

37 Sekunden Schicksal

Was passierte in der Nacht des 14. April 1912, in der die „Titanic“ zu einem Mythos wurde? Neue Theorien legen nahe, dass eine seltene astronomische Konstellation und ein optischer Effekt zu dem Unglück führten. *Von Clemens Höges*



„Titanic“-Wrack, U-Boot (Gemälde von Ken Marschall)



Schicksal ist nur ein Wort dafür, dass man nicht weiß, warum etwas passiert und wann eigentlich alles bereit ist für die Tragödie. Und natürlich konnte William McMaster Murdoch in jener Nacht vor 100 Jahren nicht wissen, dass sich sogar Mond und Sonne gegen ihn gedreht hatten.

Der Erste Offizier der „Titanic“ war ein brillanter Nautiker, mit einem kühlen Kopf und einem erstklassigen Auge für Distanzen, Geschwindigkeiten und Winkel. Am 14. April gegen 23.30 Uhr Bordzeit stand er auf der Brücke, er hatte in diesen Stunden das Kommando über das gewaltigste Schiff der Welt, über die größte Maschine, die Menschen bis dahin erschaffen hatten: 269 Meter lang und „praktisch unsinkbar“, wie damals Experten schrieben.

Die „Titanic“ sollte das berühmteste Schiff aller Zeiten werden, ihre Jungfernfahrt eine Legende: Mit gut 21 Knoten rauschte sie über den Atlantik, fast Höchstgeschwindigkeit, der Kapitän hatte es so befohlen. Das Licht auf Brücke und Vorschiff war ausgeschaltet, Murdoch starrte nach vorn in die Schwärze der Neumondnacht.

Am 4. Januar war der Mond der Erde so nahe gekommen wie seit rund 1400 Jahren nicht mehr. Zudem standen Sonne, Erde und Mond genau in einer Linie. Die Konstellation habe die „Gezeitenkraft maximiert“, sagt Donald Olson, Professor für Astrophysik an der Texas State University.

Normalerweise bleiben viele jener Eisberge, die im Winter von den Gletschern Grönlands abbrechen, in den flachen Gewässern vor Neufundland und Labrador stecken. Auf dem Meeresgrund dort kann man die Furchen erkennen, die sie ziehen. Viele kommen erst wieder frei, wenn sie abschmelzen oder zerbrechen.

Aber im Frühjahr 1912, so die Theorie, die Olson und sein Team jetzt in der April-Ausgabe der US-Zeitschrift „Sky & Telescope“ publizieren, hoben wohl außerordentlich starke Gezeiten auch riesige Brocken über die Untiefen. Deshalb hätten mehr und viel größere Eisberge viel weiter nach Süden treiben können als sonst.

Auf rund 42 Grad nördlicher Breite kreuzten viele in jener Nacht den Kurs, den Murdoch auf der Brücke der „Titanic“ hielt. Das Schicksal ließ ihm dann noch 37 Sekunden. Zu wenig, um die Jahrhundertkatastrophe zu verhindern.

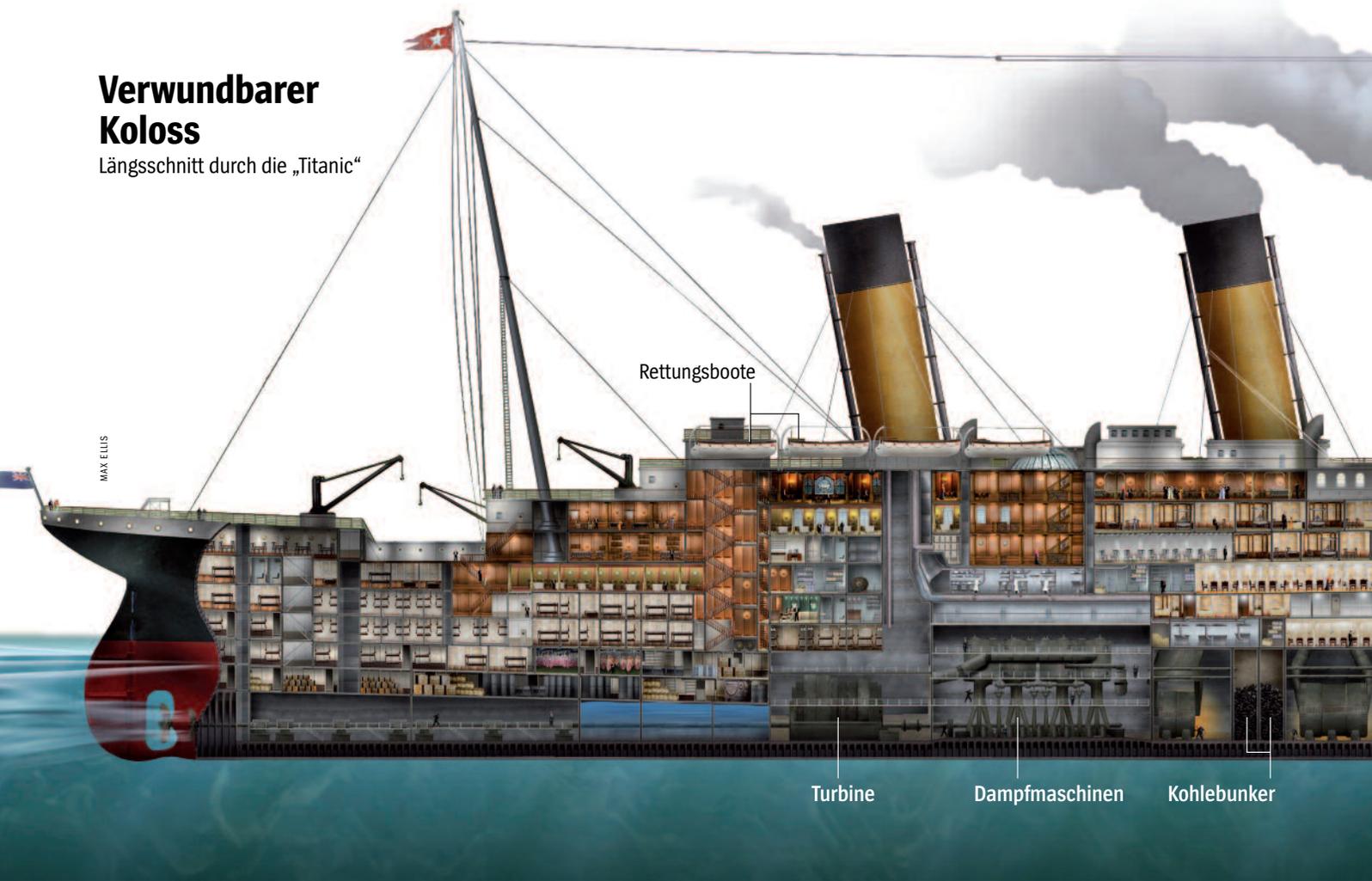
Wie konnte es so kommen? Die versunkenen Geheimnisse der „Titanic“ faszinieren Wissenschaftler seit Jahrzehnten. Aber jetzt lösen die Forscher Stück um Stück jene Rätsel, die noch geblieben waren: Amerikanische Experten haben zum Jahrestag die entscheidenden Minuten rekonstruiert, Metallurgen fanden heraus, dass Rumpfnieten aus zu sprödem Material mit Schuld am Untergang seien.

Die Smithsonian Institution in Washington veröffentlichte vor wenigen Tagen Tei-

KEN WARSCHALL

Verwunderbarer Koloss

Längsschnitt durch die „Titanic“



le einer Untersuchung, die etwas gespenstisch anmutet: Danach könnte ein seltenes optisches Phänomen – die sogenannte Super-Refraktion – den Eisberg beinahe unsichtbar gemacht haben. Und das amerikanische Meeresforschungsinstitut Woods Hole hat in einer mehrere Millionen Dollar teuren Operation das Wrack so präzise vermessen, wie das bislang unmöglich war.

Denn der Untergang der „Titanic“ beschäftigt die Menschen bis heute wie kein anderes Unglück, obwohl es in den 100 Jahren seither unendlich viel Leid gab. Obwohl Millionen Menschen in zwei Weltkriegen und im Holocaust starben, obwohl die Raumfähre „Challenger“ auseinanderflog und die Havarien von Tschernobyl und Fukushima die moderne Technik in Frage stellten.

Auch in der Geschichte der Seefahrt gab es schlimmere Katastrophen: 1987 kamen fast 4400 Menschen beim Untergang der philippinischen Fähre „Doña Paz“ um. Rund 1500 Menschen ertranken in jenen knapp drei Stunden, in denen die „Titanic“ sank, ungefähr 700 überlebten. Aber in diesen Stunden entstand der Mythos „Titanic“.

Dabei wäre die „Titanic“ nicht einmal lange das größte Schiff der Welt geblieben: Fünf Wochen nach ihrem Untergang lief in Hamburg die viel größere „Imperator“ vom Stapel.

Trotz alledem sind über die „Titanic“ bislang mehr als 3000 Bücher erschienen, mindestens zehn Spielfilme gibt es, unzählige Dokumentationen. „Titanic“-Gesellschaften in Großbritannien, den USA oder sogar der Schweiz bringen Fachzeitschriften heraus.

Zum Jahrestag werden Fernsehstationen in 86 Ländern eine neue britische Serie über die „Titanic“ ausstrahlen. Am 5. April wird James Camerons Kino-Klassiker „Titanic“, einst der teuerste und erfolgreichste



Der Kapitän Edward John Smith

ignorierte Eiswarnungen und ließ die „Titanic“ viel zu schnell fahren. Er ging mit ihr unter.

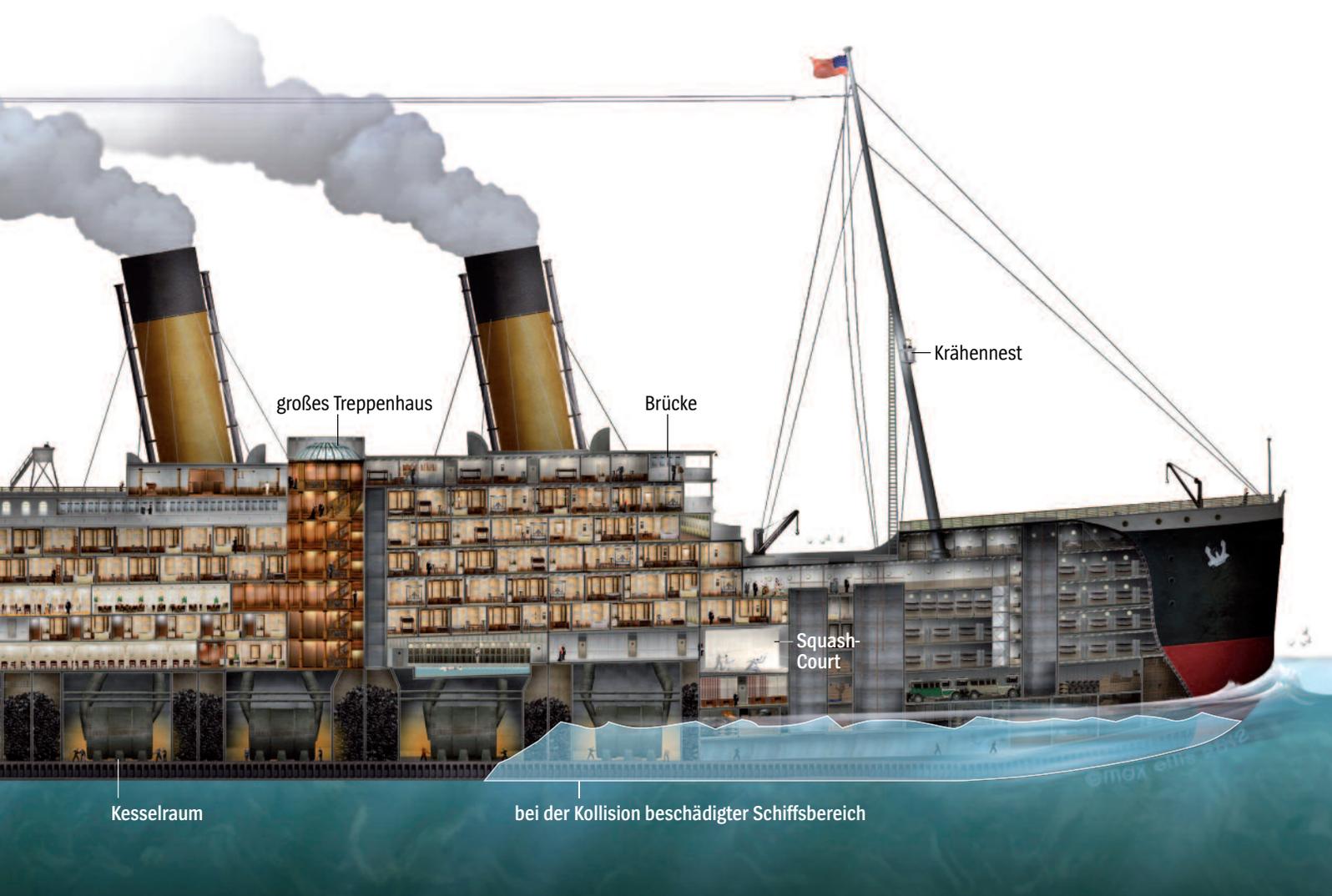
Film der Kino-Geschichte, weltweit neu anlaufen, diesmal in 3-D-Technik.

In den USA, England und Irland sind Gedenkfeiern geplant, große Kreuzfahrtschiffe werden „Titanic“-Freaks an die Stelle des Untergangs bringen. Serviert wird abends das letzte Menü, das es in der ersten Klasse gab: Austern, Filet Mignon, Gänseleberpastete. Und die Firma Deep Ocean Expeditions will mindestens 80 besonders harte Fans mit U-Booten zum Wrack bringen. 60 000 Dollar kostet ein Ticket für den Trip in die Tiefe.

Die „Titanic“ sei „das ultimative Symbol des Desasters“, sagt der irische Marine-Historiker Michael McCaughan. Eine Schlüssel-Ikone der Kultur sei sie „und eine der großen Metaphern unserer Zeit“. Sie habe den „Hochmut der Menschen“ entlarvt, die glaubten, mit Technik könnten sie die Natur unterwerfen.

Und die „Titanic“ war eine Welt für sich, sie trug Glanz und Elend der Menschheit, auf ihren Decks verteilten sich die sterbende europäische Feudalgesellschaft und der aufstrebende amerikanische Kapitalismus wie im wahren Leben: Oben in der ersten Klasse reisten einige der reichsten Männer ihrer Zeit, unten im Rumpf bitterarme Auswanderer mit nichts als der Hoffnung auf eine Zukunft.

In den zwei Stunden und 40 Minuten dieser Tragödie entfalteten die Menschen



an Bord ihre Charaktere, als hätte ein Profi das Drehbuch geschrieben: Feiglinge versuchten sich in Sicherheit zu bringen, und Menschen, von denen man es vielleicht nicht erwartet hätte, zeigten Größe. Sinnlos, aber immerhin.

Manche Szenen wurden zu Arabesken der Geschichte: Kapitän Smith soll seine Leute vor dem Untergang ermahnt haben: „Be british, boys, be british.“ Der amerikanische Multimillionär und Playboy Benjamin Guggenheim ging in den Tod mit den Worten: „Wir haben uns bestens angezogen und sind bereit unterzugehen wie Gentlemen.“

Und der Immobilien-Magnat John Jacob Astor, nach heutigen Werten wohl einige Milliarden Dollar schwer, soll an der Bar gespottet haben: „Ich habe Eis bestellt, aber das jetzt ist lächerlich.“

In den Originalquellen findet sich das Zitat nicht, aber als sicher gilt, dass Astor nicht nur seiner jungen, schwangeren Frau, sondern auch einem Auswandererkind in ein Rettungsboot half. Dann steckte er sich an Deck eine Zigarette an und wartete mit seinem Airedale-Terrier Kitty auf das Ende.

Die „Titanic“ stehe für „Liebe, Tod“ und „all das Wichtige, mit dem wir uns auseinandersetzen müssen“, sagt Regisseur Cameron (siehe Interview Seite 64). 33-mal tauchten er und seine Crew in

winzigen U-Booten auf 3800 Meter Tiefe ab, der Bug der „Titanic“ ragt dort so gerade hoch wie damals, am 8. April an der Pier in Southampton.

Klar zum Ablegen ist sie an jenem Tag noch nicht. Ihre 29 Dampfkessel können 46000 PS auf die Wellen der drei Propeller wuchten. Dafür müssen die Heizer 850 Tonnen Kohle pro Tag in die Öfen schaufeln. Aber in England streiken die Bergarbeiter. Mühsam kaufen White-Star-Mitarbeiter auf anderen Schiffen Kohle zu-



ULLSTEIN BILD

Der Erste Offizier William McMaster Murdoch

versuchte ein verzweifelttes Ausweichmanöver – und hätte den Eisberg wohl besser frontal gerammt.

sammen, Träger schaffen Sack um Sack in die Bunker der „Titanic“. Zugleich versuchen Hunderte Besatzungsmitglieder, sich auf dem neuen Schiff zurechtzufinden.

Kapitän Edward John Smith ist noch an Land, William Murdoch hat also das Kommando, ein zierlicher Mann, ernst und ruhig.

Im Trubel von Southampton setzt Murdoch sich hin und schreibt an seine Schwester: „Meine liebe Peg, ich verbringe all die Zeit damit, Männer für die Arbeit zu finden, auch wenn wir Überstunden bezahlen müssen. Aber jetzt sind wir fast fertig für die Reise.“

Murdoch schreibt auch darüber, dass die White-Star-Manager unbedingt noch einmal die Offiziersstellen umbesetzen wollen. Er ahnt nicht, welche Folgen das haben wird. Denn der bisherige Zweite Offizier David Blair lässt die beiden Ferngläser wegschließen, die die Matrosen auf See im Ausguck tragen sollen. Das gehört zu seinen Pflichten, die Gläser sind teuer und wichtig, sie dürfen auf keinen Fall im Chaos vor dem Ablegen verschwinden. Sie landen in einem Schrank in Blairs Kajüte.

Als die Manager entscheiden, dass Blair nicht mehr gebraucht wird, schreibt der eine Postkarte an seine Schwägerin: „Ich fürchte, ich werde hier Platz machen müssen. Dies ist ein großartiges Schiff. Ich



DAVID PAUL MORRIS / GETTY IMAGES

Treppenaufgang der ersten Klasse*: „Ich habe Eis bestellt, aber das jetzt ist lächerlich“

bin sehr enttäuscht, dass ich die erste Reise nicht mitmachen kann.“

Es ist ziemlich hektisch, als er von Bord geht. Wahrscheinlich vergisst er es einfach: Auf jeden Fall sagt Blair weder Murdoch noch seinem Nachfolger Charles Lightoller, wo die Ferngläser liegen. Schicksal.

Lightoller ist 38, ein erfahrener Seemann, ein Abenteurer. Er hat schon nach Gold gegraben am Klondike, er war Cowboy in Kanada, jetzt ist er für die Gläser zuständig, neben vielem anderen. „Ich war absolut vertraut mit so ziemlich jeder Art Schiff“, wird er später schreiben, „aber ich brauchte 14 Tage, um sicher von einem Trakt in einen anderen zu finden. Es gab zum Beispiel eine gewaltige Gangway-Tür an Steuerbord achten, groß genug, um mit einer Pferdewagen durchzufahren. Aber drei Offiziere versuchten einen ganzen Tag lang, sie zu finden.“

Stauend wandert auch Violet Jessop durch die Gänge, eine der 18 Stewardessen an Bord, sie soll Damen der oberen Decks bedienen. Jessop ist 24 Jahre alt, sie liebt das Leben auf Schiffen, die weite Welt. Sie ist wohl auch ein wenig schlicht, die Schule musste sie abbrechen, und sie findet alles hinreißend: die Holzschnitzereien überall, den Luxus. Über dem großen Treppenhaus wölbt sich ein Glasdach,

* Nachbau in einer Ausstellung in San Francisco 2006.

Liftboys fahren mit ihren Fahrstühlen auf und ab, auf den Böden liegen feine Teppiche, in Ecken stehen Statuen. Schuhputzer, Stewards und Bademeister kümmern sich um die feineren Passagiere, ein Trompeter bläst zum Essen mit der Melodie des Stücks „The Roast Beef of Old England“.

Jessop, eines von neun Kindern armer irischer Auswanderer, geht all die berühmten Namen auf der Passagierliste durch, und sie staunt, als John Jacob Astor IV seine neue Frau an Bord bringt, jünger als sein Sohn aus erster Ehe. Seit Monaten schrieben die Zeitungen schon über den Skandal in höchsten Kreisen, und natürlich las Jessop solche Sachen: „Aber statt der strahlenden Dame meiner Träume sah ich eine blasse Frau mit traurigem Gesicht im Arm ihres Gatten. Und es dämmerte mir, dass aller Reichtum der Welt innere Zufriedenheit nicht ersetzen kann.“

Am 10. April, es ist ein Mittwoch, soll es losgehen. Am Morgen kommt Kapitän Smith an Bord, groß, mit weißem Bart, der erfahrenste Kommandant der Reederei. Dies soll sein letzter Törn vor dem Ruhestand werden.

„Jeder Offizier würde sich die Ohren abschneiden lassen, um einmal unter ihm fahren zu dürfen“, wird Lightoller später sagen. „Man lernte schon, wenn man nur zusah, wie er ein Schiff mit voller Kraft voraus durch die vertrackten Fahrwasser

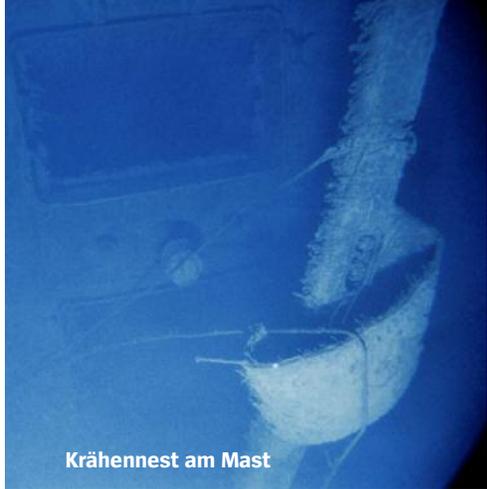
vor New York zirkelte – manchmal nur mit ein paar Fuß Wasser zwischen dem Schiff und den Sandbänken.“

Smith lässt seine Crew antreten, dann gibt es eine kurze Einweisung in die Rettungsboote. Der erste Designer der „Titanic“ hatte 48 Stück eingeplant, genug Plätze für alle 2200 Menschen an Bord. Doch der Vorstand der White Star Line entschied, die „Titanic“ sei sicher, so viele Boote würden nur die Promenadendecks für die Passagiere versperren. 16 feste Rettungsboote und 4 Faltboote mussten reichen. Neumodische Korkwesten hatten die Manager immerhin noch für alle an Bord gekauft, sinnlos, denn im Nordatlantik tötet die Kälte des Wassers innerhalb von Minuten.

Kurz nach dem Appell fährt ein Chauffeur eine Daimler-Limousine an die „Titanic“ heran. Ein feiner Herr steigt aus, mit einem Schnurrbart wie Kaiser Wilhelm: Joseph Bruce Ismay wird vielen später als der Schurke der Tragödie gelten.

Ismay hat die Reederei White Star von seinem Vater übernommen und dann an den amerikanischen Eisenbahn-Magnaten und Bankier John Pierpont („J. P.“) Morgan verkauft. Ismay ist noch Vorstandschef, er hat eine der beiden besten Suiten auf der „Titanic“ für sich reserviert.

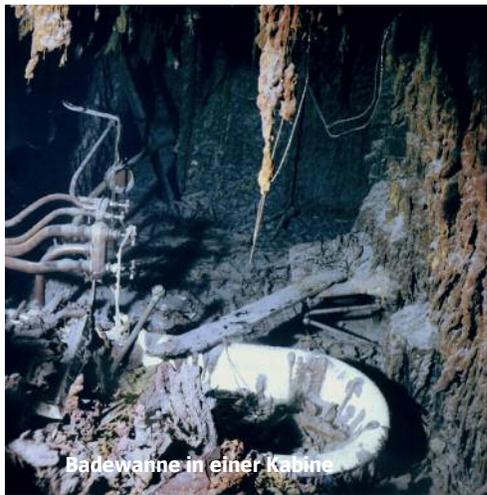
Der Reeder bringt nur einen Sekretär und einen Diener mit, angeblich winkt er seiner Frau und den Kindern nicht einmal mehr hinterher, als die Daimler wie-



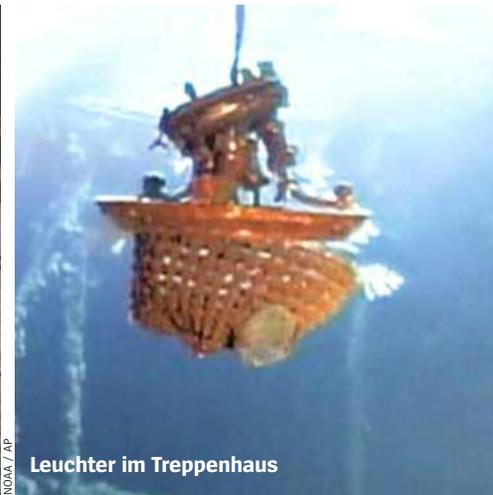
Krähennest am Mast



Maschinenteil auf der Brücke



Badewanne in einer Kabine



Leuchter im Treppenhaus

der von der Pier rollt – so ergriffen ist er offenbar von seinem neuen Schiff. Die vier riesigen Schornsteine der „Titanic“ überragen die Häuser der Stadt. Die modernen Dampfmaschinen brauchen zwar nur drei, aber die Schiffe der Konkurrenzlinie Cunard haben vier. Also ließen Ismays Leute noch eine Attrappe hinten-draußen stellen.

Drei fast identische Schiffe hatten sie 1907 bei der Belfaster Werft Harland & Wolff in Auftrag gegeben. Die Neubauten sollten mit ihrem Luxus alles übertrumpfen, was auf der profitablen Nordatlantikroute fuhr, danach sollten auch die Namen klingen: Das erste Schiff, rund 15 Zentimeter kürzer als die „Titanic“, taufte Ismays Manager „Olympic“. Das dritte Schiff, noch im Bau, sollte „Gigantic“ heißen. Nach der Katastrophe lief es dann aber doch als „Britannic“ vom Stapel.

Und vielleicht war es auch keine schöne Idee, das mittlere Schiff „Titanic“ zu nennen. Denn 14 Jahre zuvor war ein kurzer Roman über ein Schiff namens „Titan“ erschienen. Die „Titan“ in diesem Buch war das größte und luxuriöseste Schiff der Welt. Sie galt als unsinkbar, hatte wasserdichte Schotten, drei Propeller und zwei Masten und konnte rund 3000 Passagiere aufnehmen – wie die „Titanic“. Und auch die Buch-„Titan“ gehörte einer Reederei aus Liverpool.

In der Erzählung rammte die erfundene „Titan“ schließlich zwischen Amerika und England einen Eisberg und sank. 1500 Menschen ertranken – in einer Nacht im April. „Futility“ hieß das Buch: Sinnlosigkeit.

Aus dem Frühstücksraum seines Hotels kann der Londoner Wissenschaftslehrer Lawrence Beesley am Tag der Abreise die Schornsteine der „Titanic“ sehen. Seine Frau ist im Vorjahr gestorben, er sucht Ablenkung. Er hat zweite Klasse gebucht, schlendert aber nun über das ganze Schiff. Er schaut sich die Salons und die Biblio-



Der Passagier Lawrence Beesley

konnte in ein Rettungsboot klettern und überlebte. Der Lehrer protokollierte die Katastrophe präzise.

theken an, es gibt einen Squash-Platz, ein Schwimmbad, ein Türkisches Bad, einen Fitnessraum. Darin stehen auch ein elektrisches Pferd und ein elektrisches Kamel, für den Fall, dass Passagiere der ersten Klasse nicht auf ihren täglichen Ausritt verzichten wollen.

Zwei Pressefotografen kommen in den Fitnessraum, als Beesley gerade auf einem neumodischen Fahrradtrainer strampelt. Deshalb wird es später ein Foto von diesem unauffälligen Mann in mittleren Jahren geben, der da ein wenig lächerlich wirkt.

Mittags legt die „Titanic“ ab, der Sog ihres riesigen Rumpfes reißt einen anderen Dampfer von der Pier los. Vor dem französischen Cherbourg ankert sie noch einmal kurz, auch vor Queenstown in Irland, sie ist zu groß für die Häfen, Barkassen bringen neue Passagiere. In Cherbourg steigt ein Deutscher zu, 20 Jahre alt, elegant, mit wachen Augen, schmalem Mund, die schwarzen Haare kämmt er sich mit Pomade zurück. Baron Alfred von Drachstedt nennt er sich. Doch die Identität ist falsch, echt ist die Pistole in seinem Gepäck.

Alfred Nourney heißt er wirklich, er kommt aus Köln und hat sich in Paris gerade neue Arbeitskleidung gekauft: feine Sachen, Spazierstöcke, einen Federhalter, ein wenig Schmuck. So etwas ist wichtig für Drachstedt, und der Aufpreis für sein Ticket erster Klasse ist sein Einsatz in einem großen Spiel. An keinem anderen Ort der Welt sitzen so viele reiche Männer so nahe beieinander wie auf der „Titanic“. Und Drachstedt ist professioneller Glücksspieler.

Schon seit Southampton sind die 19-jährige Helen Newsom aus New York und ihre Mutter an Bord. Die Mutter hat ihre Tochter auf eine Tour durch Europa mitgenommen, damit sie einen Mann vergisst, sie hält Helen noch für ein Kind. Karl Behr heißt dieser Mann, ein Jurist und Tennisspieler: Er nahm am Davis-Cup 1907 teil und in Wimbledon im selben Jahr.

Behr hatte noch nebenbei Geschäftliches auf dem alten Kontinent zu erledigen, und so folgte er den beiden nach Europa. Irgendwie schafft Helen es gegen Ende ihrer Reise – so heißt es zumindest in einer Biografie –, ihm ein Telegramm an die Berliner Dependence der Firma seines Vaters zu schicken, ohne dass ihre Mutter das merkt: „Sailing home from England on Titanic's Maiden Voyage.“ Behr eilt nach Cherbourg, da kann er die Barkasse zur „Titanic“ noch erwischen. Er trägt einen Diamantring seiner Mutter bei sich, sein Vater hat ihm den zugesteckt.

Nachdem die „Titanic“ in Queenstown die Anker gelichtet hat, lassen die Offiziere sie zum ersten Mal richtig laufen, hinaus auf den offenen Atlantik. Lightol-

„Es geht um Liebe und Tod“

Regisseur James Cameron über die Faszination der „Titanic“



Szene aus dem Kinofilm „Titanic“ mit Leonardo DiCaprio und Kate Winslet, 1997

20TH CENTURY FOX / AP

SPIEGEL: Herr Cameron, gemeinsam mit Ihrer Crew sind Sie mehr als 30-mal mit U-Booten zur „Titanic“ hinuntergetaucht. Warum?

Cameron: Wir haben unter anderem für den Dokumentarfilm „Die Geister der Titanic“ gedreht, und wir wollten herausfinden, was da unten ist. Aber vor allem ist es faszinierend: wie eine Welt-raum-Mission, und wir waren die Astronauten, Hightech um uns herum. Und dann taucht plötzlich die „Titanic“ aus dem Dunkel auf wie aus einer Jenseits-Welt, man kann sie besuchen, aber man kann nicht bleiben. Sie sieht aus wie ein verwünschtes Schloss. Ich habe versucht, Emotionen auszuschalten. Aber es ist sehr emotional.

SPIEGEL: Emotionen? Während Sie eingezwängt in einem kleinen U-Boot hocken, 3800 Meter unter der Wasseroberfläche, und nicht wissen, ob Sie es wieder nach oben schaffen?

Cameron: Oh ja, an einem Tag hatten wir ein technisches Problem, und wir setzten auf dem Deck der „Titanic“ auf. Auf einmal wurde mir klar, das war die Stelle, an der die Musiker der Bordkapelle spielten, als das Wasser sie holte. Und wo die Passagiere zu den Booten liefen. Als

wir nachher wieder auf unserem Mutterschiff waren, setzte ich mich hin und weinte. Alles, was ich über die Dramen an Bord wusste, kam da hoch. All die Männer zum Beispiel, die sich opferten, die zurücktraten von den Rettungsbooten und wussten, dass sie ihre Frauen und Kinder nie wiedersehen würden.

SPIEGEL: Und was bedeutet das heute noch für Sie, für uns?

Cameron: Der Untergang hat den Menschen damals gezeigt, wer sie sind: Wuchsen sie in der Tragödie, oder rannten sie schreiend davon? Oder zogen sie sich Frauenkleider an, um sich zu retten? Wir haben es leichter, wir haben 100 Jahre Abstand. Aber jeder kann sich fragen: Wie und wer bin ich eigentlich? So etwas macht die Geschichte der „Titanic“ groß.

SPIEGEL: Es hat weitaus schlimmere Katastrophen gegeben, mit viel mehr Opfern.

Cameron: Es geht nicht um Zahlen. Es geht um die Hybris der Besitzer des Schiffes, es geht auch um die Zeit damals, eine sehr optimistische Zeit: Flugzeuge wurden gebaut, die Menschen hatten elektrisches Licht, vieles sah nach einer großartigen Zukunft aus, dafür stand die „Titanic“. Und dann plötzlich

passiert das Unvorstellbare, das alles geht quasi unter. Auch heute gibt es Undenkbares. Einen Atomkrieg zum Beispiel. Die „Titanic“ zeigt: Unvorstellbares passiert doch.

SPIEGEL: Das belegen andere Unglücke auch. Warum fasziniert ausgerechnet dieses Schiff die Menschen nach einem Jahrhundert immer noch?

Cameron: Weil die „Titanic“ immer eine Metapher sein wird. Da war die erste Klasse, die zweite, die dritte und dann die Crew. Wir hatten also Oberschicht, Mittelstand, Unterschicht und die Regierung. Die Regierung wird von den Mächtigen beeinflusst – hier war das Bruce Ismay, der Reeder der „Titanic“. Dann fahren diese Leute viel zu schnell und zocken ganz lässig mit dem Leben der Menschen. Und als sie den Eisberg vor Augen haben, ist es zu spät. So ist das jetzt mit dem Klimawandel. Ich bin gerade auf Guam, ich tauche da zur tiefsten Stelle der Erde hinunter, im Marianengraben. Vor zwei Tagen hat mir der Präsident von Mikronesien erzählt, wie sein Land schrumpft, das sind ja nur ganz flache Atolle hier.

SPIEGEL: Sollten Sie nicht lieber darüber Filme drehen?

Cameron: Als die Terroristen des 11. September an die 3000 Menschen umbrachten, tauchte ich gerade zur „Titanic“. Ich kam erst zwölf Stunden danach zum Mutterschiff zurück und war wohl der letzte Mensch der westlichen Hemisphäre, der davon erfuhr. Ich dachte mir, wie so tauchen wir in die Vergangenheit, wenn gerade wieder Geschichte gemacht wird? Tage später erkannte ich, dass die „Titanic“ uns eine Art Vergrößerungsglas gab, um auch dieses neue Desaster zu interpretieren, die Gefühle von Verlust und Wut. Filme geben uns

ler: „Wir bewunderten sie für die Art, wie sie sich benahm, weil überhaupt keine Vibrationen zu spüren waren, weil sie ruhig blieb, obwohl wir die Geschwindigkeit immer weiter erhöhten.“

Nach 1920 sollte das Gerücht auftauchen, Reeder Ismay und Kapitän Smith hätten die „Titanic“ mit Volldampf ins Eis geprügelt, um sich das sogenannte Blaue Band zu holen, den Preis für die schnellste Atlantikreise.

„Nichts dieser Art“, so Lightoller, „wir haben es nicht darauf angelegt, eine Rekordpassage zu schaffen.“ Das könnten sie auch gar nicht. In Queenstown wirft Murdoch, der Erste Offizier, noch einen

Ismay hat dagegen kaum eine Chance. Aber die Cunard-Dampfer laufen rau, und er glaubt, dass die Reichen lieber ein paar Stunden später ankommen, als fünf Tage lang über die Reling zu spucken. Deshalb werden seine drei Schiffe vor allem bequem gebaut, auch wenn die Cunard-Liner unter allen Bedingungen mindestens zehn Prozent schneller sind.

Am Freitag und am Samstag läuft das Leben ruhig auf der „Titanic“. Stewardess Violet Jessop freundet sich mit dem Bordarzt an, einem alten Zausel aus Irland, der nie geheiratet hat, aber nun seine Kajüte mit Fotos der schönsten Frauen der Welt vollhängt.

Karl Behr, der verliebte Wimbledon-Spieler, schafft es ein paarmal, seine Helen abzuspassen. An einem der Tage will er ihr den Diamantring geben, aber sie lehnt ab, vorerst.

Lehrer Beesley steht an Deck und versucht „die allgemeinen Bewegungen des Schiffes durch die Wellen“ zu analysieren. Oft beobachtet er von oben die erstaunlich fröhlichen Auswanderer aus der dritten Klasse, die aufs Heck dürfen, wenn sie mal den Himmel sehen wollen.

Doch am Sonntag, es ist der 14. April, das Wetter ruhig, merkt Beesley, dass der Fahrtwind an Deck eiskalt wird. Die meisten Passagiere verziehen sich nach drinnen. Der Lehrer geht in die Bibliothek, der hagere Bibliothekar verteilt Formulare, „für Besucher der Vereinigten Staaten, Dampfschiff Titanic, Nr. 31444, D“.

Violet Jessop zittert im Schiff: „Es war eine Nacht fürs Bett, für Wärme, für kuschelige Gedanken an zu Hause und einen Kamin“, notiert sie.

In einer Kammer zwölf Meter hinter der Brücke hämmern die beiden Funker Jack Phillips und Harold Bride auf die Morsetaste ein. Phillips ist 25 Jahre alt, Bride 21, Jungs mit glatten Gesichtern. Der Morsefunk ist noch ziemlich neu, Hightech. Der Italiener Guglielmo Marconi gehörte zu den Erfindern, erst elf Jahre zuvor hatte es ein gemorstes „S“ über den Atlantik geschafft. Der spätere Nobelpreisträger Marconi hatte schon 1897 ein Start-up gegründet, die Marconi Company.

Phillips und Bride sind seine Angestellten, nicht die der Reederei. Sie sollen vor allem mit den privaten Telegrammen der Passagiere Geld verdienen. Doch gegen neun Uhr morgens empfangen sie Signale eines anderen Schiffes, eine Eiswarnung. Kapitän Smith lässt die Meldung auf der Brücke aufhängen.

Um 13.42 Uhr kommt vom White-Star-Dampfer „Baltic“ die nächste Eiswarnung, konkreter: Ein griechischer Dampfer habe Eisberge und Treibeis gesichtet, nicht weit weg von der „Titanic“. Smith nimmt die Meldung und zeigt sie kurz danach Ismay auf dem Promenadendeck, der steckt den Zettel ein. Smith unter-



Filmemacher Cameron (l.)*

CAFFESO/FACE TO FACE

die Gelegenheit, Gefühle auszuloten. Warum schauen sich Leute die „Titanic“ an? Auch damit sie weinen können. Verlust ist ein Teil des Lebens, es geht um Liebe und Tod und darum, dass Liebe durch den Tod erst definiert wird. Um all das Wichtige, mit dem wir uns auseinandersetzen müssen.

SPIEGEL: Hat die „Titanic“ noch Geheimnisse?

Cameron: Überall sind diese kleinen Geheimnisse: Ich konnte zum Beispiel meinen Roboter in den Funkraum hineinmanövrieren, wir sahen die Stellung der Schalter, wir sahen, dass die Funker Jack Phillips und Harold Bride versucht haben, ihre Anlage zu justieren, als alles zusammenbrach. Bride überlebte ja, Phillips Leiche wurde nie gefunden. Bride sagte, Phillips habe noch gefunkt, als er ihn das letzte Mal sah. Und der Roboter zeigte uns, dass Phillips das Gerät ausgeschaltet hat. Offenbar hat er versucht rauszukommen, aber wahrscheinlich war es zu spät. Die „Titanic“ gibt ihre Geheimnisse nur sehr langsam preis.

kurzen Brief an seine Eltern ein: „Es läuft alles ganz ordentlich jetzt“, schreibt er, „aber wegen des Kohlenarbeiterstreiks werden wir nur 19 oder 20 Knoten fahren können.“ Die White-Star-Leute konnten nicht genug Kohle zusammenkaufen, um die Bunker der „Titanic“ zu füllen.

Aber der Verdacht auf ein Rennen lag nahe. Denn die Atlantikreisen sind ein großes Geschäft, ständig pendeln Schiffe zwischen den USA und Europa hin und her, an Bord Geschäftsleute und Postsäcke, auch die „Titanic“ fährt als Royal Mail Ship (RMS). Viel Geld bringen die Auswanderer in der dritten Klasse ein, deren Kajüten weit unten im Schiff liegen. Deshalb werden auf der „Titanic“ vor allem Auswanderer ertrinken.

Fünf Tage ungefähr dauern die Reisen normalerweise, besonders erbittert kämpfen zwei Firmen um Marktanteile: die Cunard-Linie und Ismays White Star. Doch seit J. P. Morgan White Star gekauft hat, wird es hart für Ismay. Sein neuer Chef Morgan will den Atlantikverkehr möglichst komplett unter seine Kontrolle bringen, die britische Regierung fürchtet den Amerikaner, sie hält dagegen und subventioniert Cunard. Mit Staatshilfe lässt sich die Reederei um 1907 zwei neue Schiffe bauen: die RMS „Lusitania“ und die RMS „Mauretania“. Sie sind schlank und schnell.

* Mit dem Schauspieler Bill Paxton im U-Boot auf dem Weg zur „Titanic“ 2003.

nimmt nichts. Noch ist die Sicht gut, er fühlt sich wohl sicher. Kleine Eisberge kann die „Titanic“ beiseiteschieben, große schaffen es selten bis hierher.

Am Abend macht Bride Pause, Phillips muss allein einen Stapel von Privattelegrammen durchmorsen. Um 21.40 Uhr funkt das Frachtschiff „Mesaba“: „Sichteten starkes Packeis und zahlreiche große Eisberge, auch Treibeis.“ Und die Mesaba gibt die Position durch: Das Eis treibe bei 42 Grad Nord, 49 Grad West.

Phillips versteht wenig von Koordinaten. Er weiß wohl nicht, dass die „Titanic“ genau auf dieses Seegebiet zuhält. Und er ist zu beschäftigt, den Funkspruch jemandem zu geben. Lightoller wird später behaupten, Phillips habe ihm gesagt, er habe die Nachricht unter einen Briefbeschwerer gesteckt.

„Hätten Kapitän Smith oder ich von dieser Gefahr gehört und nicht sofort die Fahrt reduziert oder gestoppt, hätten wir kriminell fahrlässig gehandelt“, so Lightoller. Aber die Wahrheit ist: Schon nach den anderen Warnungen hätte Smith bei Dunkelheit beidrehen oder wenigstens viel langsamer fahren müssen.

Der Atlantik sei jetzt glatt „wie Glas“, so Lightoller. Oft entdecken Matrosen nachts nicht den Eisberg, sondern nur die Gischt der Wellen, die sich an ihm brechen. Aber da sind keine Wellen in dieser Nacht.

Um 22 Uhr übernimmt Murdoch das Kommando auf der Brücke. Lightoller wünscht ihm viel Spaß bei seiner Wache. Ab und zu schaut der Kapitän vorbei. Natürlich dürfte Murdoch aufstoppen oder den Kurs ändern, wenn er eine akute Gefahr sieht. Sonst aber nicht. Und Murdoch kann ja kaum über den Bug des eigenen Schiffes hinaussehen.

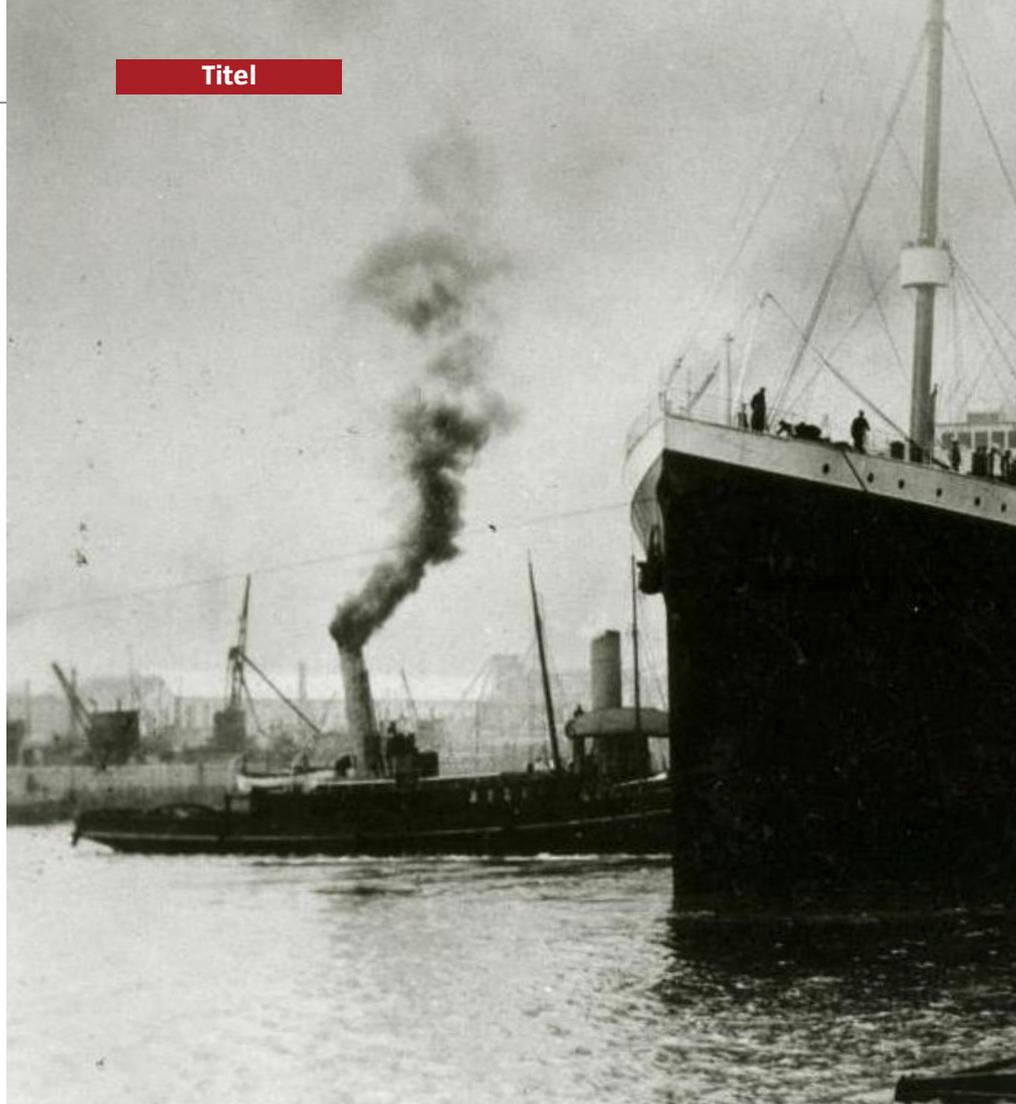
Zur selben Zeit klettern die Matrosen Reginald Lee und Frederick Fleet durch den hohlen Mast auf dem Vorschiff in das sogenannte Krähenest, eine Kanzel hoch oben für die Männer, die Ausschau halten sollen. Die White-Star-Linie heuert Ausguckmänner mit guten Augen extra an, sie haben nur zweimal je zwei Stunden Dienst pro Tag.

Ein Eisberg kann schwarz aussehen oder blau, schmutziggrau oder weiß, er ist wie ein getarntes Raubtier, das auf Beute wartet.

Der Fahrtwind bläst Fleet und Lee ins Gesicht: rund 21 Knoten, fast 40 Stundenkilometer, die gefühlte Temperatur liegt bei minus sieben Grad. Ihre Augen müssen tränen. Ihre Ferngläser liegen irgendwo auf diesem Riesenschiff, niemand weiß wo.

Praktisch blind also jagt die „Titanic“ in ein Eisfeld hinein. Smiths Befehl gilt, aber dieser Befehl ist Wahnsinn.

In Untersuchungsausschüssen in London und New York wird es später um den strittigen Punkt gehen, ob Ferngläser geholfen hätten. In London werden sie Fleet fragen:



„Hätten Sie den Eisberg mit einem Fernglas früher gesehen?“

Fleet: „Sicherlich.“

„Also waren die Ferngläser Ihrer Meinung nach der Unterschied zwischen Sicherheit und Katastrophe?“

Fleet: „Ja.“

Aber so eindeutig ist das nicht, auch weil nach 23 Uhr so etwas wie Dunst aufzieht. Es ist ein gespenstischer Dunst, er liegt immer nur genau vor Lee und Fleet,



ULSTEIN BILD

Der Zweite Offizier Charles Herbert Lightoller

war ein Ex-Cowboy und Abenteurer. Die „Titanic“ zog ihn hinunter – doch im letzten Moment hatte er Glück.

nicht aber hinten oder seitlich. Dieser Dunst, von dem die beiden später erzählen werden, passt ganz gut zu einem optischen Phänomen: Eine sogenannte Super-Refraktion könnte den Eisberg nahezu unsichtbar gemacht haben, so der britische „Titanic“-Experte Tim Maltin, dessen Theorie die Smithsonian Institution veröffentlicht. Maltin stützt sich vor allem auf Logbücher anderer Schiffe, die an dem Tag in der Nähe waren und Seltsames berichteten.

In jener Nacht fuhr die „Titanic“ vom warmen Golfstrom in die eiskalte Labrador-Strömung. Die Luft wurde unten immer kälter, darüber lag warme Luft, Inversion nennt sich dieser Effekt. Luftschichten brechen das Licht, das ist heute gut erforscht. Und dann erscheint über dem wirklichen Horizont ein zweiter Horizont. Die Schicht dazwischen kann die sieg wirken – ein optischer Effekt, das Gegenteil einer Fata Morgana: Lee und Fleet können nicht sehen, was doch da ist. Wenn in dieser Nacht wirklich Super-Refraktion herrschte, wie Maltin glaubt, dann starren die beiden auf den falschen Horizont.

Kurz vor 23.40 Uhr sieht Fleet „ein schwarzes Objekt“ genau voraus, ganz nah. Ein Eisberg. Er schlägt die Glocke im Krähenest dreimal. Dann greift er



„Titanic“-Abfahrt am 10. April 1912 in Southampton

den Telefonhörer, der direkt mit der Brücke verbindet. „Was siehst du?“, fragt der Sechste Offizier, der auf der Brücke zwischen Telefon und Rudergänger Dienst tut. „Eisberg gerade voraus“, brüllt Fleet. „Danke“, sagt der Offizier.

Fleet schaut wieder nach vorn, jetzt sieht er, wie groß dieser Eisberg ist. Ungefähr 20 Meter hoch, er überragt den Bug der „Titanic“. „Eine dunkle Masse, die durch den Dunst kam“, so Lee, „mit einer weißen Spitze.“

In diesen Sekunden gibt Murdoch den Befehl, scharf nach links zu fahren, er reißt auch den Hebel des Maschinentelegrafens herum, aber das wird nicht mehr viel helfen: Die Maschinisten brauchen viele Sekunden, um die Dampfmaschinen zunächst zu stoppen und dann auf volle Kraft rückwärts zu schalten. Im selben Moment legt Murdoch auch den Schalter für die Schotten um: Unter Deck fahren schwere Stahltüren zwischen den 16 Abteilungen herunter.

Fleet sieht jetzt, wie die „Titanic“ unter ihm abdreht, doch ein Koloss von 53 000 Tonnen dreht entsetzlich langsam. Um zwei Strich – 22,5 Grad sind das – schwenkt der Bug herum. Nicht genug.

Die britische Untersuchungskommission wird sich später Versuche mit dem Schwesterschiff „Olympic“ anschauen.

Um zwei Strich zu drehen, braucht sie genau 37 Sekunden. Der Eisberg sei also nur noch 457 Meter weit weg gewesen, als Fleet ihn sah, überschlagen die Briten.

Aber vielleicht ist die Wahrheit tragischer. Ein US-Expertenteam hat zum Jahrestag alle Zahlen durchkalkuliert, Tempo, Rudergröße, Drehgeschwindigkeit, es sind komplizierte Diagramme. 20 bis eher 30 Sekunden fehlen, das ist ihr Ergebnis. Sekunden, in denen Murdoch wohl nichts



Die Stewardess Violet Jessop

kümmerte sich um reiche Ladys. Beim Untergang rannte sie noch einmal zurück ins Schiff.

tat, außer zu hoffen, es am Eisberg vorbeizuschaffen. Denn wenn er die „Titanic“ drehen würde, das wusste er, würde das empfindliche Heck ausscheren, eine vielleicht noch größere Gefahr.

Vielleicht wäre es am besten gewesen, wenn er genau auf die Mitte des Eisbergs gezielt hätte. Vielleicht Hunderte Menschen wären dann im Vorschiff zerquetscht worden, gesunken wäre die „Titanic“ aber wohl nicht: Töte Hunderte, rette tausend – wie soll ein Mensch das entscheiden in 20 oder 30 Sekunden? Murdoch nimmt den Mittelweg, er fährt das eigentlich perfekte Ausweichmanöver: zieht die „Titanic“ im Zickzack kurz nach links, dann lässt er hart Gegenruder legen, um das Heck wieder vom Eis wegzudrücken.

In dem Moment aber rammt die „Titanic“ den Eisberg. Von oben stürzen Tonnen von Eis auf die Decks. Unter Wasser reißen Stahlplatten auseinander wie Pappe, Spanten geben ächzend nach, das Wasser gurgelt in das Schiff, erst vorn, dann Sekunde um Sekunde immer weiter hinten, als die „Titanic“ am Eisberg entlangschrammt.

Kapitän Smith stürzt auf die Brücke. Aber die „Titanic“ ist so schwer, sie stoppt nicht hart, die Passagiere auf dem Schiff spüren fast nichts. Lehrer Beesley sitzt auf dem Bett in seiner Kabine, er merkt nur, dass sich die Matratze etwas bewegt.

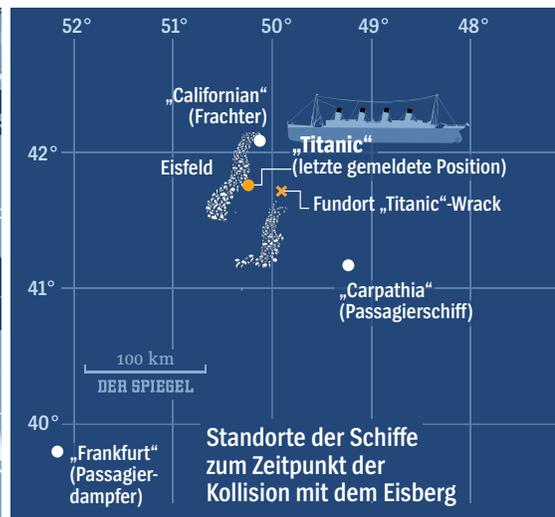
Der falsche Baron Drachstedt hatte sich zum Dinner in seinen Frack geworfen, jetzt zockt er im Rauchsalon der ersten Klasse mit einem Pelzhändler und einem Juwelier. Er fühlt einen leichten Ruck nach links, mehr nicht, aber er wird unruhig: „Ich wollte mal raus.“

Es ist kalt an Deck, kein Mensch zu sehen. Er geht nach vorn. Auf dem Vorschiff sieht er Eisklötze, der Kölner denkt sich: „Meinje, wat han die denn Eis je-laden?“

In dem Moment kommen Kapitän Smith und zwei Männer aufgeregt von der Brücke. Sie laufen hinunter ins Schiff, Drachstedt hinterher, es ist erleuchtet unten, sie kommen aber nur bis zum Squash-Court. „Auf dem Platz stand das Wasser schon einen halben Meter hoch“, so Nourney alias Drachstedt. Smith habe sich umgedreht und durch ihn durchgesehen, „völlig geistesabwesend“.

Drachstedt geht zurück in den Rauchsalon, er erzählt dem Juwelier und dem Pelzhändler, was er gesehen hat. „Never mind“, sagt einer der beiden, die „Titanic“ sei ja unsinkbar.

Doch einer der Männer, die mit Smith runtergingen, ist Thomas Andrews. Er weiß besser als jeder andere, dass die „Titanic“ nicht unsinkbar ist, er hat sie konstruiert. Andrews führt die sogenannte Garantiegruppe der Werft Harland & Wolff: acht Schiffsbauer, die dafür sorgen



sollen, dass nichts schiefgeht auf der Jungfernfahrt.

Er hat die „Titanic“ so entworfen, dass 2 der 16 wasserdichten Abteilungen volllaufen dürfen. Deshalb wäre das Schiff vielleicht davongekommen, wenn Murdoch den Eisberg frontal gerammt hätte. Aber unten sieht Andrews nun, dass die See jetzt in fünf Abteilungen strömt, dann auch in die sechste.

Sechs Abteilungen sind zu viel. Das Gewicht wird den Bug immer weiter hinabdrücken, bis Wasser über die Schotten schwapppt, durch Bullaugen und Luken in alle anderen Abteilungen fließt. Leben und Tod werden jetzt eine Frage von Kubikmetern und Minuten, Andrews kann das berechnen.

Jahrzehntelang werden Experten glauben, der Eisberg habe die „Titanic“ aufgeschlitzt. Bis Sonaraufnahmen zeigen, dass er die Bordwand an mehreren Stellen nur eingedrückt hatte. Stahlplatten waren dort auseinandergerissen, wo Niete sie zusammenhielten.

2008 untersuchte unter anderem ein Metallfachmann vom amerikanischen National Institute of Standards and Technology die Niete. Beim Bau hatten die Werftmanager offenbar schwere Probleme, genug Niete zu bekommen. Nur für die Mitte des Rumpfes setzten sie Niete aus zähem Stahl ein. In die Platten am Bug schlugen sie Niete aus sprödem Eisen.

Das Wasser strömt nun durch sechs kleine Lecks in den Rumpf, alle zusammen nur rund 1,2 Quadratmeter groß. Als Konstrukteur Andrews mit seinen Berechnungen fertig ist, sagt er Smith, die „Titanic“ werde in etwa zwei Stunden sinken. Und alle wissen, dass Bruce Ismays Leute viel zu wenig Rettungsboote eingeplant haben.

Aber wenige Routen sind dichter befahren als jene über den Nordatlantik. Etwa ein Dutzend Schiffe könnten der „Titanic“ zu Hilfe kommen, doch nicht alle haben schon Funk. Wohl rund 20 See-

meilen weit weg liegt der Frachter „Californian“ mit gestoppter Maschine im Treibeis. Nur hat sich der einzige Funker gegen 23 Uhr schlafen gelegt. Etwa 50 Meilen weit weg fährt der Passagierdampfer „Carpathia“, Höchstgeschwindigkeit 14,5 Knoten, er könnte in etwa vier Stunden da sein.

Eine Viertelstunde nach Mitternacht funkt Phillips das erste Signal, die Buchstaben CQD und die Position – SOS hat sich als eindeutiges Notsignal noch nicht durchgesetzt, CQD heißt nur „Achtung, zuhören“.

Das deutsche Passagierschiff „Frankfurt“ antwortet, dann meldet sich die „Carpathia“. Phillips morst: „Kommt sofort. Wir haben einen Berg gerammt.“ Der „Carpathia“-Funker morst zurück: „Soll ich das meinem Kapitän sagen? Braucht ihr Hilfe?“ Phillips antwortet: „Ja, kommt schnell.“

An ein anders Schiff funkt er: „Wir sinken. Ich kann nichts hören wegen des Dampfes.“ In diesen Minuten lassen die Maschinisten mit mörderischem Pfeifen den Druck aus den vorderen Kesseln ab, die „Titanic“ könnte sonst explodieren.



Der Spieler Alfred Nourney

reiste unter falschem Namen, mit einer Pistole bewaffnet, und hatte es auf Millionäre abgesehen.

Sie halten nur die hintersten Kessel weiter unter Dampf, denn die drehen die schweren Generatoren für Funkgerät und Licht, sie betreiben die acht Lenzpumpen, die pro Stunde etwa 1700 Tonnen Wasser wegschaffen können. Sie halten die „Titanic“ also ein paar Minuten länger über Wasser, kostbare Minuten. Und in absoluter Dunkelheit wäre es fast unmöglich, die Rettungsboote zu beladen.

Die Ingenieure und Heizer könnten fliehen, aber sie halten durch bis zuletzt, obwohl sie das Wasser kommen sehen. Hell erleuchtet wird die „Titanic“ untergehen. Und fast alle Maschinisten mit ihr.

Auf der „Carpathia“ lässt Kapitän Arthur Rostron sofort den Kurs ändern. Er befiehlt äußerste Kraft voraus, er lässt alle Heizungen ausschalten: Jedes Quäntchen Dampf soll auf die Kolben der Maschinen geleitet werden. Die „Carpathia“ beschleunigt auf 17,5 Knoten, dafür wurde sie nicht konstruiert, doch die Maschinen halten es aus. So schnell wie nie zuvor rauscht sie mit schäumender Bugwelle genau auf das Eisfeld zu.

Rostron hat 740 Passagiere an Bord. Er weiß, was er riskiert. Er schickt mehrere Männer nach vorn und an die Seiten, um Ausschau zu halten, er verstärkt den Ausguck im Krähennest. Die drei Bordärzte sollen sich für die „Titanic“-Opfer bereitmachen, an die Gangways lässt er Strickleitern legen, die Kajüten der Crew werden freigeräumt.

Andere Schiffe melden sich, die „Baltic“ funkt: „Wir kommen.“ Sie würde fast einen Tag brauchen. Die „Frankfurt“ liegt in der Gegend, wie nah genau, wird wohl eines der letzten Rätsel der Unglücksnacht bleiben. Aber es gibt offenbar ein Missverständnis zwischen den Funkern. Irgendwann morst Phillips: „Du Idiot, bleib dran, aber halte dich raus.“

Auf der „Titanic“ befiehlt Smith: „Frauen und Kinder zuerst.“ In der ersten Klasse geht der falsche Baron Drachstedt an die Bar, er steckt sich eine Flasche Whisky und zwei Sandwiches unter den Frack.



Eisberg nahe der Untergangsstelle
Abgerissene Farbe an der Seite

Dann holt er aus seiner Kabine Schal, Mantel und Pistole.

Die meisten Passagiere bleiben ruhig, aber an manchen Stellen des Bootsdecks ist schon die Hölle los: „Ladys and children first“, brüllen Offiziere. Drachstedt findet irgendwie zu Rettungsboot 7, es hängt noch fast leer in seinen Davits, den kleinen Bootskränen, er klettert rein.

Karl Behr lässt sein Gepäck in der Kabine, er will zu Helen. Er findet sie vor ihrer Kabine, sie gehen zum Bootsdeck, sie sehen White-Star-Chef Bruce Ismay, noch in seinen Pantoffeln. Sie hören die Bordkapelle spielen, die Musiker wollen die Menschen beruhigen.

Behr und Newsom kommen zu Boot 7. Helen findet, die Menschen da drin seien mutig, weil sie sich in einem so kleinen Boot rund 20 Meter bis zum Wasser her-unterlassen wollen.

Lightoller hat das Kommando über die Boote an Backbord, Murdoch über die an Steuerbord. Murdoch erlaubt, dass Boot 7 weggefiert wird. Die Männer an Bord sollen in die Nähe einer Gangway-Tür rudern, um andere Passagiere aufzunehmen, wenn das Schiff weit genug gesunken ist. Ismay sagt Karl Behrs Gruppe, sie sollte sich bei Boot 5 bereitmachen.

Matrosen feuern weiße Raketen in den Himmel. Erst nach der „Titanic“-Katastrophe werden rote Raketen als Notzeichen gelten.

Auf der „Californian“ sind die Raketen zu sehen. Aber der Kapitän kann sich keinen Reim darauf machen. Die Raketen scheinen kaum über den Horizont hinauszukommen. Und es wirkt, als würde das andere Schiff weiter weg fahren – womöglich auch das ein Effekt der Superrefraktion.

Um 1.10 Uhr funkt Phillips: „Wir sinken. Bug voran.“ Eine Viertelstunde später: „Wir schicken die Frauen in die Boote.“ Dann bittet er Rostron von der „Carpathia“: „Komm so schnell wie möglich, alter Mann. Unser Maschinenraum läuft voll.“

Die Stewardess Violet Jessop friert an Deck, sie läuft nach unten, um sich eine Decke zu holen – vorbei an den verlassenen Kabinen all der prominenten Passagiere: „Juwelen glitzerten auf den Tischen, silberne Schuhe lagen, wohin sie jemand weggeschleudert hatte.“ Wieder an Deck schaut sie noch fasziniert zu, wie galant John Jacob Astor IV seiner Frau in ein Boot hilft, dann rettet sie sich selbst in ein anderes.

Helen Newsom und Karl Behr sehen, wie das Wasser auf einem Deck unter ihnen Menschen wegreißt. Ismay kümmert sich um die Passagiere der ersten Klasse. Jemand drängt die Frauen, sofort ins Boot zu steigen. Behr bleibt noch an Deck stehen. Helen streckt ihre Hand aus, dann klettert er auch hinein.

Lehrer Beesley schafft es, Rettungsboot 13 zu erreichen. Er schaut zur „Titanic“ zurück: „Niemand auf dem Schiff konnte noch Zweifel an seinem Ende haben, und trotzdem zeigten die 1500 Passagiere und Besatzungsmitglieder keine Reaktion. Nicht ein Ton kam von ihnen, wie sie ruhig auf den Decks standen oder unter diesen ihren Pflichten nachgingen.“



Der Schiffsarchitekt Thomas Andrews

hatte die „Titanic“ konstruiert. Er war an Bord und berechnete, wann alle untergehen würden.

Kurz nach zwei Uhr kommt Kapitän Smith in den Funkraum. Die Signale, die Phillips und Bride senden, kommen auf den anderen Schiffen nur noch schwach an. Offenbar zerstört das Wasser die Elektrizität, die Stromspannung sinkt. Smith sagt: „Kommt Männer, ihr habt eure Pflicht getan. Geht jetzt. Jetzt gilt: Jeder Mann für sich selbst.“

Phillips schaut nur kurz hoch, dann morst er weiter. Etwa zur selben Zeit stürzt ein Mann in den Funkraum und versucht, Phillips die Schwimmweste zu entreißen. Phillips und Bride schlagen ihn nieder und funken weiter. Der letzte Funkspruch der „Titanic“ ist auf keinem der anderen Schiffe mehr zu verstehen. Um 2.17 Uhr bricht der Kontakt plötzlich ab, das Wasser erreicht die Funkerbude.

Um diese Zeit verschwindet auch Kapitän Smith. Konstrukteur Andrews setzt sich in den Rauchsalon, er zieht seine Schwimmweste aus, er wartet auf das Ende. Und gleich mehrere Leute in den Booten sehen jetzt ein Getümmel auf Murdochs Steuerbordseite. Plötzlich habe Murdoch eine Pistole gezogen, er habe sie sich an den Kopf gehalten und abgedrückt. Lightoller wird Murdochs Witwe später eine sanftere Version schildern: „Murdoch versuchte, das vordere Faltboot ins Wasser zu lassen. Ich schaute auf ihn und seine Männer herunter. In diesem Moment tauchte das Schiff, und wir waren alle im Wasser.“ Murdochs Leiche wird nie gefunden.

Der Sog der „Titanic“ zieht Lightoller auf das Gitter eines Lüftungsschachts: Das Wasser „nagelte mich da fest, während das Schiff unter die Oberfläche sank. Ich kämpfte und trat, aber es war unmöglich wegzukommen.“ Er erkrank fast schon, „als plötzlich eine enorme Druckwelle heißer Luft aus dem Schacht kam und mich an die Oberfläche schleuderte“ – wahrscheinlich war weit unten ein Kessel explodiert.

Lightoller schwimmt zu einem der Faltboote, das kieloben im Wasser treibt. Rund 30 andere, die um ihr Leben schwimmen, schaffen es bis dorthin, klettern auf den umgedrehten Rumpf. Lightoller übernimmt das Kommando und bringt sie durch die Nacht.

Der falsche Baron Drachstedt sitzt in seinem Rettungsboot und raucht in aller Ruhe eine Zigarette. Er sieht nicht einmal zur „Titanic“, bis ihn eine Frau anfasst: „Schau, sie geht unter.“ Aus Angst vor dem Sog rudern die Menschen im Rettungsboot jetzt so weit weg wie möglich.

Dann hört Drachstedt etwas wie „einen Sirenton, den wir uns nicht erklären konnten“. Es sind die Schreie der vielleicht tausend Menschen, die im eisigen Wasser schwimmen. „Das war das



„Titanic“-Heck in der Werft in Belfast: „Das ultimative Symbol des Desasters“

Schrecklichste“, wird er in den sechziger Jahren dem Süddeutschen Rundfunk sagen. „Das Einzige, was wir erwarteten, war, dass die möglichst schnell“ – in dem Satz wird er eine lange Pause machen – „sterben.“ Am Schluss „rief nur noch einer: ‚Help, Help‘“. Aber „dat ging dann auch wech“, so der Kölner.

Keines der weiter entfernten Boote kommt den Menschen im Wasser zu Hilfe. Drachstedt: „Dann wären all die Hände an unser Boot gekommen und hätten uns runtergerissen.“ In Rettungsboot 1 verspricht Sir Cosmo Duff Gordon, der reiche Mann einer berühmten Modeschöpferin, sogar jedem Mann der Besatzung Geld – vielleicht als Dank, aber wohl eher, damit sie nicht zu den Ertrinkenden rudern.

Drachstedt schießt in der Nacht ab und zu in die Luft, bis das Magazin seiner Pistole leer ist. Aber da ist kein Schiff, dessen Mannschaft ihn hören könnte. Erst in den frühen Morgenstunden tastet sich Kapitän Rostron mit seiner „Carpathia“ langsam heran, um keine Boote oder Menschen zu überfahren. „Eine arme Seele neben mir, die die ganze Nacht ihren Kopf zwischen ihren Armen hatte, schaute hoch“, so Violet Jessop: „Sie dachte, das ist die „Titanic“, die noch schwimmt. Sie dachte, sie würde jetzt ihren Mann und ihre beiden Söhne wiederbekommen.“

Rund 700 Überlebende aus den Booten nimmt Kapitän Rostron an Bord. Im Wasser finden seine Leute nur noch Tote. Dann dreht er ab und bringt die Menschen nach New York.

Charles Lightoller fuhr kurz nach der Katastrophe schon wieder zur See. 1929 kaufte er eine verrottete Dampfbarkasse und ließ sie sich zur Yacht umbauen. 1939 spionierte er mit seiner „Sundowner“ für die Navy Deutschlands Küste aus. Als dann der Krieg ausbrach und die deutsche Wehrmacht alliierte Truppen bei Dünkirchen einkesselte, bat ihn die Admiralität noch einmal um die alte „Sundowner“. Für ein Himmelfahrtskommando brauchte sie alles, was schwimmt: Marineleute sollten versuchen, mit der „Sundowner“ nach Dünkirchen vorzustoßen, um Soldaten zu retten. Lightoller war da schon 66. Aber er sagte, niemand außer ihm selbst fahre sein Schiff.



HELEN BEHR SANFORD

Die Liebenden Karl Behr und Helen Newsom

trafen sich immer wieder an Bord. Er hatte ihr einen Diamantring mitgebracht, der mit dem Schiff unterging.

Mit zwei Jungs – seinem Sohn und einem Segelschüler – stach er in See. Deutsche Flugzeuge beschossen sie und warfen Bomben, aber die Jungs und der alte Mann kamen durch und holten immerhin 122 Soldaten aus dem Kessel.

Lightoller starb 1952, seine „Sundowner“ liegt heute im Hafen von Ramsgate, man erkennt sie an diesem gerade aufragenden Bug, wie ihn auch die „Titanic“ hatte.

Karl Behr und Helen heirateten elf Monate nach der Katastrophe, die „New York Times“ meldete: „Die Braut trug ein Hochzeitskleid aus weißem Satin, sie trug Maiglöckchen und weiße Orchideen.“ Behr quälte sich, wie so viele, jahrelang mit „survivor's guilt“. Er fühlte sich schuldig, weil er noch da war und andere nicht.

Seine Enkelin fand lange nach Behrs Tod seine Tagebuch-Notizen, 185 Seiten. Bei Recherchen für ihr Buch über das Paar, „Starboard at midnight“, so schreibt sie, sei sie in einem Karton im Washingtoner Nationalarchiv auf einen Zettel gestoßen, mit dem Behr damals Schadensersatz beantragte. Die White Star Line sollte ihm unter anderem ersetzen: 3 Anzüge, 17 Hemden, 12 Taschentücher – und einen Diamantring.

Violet Jessop, die Stewardess, hat alle drei Schwesterschiffe überlebt: Zuerst arbeitete sie auf der „Olympic“, als die mit einem Kriegsschiff kollidierte und leckschlug. Dann auf der „Titanic“. Im Ersten Weltkrieg diente sie als Krankenschwester auf der „Britannic“. Als die wohl von

einer deutschen Seemine versenkt wurde, konnte Jessop in ein Rettungsboot springen. Aber das wurde in die Schiffsschrauben gezogen, die noch rotierten. Jessop sprang ins Wasser, sie brach sich den Schädel, doch sie kam davon.

Alfred Nourney, der falsche Baron Drachstedt, gab nach der „Titanic“ das Zocken auf und wurde ein braver Bürger.

Lehrer Beesley schrieb das erste Buch über die Katastrophe, es erschien schon im Juni 1912. Und die „Titanic“ selbst?

Stunden nach dem Untergang fotografierten Seeleute eines anderen Schiffs nicht weit weg einen Eisberg, an dem sie einen langen Streifen abgerissener Farbe erkannten. Die „Titanic“ aber blieb jahrzehntelang verschollen, der Atlantik ist dort 3800 Meter tief.

Erst 1985 entdeckte der Wissenschaftler Robert Ballard das Wrack. Das Schiff war beim Untergang in zwei große Teile zerbrochen, sie liegen nun 600 Meter weit auseinander. Der vordere Teil war 1985 noch gut erhalten. Inzwischen haben viele Expeditionen Fotos von morbider Schönheit gemacht. Da steht die Säule der „Titanic“ auf der Brücke – wo Murdoch sich entscheiden musste. Man sieht auch noch den Starhebel des elektrischen Kamels im Sportstudio, wo Beesley auf dem Fahrrad strampelte. Und aus der Luke zum Krähenneist hängt das Kabel zu dem Telefon, mit dem Fleet auf der Brücke anrief.

Um das Wrack herum landeten Töpfe und Teller, Tresore, Koffer, Kinderpuppen auf dem Grund. Und Schuhe. Ein Paar Schuhe sieht aus, als habe dort ein Toter gelegen. Nur der Mensch ist weg.

„Die Geister der Titanic“ nannte James Cameron einen Dokumentarfilm über das Wrack. Im unwirklichen Licht der Scheinwerfer, sei es ihm fast so vorgekommen, als wären sie noch da, die Menschen der „Titanic“, deren Leichen man nie fand: Murdoch, Smith, Phillips, Andrews.

Stahl rostet langsam in der Tiefsee, weil das Wasser dort wenig Sauerstoff enthält. Aber es gibt Bakterien da unten, die Eisen zerfressen. Eine neue Art entdeckten Forscher 2010 auf einem Wrackteil der „Titanic“. Sie nannten die Mikrobe „Halomonas titanicae“.

Die Bakterien haben die „Titanic“ mit bizarren braunen Zapfen überzogen. Schon 2003 zeigte eine Expedition, dass die kleinen Wesen sich schnell voranarbeiten. In fünf oder zehn Jahren werden wohl Schotten nachgeben, Decks werden einbrechen.

Die Legende wird bleiben. Die „Titanic“ wird verschwinden, ein zweites Mal. ◆



Video: Christina Pohl über die letzte Überlebende der „Titanic“
Für Smartphone-Benutzer:
Bildcode scannen, etwa mit der App „Scanlife“.