

„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.)*

CAPE/SO/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.