaut hatte. Er machte die Jungfernfahrt mit, um eventuelle Mängel festzustellen.

Sobald klar war, daß in sechs Abteilungen des Rumpfes Wasser einbrach, teilte Andrews dem Kapitän mit, daß die „Titanic“ unter diesen Bedingungen nicht schwimmfähig sei. Das war schon knapp 20 Minuten nach der Kollision. Doch Edward Smith hielt sich erst einmal an die Auskunft seines Chef-Ingenieurs, der zunächst noch hoffte, er könne den Wassereintrich durch energischen Pumpeneinsatz begrenzen.

te nicht einmal der Hälfte der Menschen auf dem Dampfer Platz bieten. Für 2207 Personen gab es in den 16 festen Booten und den vier „zusammenlegbaren“ Flößen der „Titanic“ Raum für nur 1178 Personen — wenn wirklich alle diese Fahrzeuge voll besetzt würden.

Der Skandal der fehlenden Boote erregte die Zeitgenossen der „Titanic“-Katastrophe am heftigsten. Das anmaßende Vertrauen auf die Unsinkbarkeit des Schiffes und der kaltschnäuzige Geschäftssinn der Reeder schienen sich hier geradezu schamlos zu offenbaren.

Um so erstaunter war man, als die White Star Line nachwies, daß sie sich nur an die gültigen britischen Vorschriften zur Schiffssicherheit gehalten habe. Die betreffende Board-of-Trade-Regel besagte schlicht, daß jedes Passagierschiff von mehr als 15 000 Tonnen



Überlebende der „Titanic“-Besatzung bei der Ankunft in Plymouth: „In einem durchlöchernten Riesenfaß ertränkt zu werden, ist nicht

dadurch den Unfall erst herauf, den er vermeiden wollte. Er handelte in Panik, handelte wie jemand, dessen nautische Kenntnisse aus einer Hollywood-Verfilmung des Untergangs der „Titanic“ stammen. Und nicht nur aus Pietät gegenüber William Murdoch, mochte er sich auf dem sinkenden Schiff erschossen haben oder nicht, ist das Versagen dieses langgedienten und angesehenen Seeoffiziers von dem um die „Titanic“-Story bemühten englischen Autoren bisher stets mit Nachsicht übergangen worden.

50 Minuten nach der Kollision war der Befehl ergangen, die Rettungsboote auszuschwingen und mit Frauen und Kindern zu beladen. Doch nicht einmal der Dritte Offizier der „Titanic“, Herbert Pitman, war bis zu diesem Zeitpunkt über das Ausmaß des Schadens informiert. Pitman sah Kapitän Smith mit dem Vierten Offizier Boxhall und einigen Stewards hinter der Backbord-Brücke stehen und gesellte sich hinzu.

Erst 35 Minuten nach dem Zusammenstoß befahl Smith dem Funker Phillips, Notrufe zu senden. Und in keiner Minute konnte der Kapitän sich aufraffen, seine Deck-Offiziere von sich aus unmißverständlich ins Bild zu setzen. Sie waren so ahnungslos wie die Passagiere, wenn sie sich nicht ein Herz faßten und fragten wie Boxhall.

Denn die Kette von Versäumnissen und Fehlreaktionen, die das große Schiff und den Eisberg zusammengeführt hatte, setzte sich auch nach der Kollision ungebrochen fort. Schon der amerikanische Namensvetter des Kapitäns, der die Senatsuntersuchung der Katastrophe leitete, gewann den Eindruck, die Schiffsführung der „Titanic“ sei nach dem Unglück „wie gelähmt“ gewesen.

Gelähmt mit Grund. Denn je früher und zielstrebig die Rettungsboote besetzt und zu Wasser gelassen worden wären, desto früher hätte jedermann an Bord begriffen, daß diese Rettungsboote

über mindestens 16 in Davits aufgehängte Rettungsboote verfügen müsse.

„Und dabei ist es ganz gleichgültig, in welchem Umfange ein Schiff diese 15 000 Tonnen überschreitet?“ fragte der Vorsitzende der britischen „Titanic“-Verhandlung, Lord Mersey, voll Verblüffung, als er dies vernahm.

„Gewiß, My Lord, so steht die Sache“, erwiderte der Staatsanwalt.

Lord Mersey: „Welche Tonnage hatte die ‚Titanic‘?“

Der Staatsanwalt: „Sie hatte 46 328 Tonnen, My Lord.“

Die Vorschrift stammte aus dem Jahre 1899 — als es nur wenige Dampfer mit wenig mehr als 15 000 Tonnen gab. Der Schwachsinn, mit dem diese völlig überholte Regel stur auf die neuen Riesenschiffe angewendet wurde, ist ein Schlüssel zum Verständnis der Katastrophe — und nicht nur dieser Katastrophe des 20. Jahrhunderts.

Denn überholt vom technischen Fortschritt und vom jähen Wachstum der Schiffe war nicht nur die britische Beiboot-Regel. Überholt war wohl auch die seemannische Erfahrung des Kapitäns Smith und seiner Offiziere: 38 Jahre war Smith als Schiffsführer gefahren. Seine ersten Kommandos hatte er noch auf Seglern. Die Jungfernfahrt der „Titanic“ sollte sein ehrendes letztes Kommando sein, ehe er in den Ruhestand treten würde. Es muß ihm ähnlich ergangen sein, wie es heute griechischen Trampschiff-Kapitänen ergeht, wenn sie auf Supertanker umsteigen und mit den widernatürlichen Dimensionen nicht zurechtkommen.

Die Technik gab Widersprüche auf. Die Schiffe wurden schneller, größer und weniger manövrierfähig; die Wahrnehmungsmöglichkeiten kamen nicht mit, selbst wenn man von der spe-

sich nicht um diesen Punkt. Es gab in dem Gremium sogar einen amtlich bestellten „Anwalt der 3.-Klasse-Passagiere“, also der 706 Auswanderer im Zwischendeck der „Titanic“, von denen nur 178 überlebten.

Gleichwohl widerlegte die Untersuchung die von der Sensationspresse verbreiteten Berichte, daß die Zwischendecks-Passagiere von der Besatzung mit Gewalt daran gehindert worden seien, aus ihrer Falle im Bauch des Schiffes an Oberdeck zu klettern und die Boote zu erreichen. Oder wie es bei Hans Magnus Enzensberger gar heißt: „Offiziere, die, sinnlos betrunken, die Gangway hinuntertorkeln und auf den Mob ihre Pistolen leerfeuern, der aus dem Zwischendeck hochquillt...“

Die Wahrheit ist beklemmender: Niemand hat die Auswanderer gehindert, ans Oberdeck zu kommen. Aber niemand hat ihnen auch gesagt, daß das Schiff sinken wird. Offiziere und Besatzung der „Titanic“ haben die 3. Klasse einfach sich selbst überlassen.

So blieben die meisten Menschen im achteren Zwischendeck bis fast zum Schluß an ihrem Platz, zu scheu, um in die oberen Klassen hinaufzusteigen, und unwillig, ihre geringe Habe zurückzulassen. Sie hofften und beteten, bis es zu spät war. Als das Wasser in ihr

Quartier einzudringen begann, hatten alle Rettungsboote bereits abgelegt (siehe Titelbild**).

Aber von den theoretisch genau 1178 Bootsplätzen waren nur 711 besetzt. Mehr als 400 Menschen mußten zusätzlich und unnötig ihr Leben lassen, weil die „Titanic“-Führung auch im Hinblick auf die Boote grotesk fahrlässig war. Auf dem neuen Schiff mit der neuen Crew hatte nicht ein einziger Bootsdress stattgefunden. Im Hafen von Southampton waren lediglich zwei der Rettungsboote zu Wasser gelassen worden, um zu prüfen, ob die Davits funktionieren.

Auf dem sinkenden Schiff ließen die Deckoffiziere nur halb besetzte Boote wegfieren — in gutem Glauben. Denn traditionell wurden Beiboote nicht vollbesetzt zu Wasser gelassen, um zu verhindern, daß die nur vorn und achtern an den Davits aufgehängten Kähne unter der Last in der Mitte brechen. Niemand hatte die Offiziere der „Titanic“ darüber aufgeklärt, daß die Beiboote des Superliners so stabil konstruiert worden waren, daß sie vollbesetzt mit 65 Personen gefiert werden konnten.

„Titanic“-Bootsmann George Symons in seiner Aussage vor dem britischen Untersuchungsgremium: „Wir



heroischer...

ziellen „Titanic“-Idiotie absieht, den Ausguckposten Ferngläser vorzuenthalten.

Die „Titanic“-Führung versuchte, ihren Pott noch immer nach den gleichen Regeln zu fahren, die Sir Francis Drake einst auf seiner „Goldenen Hirschkuh“ entwickelt hatte. Die schiere Größe ihres Schiffes schärfte nicht ihre Umsicht. Sie flößte ihnen ein trügerisches Sicherheits- und Überlegenheitsgefühl ein und ließ ihre seemannischen Instinkte verkümmern.

„My Lord, die hervorstechenden Zahlen, die uns bei dieser Untersuchung beschäftigen sollten, sagen aus, daß 63 Prozent der 1.-Klasse-Passagiere gerettet wurden, 42 Prozent aus der 2. Klasse und nur 25 Prozent aus der 3. Klasse...“

Der Staatsanwalt bei der britischen Untersuchung der Katastrophe drückte

* Erschienen 1912 im „New York Herald“ mit der Unterzeile: „Wo Mannestum nicht unterging“.

** Gemälde von Professor Willy Stöwer (1864 bis 1931).



... als eine Fischvergiftung“: Allegorie zur „Titanic“-Katastrophe*

Das aktuelle politische Buch, das nicht nur Hintergründe aufzeigt, sondern auch Perspektiven setzt.



Andreas Graf Razumovsky
Ein Kampf um Belgrad
Tito und die jugoslawische
Wirklichkeit
544 Seiten, geb. DM 42.-

Die Nachfolgekrise des titoistischen Jugoslawien fällt in die Phase einer akuten Verschärfung des Ost-West-Konflikts. Wie 1914 fürchtet Europa, fürchtet die Welt eine krisenhafte Entwicklung auf dem Balkan. Will man die Entwicklungstendenzen in Jugosla-

wien verstehen, so muß man die geschichtlichen Grundlagen und die politischen Kräfteverhältnisse des Landes kennen.

Wird das Tito-System ohne Tito überleben?

Andreas Graf Razumovsky hat fünf Jahre lang für die »Frankfurter Allgemeine Zeitung« aus Belgrad berichtet. Er kennt die Geschichte Jugoslawiens, kennt die nationalen Konflikte im Vielvölkerstaat, kennt die »Neue Klasse«, kennt Mythen und Realitäten des »Selbstverwaltungs-Sozialismus« und des »blockfreien Lagers«. Mit Leidenschaft vertritt er die These, daß Terror und Verrat, die Grundkonstanten der jugoslawischen Politik vor Tito und unter Tito, auch den Verlauf der Nachfolgekrise bestimmen werden.

Gefahr durch die Forderung nach Autonomie?

Wenn der gewohnte diktatorische Entscheidungsfluß von oben nach unten nicht mehr reibungslos funktioniert, werden Forderungen nach nationaler Autonomie und wirklicher Selbstbestimmung zur Gefahr für die »Neue Klasse«. Die Heimkehr ins Lager des »proletarischen Internationalismus« würde sich dann auf dem Boden des Verrats am Titoismus, aber unter Wahrung des höheren Gutes der »revolutionären« Ordnung und der Wahrung der Privilegien der »Neuen Klasse« vollziehen.



hörten die Schreie, aber wir fuhren nicht zurück.“

„Was hinderte Sie daran?“

„Nun, dort war eine solche Masse von Leuten im Wasser, daß wir von ihnen überschwemmt worden wären.“

Als das große Schiff sanft versunken war, schwammen mehrere Hundert Menschen noch lebend in ihren Rettungsgürteln aus Kork in der glatten See. Sie schrien und keuchten. Doch binnen einer halben Stunde verstummten sie in dem eisigen Wasser.

Zwei Stunden später in der Morgendämmerung war die rettende „Carpathia“ heran und nahm die Überlebenden in den Booten auf. Von den Leichen fanden die „Carpathia“ und die verspätet herbeidampfende „Californian“ keine Spur mehr. Sie waren von einem Ausläufer des gewaltigen Eisfeldes mitgenommen worden, das der Dampfer „Mesaba“ der „Titanic“ am Vortag gemeldet hatte. Eine Woche später fand das Bergungsschiff „MacKay-Bennett“ 306 dicht beieinander treibende Leichen und nahm sie an Bord. Noch zwei Monate später wurden vereinzelt Tote im Nordatlantik gesichtet — aber nicht der Kapitän Smith und sein Erster Offizier Murdoch.

Der Zeitgeist der ausgehenden Belle Époque heroisierte und verkitschte die Katastrophe in allegorischen Bildern, in Balladen, Moritaten und einem „beschreibenden musikalischen Sketch für Pianoforte“. Besonders die Fassung, mit der die meisten Männer an Bord den Frauen den Vortritt ließen (so daß fast alle Damen und sämtliche 29 Kinder der 1. und 2. Klasse gerettet wurden), empfand man als erhebende Gewißheit, daß Mannestum und Ritterlichkeit trotz aller Dekadenz noch nicht verwehrt seien.

Die Frauenbewegung jener Tage freilich erlitt einen moralischen Rückschlag: Chauvies höhnten beharrlich, daß auf der „Titanic“ auf einmal nicht mehr nach „votes for women“ (Stimmrecht für Frauen) gerufen worden sei, sondern nur noch nach „boats for women“.

Joseph Conrad aber, dessen Seefahrergeschichten sich um die Frage nach Männlichkeit und Mut in tödlicher Lage drehen, machte den „Titanic“-Kult vom heroischen Untergang nicht mit. Er behielt das letzte Wort zu dem nordatlantischen Vorläufer des Massensterbens, das zwei Jahre später mit dem Weltkrieg begann.

Er schrieb: „In einem durchlöchernten und hilflosen Riesenfaß, für das man eine Fahrkarte gekauft hat, höchst unfreiwillig ertränkt zu werden, ist nicht heroischer, als still an einer Fischvergiftung einzugehen, die man sich durch eine beim Händler an der Ecke erworbene, doch leider nicht einwandfreie Büchse Lachs zugezogen hat.“