

Gerhard Wisnewski

Das Titanic-Attentat

Die wahren Hintergründe
der Schiffskatastrophe

Knaur Taschenbuch Verlag

Besuchen Sie uns im Internet:
www.knaur.de



Originalausgabe März 2012
© 2012 Knaur Taschenbuch
Ein Unternehmen der Droemerschens Verlagsanstalt
Th. Knaur Nachf. GmbH & Co. KG, München
Alle Rechte vorbehalten. Das Werk darf – auch teilweise – nur mit
Genehmigung des Verlags wiedergegeben werden.
Redaktion: Mareike Neukam
Umschlaggestaltung: ZERO Werbeagentur, München
Umschlagabbildung: gettyimages/stone/Max Dannenbaum
Satz: Adobe InDesign im Verlag
Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck
Printed in Germany
ISBN 978-3-426-78465-5

2 4 5 3 1

Dieses Buch widme ich allen Opfern
von Schiffskatastrophen, insbesondere jenen,
deren Andenken immer wieder durch
das Gedenken an die Opfer
der *Titanic* verdrängt wird.

Inhalt

Vorwort	11	
Einleitung	13	
Die seltsame Welt der <i>Titanic</i>:		
die Verschwörungstheorie	17	
Negativ 1: <i>Titanic</i> , der Film	18	
Negativ 2: »Der Untergang der <i>Titanic</i> «	34	
Die zehn dümmsten Ausreden für den Untergang der <i>Titanic</i>	42	
Die Untersuchungen: eine extrem		
verwischte Spur	44	
Angeklagte und Richter in einem	44	
Die Vorsitzenden	46	
Keine strafrechtliche Aufarbeitung	48	
Die Zeugen (»menschliche Beweise«)	49	
Fehlende Zeugen und Vernehmungen	52	
Fehlende Sachbeweise: Logbuch und Seekarten ...	53	
Die Vorgeschichte: der verdeckte Krieg		59
Im Spannungsfeld der Interessen	61	
Die Bruchlinie des angloamerikanischen Imperiums	62	
Zwei Seiten derselben Medaille	62	
Eine Frage der Staatsräson	64	
Ein Gefolgsmann Großbritanniens	66	
Den Erdball zwischen den Pfoten	67	
J. P. Morgan: Geld regiert die Welt	69	
Freibeuter der Finanzwelt	71	
»Der Chef der Vereinigten Staaten«	75	
Die Lizenz zum Gelddrucken	76	

Kriegserklärung an das Empire	79
Ein Schlag ins Kontor	83
Eine empörende Travestie	85
Das Vorspiel: <i>Olympic</i> und <i>Hawke</i>	87
Eine Kette von Ereignissen	94
Schachmatt für J. P. Morgan	94
Das Wrack der <i>Olympic</i>	96
Freigabe für Plan B	98
Eine eingebaute Katastrophe?	101
Schottenwände: eine Tasse Tee genügt	101
So wenig Boote wie möglich	104
Verrammelte Notausgänge	110
Die Ratten verlassen das sinkende Schiff	114
Rückzieher im letzten Moment	116
Gottvater lässt sich entschuldigen	121
Eine ansteckende Reisemüdigkeit	125
Ziemlich konkrete Vorahnungen	127
Die Heizer gehen von Bord	130
Eine Bombe im Bauch –	
die <i>Titanic</i> brennt	134
Ein guter Grund, nicht mitzufahren	135
Fahrlässigkeit oder Vorsatz	138
Die Jungfernfahrt	140
Das große Rätselraten	143
Wie findet ein Schiff seinen Weg?	144
Die Eiswarnungen	151
Treffer – versenkt!	169
Die Legende vom einsamen Eisberg	179
Im Eis	184
Der mysteriöse Eisberg	186

Ein schrecklicher Unfall?	216
Rettungsboote: Normal ist das nicht...	228
Die Geisterschiffe	255
Das <i>Californian</i> -Rätsel	264
Mount Temple	271
Milliardäre sterben früh	286
Mord an John Jacob Astor?	287
Benjamin Guggenheim – Gentleman-Tod auf der <i>Titanic</i> ?	304
Isidor Straus: Milliardäre müssen draußen bleiben	314
Die wundersame Rettung des Charles Herbert L.	323
Der Untergang: Wodurch sank die <i>Titanic</i>?	331
Leichenschau am Wrack	335
<i>Titanic</i> : auf Biegen und Brechen?	344
Feuer und Wasser	350
Eine galoppierende Amnesie	350
Wie ertappte Verbrecher	352
«Unten tobte das Feuer»	355
Vorsicht, nasse Kohle!	358
Explosionen auf der <i>Titanic</i>	361
Von einer Explosion ins Meer geschleudert	361
Ein geheimnisvolles Loch	368
»Kojak, übernehmen Sie...«	370
Die Aussagen des Herrn Diebel	376
<i>Titanic</i> – ein Versicherungsbetrug?	379
<i>Titanic</i> – eine ehrenwerte Gesellschaft?	386
Das Ende	390
Rendezvous mit der <i>Mount Temple</i>	391

Es lebe Kapitän Smith	394
... und Charles Herbert Lightoller	399
Die Botschaften der <i>Britannic</i>	400
Das Ende der White Star Line	404
Motiv Mord?	407
Ein bösertiges Genie	409
Nachwort	413
Dank	414
Anmerkungen	415
Literatur	419
Bildnachweis	420
Register	421

Vorwort

Ein Attentat auf die *Titanic*? So eine verrückte Idee! Muss da wirklich hundert Jahre nach dem Untergang dieses berühmtesten Schiffes aller Zeiten und Hunderttausenden von Artikeln, Büchern und Filmen so ein Autor daherkommen und behaupten, er habe nun das Rätsel gelöst – der Untergang der *Titanic* sei ein Attentat gewesen? Schließlich wissen wir doch genau, wodurch dieses damals größte Passagierschiff der Welt gesunken ist: durch den Zusammenprall mit einem Eisberg!

Vor genau hundert Jahren, am 14. April 1912, fuhr die *Titanic* auf dem Weg von Southampton nach New York bei Nacht (aber nicht bei Nebel) auf einen Eisberg und sank innerhalb von etwa zweieinhalb Stunden. Dabei kamen 1500 Menschen ums Leben, nur etwa 700 konnten gerettet werden. So haben Sie und ich das schon mit der Muttermilch eingesogen und unsere Mütter auch schon. Eine Katastrophe, ein tragisches Unglück – sicher. Aber ein Attentat? Blödsinn. Oder nein – sogar eine höhere Form des Blödsinns: eine Verschwörungstheorie.

Mit einer Verschwörungstheorie hat das, was ich auf den folgenden Seiten ausbreiten werde, jedoch nichts zu tun, denn eine Verschwörungstheorie ist eine Theorie ohne Fakten. Also genau das, was seit hundert Jahren trotz fehlender Zeugen und Beweise über den Untergang der *Titanic* verbreitet wird. Im vorliegenden Buch geht es dagegen um den Versuch, eine Theorie mit Fakten aufzustellen – solchen, die in den vergangenen hundert Jahren unterschlagen, nicht in Betracht gezogen oder schlicht verdrängt wurden. Also darum, die gängige Verschwörungstheorie vom »hinterhältigen« und völlig überraschenden Angriff eines Eisberges auf das Vorzeigeschiff kritisch zu betrachten und gleichzeitig ein plausibles Gegenmodell zu entwickeln. Also das Gegenteil einer »Verschwörungstheo-

rie«. Die Grundfrage ist dabei ganz einfach: War wirklich alles Zufall? Oder etwa Absicht? Und so viel kann ich jetzt schon verraten: Am Ende dieses Buches wird der *Titanic*-Mythos nicht mehr derselbe sein.

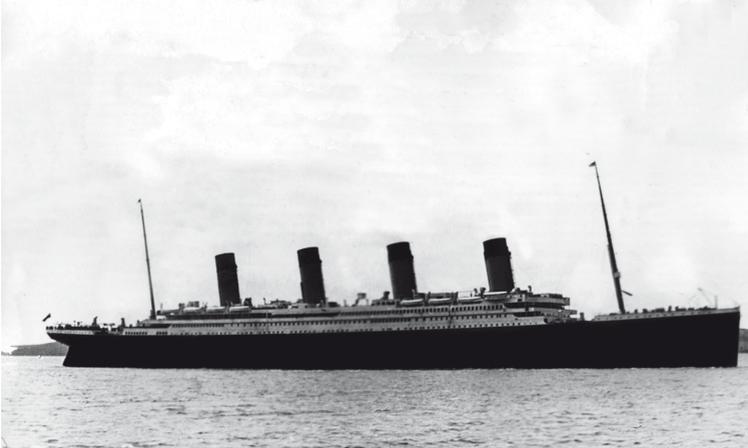
Einleitung

Nordatlantik, 14. April 1912, 23 Uhr, etwa 1000 Kilometer vor der Küste von Neuschottland. Das Wasser ist glatt, ruhig und friedlich. Der Sternenhimmel strahlt hell, weist aber immer wieder seltsame Lücken auf, Stellen, an denen plötzlich die Sterne fehlen. Es sind Eisberge – viele Eisberge. In mondlosen und sternenklaren Nächten wie dieser erscheinen sie nicht weiß, sondern dunkel, ja schwarz. Erstens, weil kaum Licht auf sie fällt. Zweitens, weil viele davon schmutzig sind. Die Luft ist kalt, unter null Grad, das Wasser noch kälter – etwa minus zwei Grad.

Das, so viel steht fest, ist die Bühne für die *Titanic*, das damals größte Schiff der Welt, in jener Nacht. Aber alles andere ist unsicher: Wird sie wirklich, von einem Rekordversessenen Kapitän getrieben, in voller Fahrt von einem Eisberg überrascht werden und ihn rammen? Ist es wirklich der Eisberg, der das Schiff der Länge nach aufreißt, so dass es in kürzester Zeit sinkt? Wird das Mammutschiff wirklich aus diesem Grund in kürzester Zeit untergehen? Oder hat da vielleicht jemand nachgeholfen? Wird sie wirklich ganz allein im kalten, schwarzen Meer versinken, oder ist sie gar nicht so allein? Wird ihr angeblich tragisch gescheiterter Kapitän mit in den Fluten versinken – oder vielmehr auf noch nicht durchschaute Weise überleben? Kurz: Wohnen wir bei allem, was jetzt kommt, wirklich einem »tragischen Unglück« bei, oder wird sich dieses Unglück vor unseren Augen in ein Attentat verwandeln?

Seltsame Fragen, wird mancher sagen. Denn wie die *Titanic* gesunken ist, das »wissen« wir doch alle: Wobei ich mir erlaube, dieses Wort in Anführungszeichen zu setzen. In Wirklichkeit glauben wir nur, es zu wissen. Denn woraus besteht dieses Wissen? Vieles davon sind Falschmeldungen, Irrtümer, Mythen, Widersprüche, aber auch bewusste Lügen. Im Grunde genommen ist es wie bei jedem Mythos:

Es gibt einen kleinen wahren Kristallisationskern und eine große Kruste aus überlieferten Motiven, Erzählungen und Erfindungen. Es ist in etwa so, als müssten wir Homers Ilias auf ihren wahren Kern hin untersuchen. In etwa – denn natürlich sind die Geschehnisse rund um die *Titanic* nicht ganz so weit weg, daher ist die »fiktionale Kruste« nicht ganz so dick.



Die Titanic am Tag ihrer Abreise aus Southampton, am 10. April 1912

Ihr Kapitän, so lautet die überlieferte Geschichte der *Titanic*, sei in blindem Vertrauen auf das »unsinkbare« Schiff mit Volldampf auf einen Eisberg gerauscht, der sich unglücklicherweise genau auf seinem Kurs befand. Ende der Geschichte. Aber in Wirklichkeit ist dieser »tragische Unfall« trotz zweier Untersuchungen direkt nach dem Unglück und Hunderten von Büchern und Filmen auch heute noch nicht aufgeklärt.

Je größer das Verbrechen,
umso weniger wird es hinterfragt

Interessanterweise standen die Chancen, diese Katastrophe aufzuklären, nämlich denkbar schlecht:

Die wichtigsten Akteure der Katastrophe (allen voran natürlich der Kapitän und die oberste Schiffsführung) waren tot oder verschollen, andere wurden nicht von den danach gegründeten Untersuchungskommissionen gehört. Und wieder andere, die gehört wurden, verfügten über ein äußerst schwaches Erinnerungsvermögen oder ein gespanntes Verhältnis zur Wahrheit.

Beweismittel, die in der gesamten *Titanic*-Berichterstattung seltsamerweise nie auch nur mit einem Wort erwähnt werden, waren ebenfalls verschwunden oder beseitigt worden: nämlich das Logbuch und die Seekarten des Schiffes.

95 Prozent der *Titanic*-Berichterstattung folgten dem Motto, dass nicht sein kann, was nicht sein darf: nämlich, dass Reederei und Schiffsführung den Dampfer mit voller Absicht in die Katastrophe gesteuert und möglicherweise sogar versenkt haben. Nach dem Motto: Je größer das Verbrechen, umso weniger wird es hinterfragt.

Aus alledem ergibt sich, dass einerseits unglaublich viele Fakten fehlen und andere Fakten, die gegen die Version des Unfalls sprechen, ausgeblendet werden. Ferner ergibt sich bereits daraus, dass das heute verbreitete Bild dieses Schiffsuntergangs auf äußerst wackligen Beinen stehen muss.

Dieses Buch wird daher den Versuch unternehmen, die zum Teil hundert Jahre alte fiktionale Kruste aus Lügen, Mythen und Propaganda über den Untergang der *Titanic* wegzuräumen, die Plausibilität eines Unfalls zu untersuchen und – sollte Letztere verneint werden – sich auf die Suche nach Spuren und Beweisen für ein Attentat zu begeben.

Damit das gelingt, müssen wir uns komplett von allem vermeintlich »Bekanntem« trennen: von allen Bildern, Filmen und Erzählungen. Zugegeben – leicht ist das nicht: Wie soll man hundert Jahre voll mythischer, propagandistischer und vor allem emotionaler Erzählungen aus seinem Gedächtnis streichen? Die Männer, die im Ausguck von dem Eisberg »überrascht« werden, der Kapitän, der wahlweise »nichtsahnend« oder »größenwahnsinnig« in sein Unglück fährt, das hochaufragende *Titanic*-Heck, an dem sich verzweifelte Menschen festklammern und das dann plötzlich »abbricht«.

Das *Titanic*-Unglück und sein vermeintlicher Ablauf gehören inzwischen zum vielzitierten »kollektiven Gedächtnis« der Menschheit und sind zu einer Geschichte geworden, die schon lange keiner Konfrontation mit Fakten und grundsätzlichen Fragen mehr ausgesetzt wurde. In etwa so wie die Bibel. Ja, genau genommen ist der Untergang der *Titanic* kein historisches Ereignis im eigentlichen Sinne, sondern eine mythische Erzählung wie der Untergang von Troja. Aber was ist Wahrheit und was Fiktion?

Die seltsame Welt der *Titanic*: die Verschwörungstheorie

Um das herauszufinden, müssen wir uns kurz die seit hundert Jahren verbreitete »offizielle Verschwörungstheorie« über den Untergang der *Titanic* anschauen und erkennen, dass es sich überhaupt um eine Verschwörungstheorie handelt. Warum nenne ich es eine »offizielle Verschwörungstheorie«? Die Antwort: Weil sie von unseren offiziellen Medien verbreitet wird, und weil es dabei einen roten Faden oder eine »Linie« gibt. Und die besteht darin, dass man nicht müde wird, uns immer neue »Beweise« zu liefern, warum und wieso der Untergang der *Titanic* »ein tragisches Unglück« gewesen sein muss. All die vielen Jahre, in denen wir uns Spielfilme und Dokumentationen über diesen Schiffsuntergang angesehen haben, haben wir vor uns hin geschlafen und gar nicht gemerkt, wie gewaltig wir eingeseift werden. Und daher muss ich Sie und mich erst einmal aus diesem Dornröschenschlaf wecken, bevor wir wieder einen unge-trübten Blick auf den Untergang der *Titanic* werfen können.

Die Frage lautet also: Was ist logisch und plausibel? Was ist unwahrscheinlich? Und was widerspricht dem gesunden Menschenverstand? Gerade in letztere Kategorie fällt in Sachen *Titanic* verblüffenderweise vieles. Wir werden erstaunt sein, wie viel uns bei näherem Hinsehen als geradezu absurd und grotesk erscheint. Aufgefallen ist uns das bisher unter anderem deshalb nicht, weil wir seit hundert Jahren daran gewöhnt sind und regelrecht eingelullt wurden.

Verschwörungstheorie oder Negativ?

Eine Ansammlung von Falschdarstellungen und offensichtlichen Absurditäten nenne ich ein »Negativ« – ein System aus Weglassungen, Verdrehungen, falschen Tatsachenbe-

hauptungen und manchmal auch Lügen. Kurz: ein Bild, auf dem Weiß zu Schwarz und Schwarz zu Weiß wird. In etwa wie beim 11. September 2001, bei den Attentaten auf John F. Kennedy und auf Robert Kennedy oder bei dem angeblich überraschenden Angriff der Japaner auf Pearl Harbor 1941. Und während dieses Buch ein Negativ in ein Positiv umkehren will, machen Medien- und Propagandaapparate genau das Gegenteil: Sie sind andauernd damit beschäftigt, unsere Realität in Negative zu verwandeln. Der Krieg gegen Libyen war eine humanitäre Aktion, Deutschland wird am Hindukusch verteidigt, wir alle retten den Euro, um nur einige aktuelle Beispiele zu nennen.

Aber wir haben eine gute Chance: Positive (also die Wahrheit) sind meistens stabiler als Negative. Da Letztere künstlich erzeugt wurden, drohen Negative über kurz oder lang zu zerfallen. Daher benötigen sie eine aufwendige »Wartung«. Diese »Wartung« besorgen unsere Medien, indem sie die Negative immer wieder auffrischen, ausmalen und ausschmücken. Dazu bringen sie immer neue »Entdeckungen« und angebliche »Erkenntnisse« heraus, die das Negativ stabilisieren sollen. So wird beispielsweise das Kennedy-Attentat seit Jahrzehnten mit immer neuen »Dokumentationen« und »neuen Beweisen« für die Einzeltätertheorie (also das Negativ) »gewartet«, die Attentate des 11. September ebenso. Und auch der Untergang der *Titanic* ist ein solcher »gewarteter Mythos«.

Negativ 1: *Titanic*, der Film

Titanic – wer erinnert sich nicht an diesen Film (Regie und Drehbuch James Cameron, USA 1997)? Zum hundertsten Jahrestag der *Titanic*-Katastrophe wird er wieder aufgewärmt und dem Publikum mit einem großen Medienspektakel als 3-D-Version serviert: das ergreifende Liebesdrama

zwischen dem hohen Töchterlein Rose, gespielt von Kate Winslet, und dem Dritte-Klasse-Passagier Jack, gespielt von Leonardo DiCaprio. Wer hat nicht manche Träne vergossen, als die beiden mit ausgebreiteten Armen am Bug des Riesenschiffes standen und der Nacht entgegenfuhren? Erst recht, als sie im eiskalten Nordatlantik lagen und Jack dabei erfror?

Natürlich haben wir das. Doch während wir damals dachten, einen besonders rührenden Liebesfilm zu sehen, wurden wir in Wirklichkeit Opfer einer ausgeklügelten Propaganda-Operation. Die Emotionen dienten dabei lediglich als Schluckhilfe oder besser: als Echtheitsstempel. Denn die Frage ist ja: Können so echte Gefühle einer völlig falschen Geschichte entstammen? Natürlich nicht: Echte Emotionen, so glaubt man unbewusst, können auch nur von echten Ereignissen ausgelöst werden.

Die Emotionen dienen jedoch nur dazu, den Geist zu öffnen, um ihm dabei eine ganz bestimmte Version des *Titanic*-Unglücks unterzujubeln. Oder wie Regisseur James Cameron diesen Mechanismus beschrieb: »Wenn wir als Zuschauer in der Lage sind, uns in Jack und Rose zu verlieben, so wie sie sich ineinander verlieben, dann gelingt es uns, ihnen nicht nur zuzuschauen, sondern ihnen auch über die Schulter zu blicken und schließlich durch ihre Augen eine der schrecklichsten Nächte des zwanzigsten Jahrhunderts zu überleben.«¹

Den Untergang der *Titanic* soll man in diesem Hollywood-Spektakel aus dem Jahr 1997 nicht logisch, sondern emotional begreifen: »Um die Tragödie der *Titanic* völlig verstehen zu können, muss man in der Lage sein, sie auf menschlicher Ebene zu verstehen«, erzählt Regisseur Cameron: »Also schien es notwendig, dem Publikum eine Art emotionalen Leitfaden zu geben, indem man ihm zwei Hauptcharaktere mit auf den Weg gibt, mit denen es sich identifizieren kann, um diese beiden dann anschließend durch die Hölle gehen zu lassen.«

Genau auf diese Weise werden Katastrophen immer wieder medial aufgearbeitet, zuletzt zum Beispiel die Attentate des 11.9.2001. Auch diese wurden immer wieder aus der emotionalen Perspektive von Betroffenen erklärt – und weniger aus der Perspektive von Wissenschaft und Logik. Während sich der menschliche Widerspruchsgeist gegenüber sachlichen Argumenten durchaus regt, erlahmt er im Angesicht des Leids von Opfern einer so schrecklichen Katastrophe. Die emotionale Betroffenheit von Katastrophenopfern macht den Betrachter wehr- und sprachlos.

Der Trick mit der Zeitzeugin

Die Story: Ein Forscher- bzw. Schatzsucherteam sucht an Bord des *Titanic*-Wracks einen sagenumwobenen blauen Diamanten. Doch statt des Edelsteins finden sie nur das Aktgemälde einer Frau mit dem Diamanten um den Hals. Im Fernsehen sieht eine alte Frau namens Rose einen Bericht über diese Forschungsarbeiten. Das Aktgemälde aus dem *Titanic*-Tresor erkennt sie als ihr eigenes Porträt wieder, das ihr damaliger Liebhaber an Bord der *Titanic* von ihr angefertigt hat. Sie ruft auf dem Forschungsschiff an und erklärt, dass sie die Frau auf dem Gemälde sei. Weil man sich von ihr Aufschluss über den Verbleib des Diamanten erhofft, den sie auf dem Bild um den Hals trägt, wird sie mit einem Hubschrauber an Bord geflogen.

Das hohe Alter und die Gebrechlichkeit der Rollstuhlfahrerin machen sie zu einer unangreifbaren (aber natürlich fiktiven) Zeitzeugin. Das Alter, die Gebrechlichkeit und ihre Erinnerungen erzeugen beim Zuschauer Respekt. Und natürlich der Opferstatus, den sie als Überlebende des *Titanic*-Desasters mit sich herumträgt. Ihr blasser Teint und ihre dünnen, weißen Haare geben ihr etwas Vergeistigtes. Die alte Frau ist in dem Film die unantastbare Quelle, aus

der sich die Geschichte, die der Regisseur erzählen will, über uns ergießt. Niemand würde es wagen, der betagten, gebrechlichen Rose zu widersprechen – nicht im Film und auch nicht vor der Leinwand. Was sie nun der Besatzung des Forschungsschiffes (und natürlich auch den Zuschauern) erzählt, sind schließlich ihre persönlichsten, intimsten und zartesten Erinnerungen, und selbst wenn sie nicht genau sein sollten: Einer so alten Dame darf man ihre Erinnerungen ja schließlich nicht nehmen. Quasi mit dem Nimbus einer Holocaust-Überlebenden ausgestattet, werden ihre Erinnerungen praktisch unangreifbar. Damit ist der Zuschauer seiner wichtigsten Waffe beraubt – seines kritischen Verstands. Ab nun erhält alles, was in dem Film erzählt wird, den Segen von Rose, der altehrwürdigen überlebenden Zeitzeugin – die, wie gesagt, erfunden ist.

»Ziemlich cool, hä!?!«

Sehr wichtig ist zunächst einmal, dass der Zuschauer die offizielle Version des Untergangs schluckt. Also spielt ein Crewmitglied des Forschungsschiffes mit dem Filmnamen Lewis Bodine Rose an einem Bildschirm eine Animation des Unterganges vor: »Sie rammt den Eisberg mit der Steuerbordseite, stimmt's? Sie schrammt an ihm entlang und reist sich lauter Löcher in die Seite, wie Morsecode – piep, piep, piep! Das Ganze geschieht unterhalb der Wasserlinie. Die vorderen Abteilungen beginnen vollzulaufen. Jetzt, wo der Wasserstand weiter steigt, läuft das Wasser über die Schotten hinweg, die unglücklicherweise nur bis zum E-Deck reichen. Und damit beginnt der Bug zu sinken, und das Heck hebt sich. Am Anfang noch langsam und dann immer schneller und schneller, bis irgendwann der gesamte Arsch steil in die Luft ragt. Und das ist ein gewaltiger Arsch, wir reden hier von zwanzig-, dreißigtausend Tonnen. Okay: Der

Rumpf kann einer so starken Belastung nicht standhalten. Also, was passiert: kkrk, sie bricht durch – runter bis zum Kiel. Das Heck fällt wieder zurück in seine alte Position. Dann, als der Bug sinkt, zieht er das Heck in die Vertikale und bricht dann schließlich weg. Das Heck treibt in dieser Position noch ein paar Minuten wie eine Art Korke, läuft dann voll und geht um etwa 2.20 Uhr unter – 2 Stunden und 40 Minuten nach der Kollision. Der Bug driftet davon und schlägt etwa eine halbe Meile entfernt mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 30 Knoten auf den Grund. Bum. Ziemlich cool, hä?«

Der Ritterschlag einer Zeitzeugin

Ein riesiges Stahlschiff, das beim Untergang einfach auseinanderbricht, ist die erste dicke Kröte, die der Zuschauer zu schlucken hat. Entscheidend ist daher, wie die »heilige Zeugin« Rose auf diese Darstellung reagiert. Und siehe da: Von Rose bekommt das Trickfilmchen einen Gütestempel. Sie nennt es eine »präzise forensische Analyse«. Mit diesen Worten bedankt sie sich bei Lewis Bodine. Damit ist das schon mal als hundertprozentige Wahrheit abgehakt.

Anschließend erhebt sich Rose und bewegt sich auf einen Bildschirm zu, auf dem Videoaufnahmen des versunkenen Wracks zu sehen sind, die das Forscherteam aufgenommen hat. Die verfallenen Strukturen des Wracks werden dabei plötzlich mit den historischen intakten Räumen der *Titanic* überblendet und damit gleichgesetzt: Plötzlich wird man quasi von Rose in das Innere der *Titanic* geführt, wo einem zwei Diener die Türen öffnen. Wie der Zuschauer meint, um ihm eine anrührende Liebesgeschichte zu erzählen. In Wirklichkeit, um ihm in einem Zustand optimaler psychologischer Vorbereitung eine ganz bestimmte Version des *Titanic*-Untergangs zu verkaufen.

Die Entlastung des Kapitäns

Auf der *Titanic* trifft man Rose als wunderschönes junges Mädchen der High-Society wieder, und man sieht die Hauptakteure dieser Katastrophe mit ihren Augen. Die Hauptrollen werden gleich konsequent besetzt: Der Kapitän als lächelnder und sanftmütiger Seebär, der ebenfalls an Bord anwesende *Titanic*-Reeder und Chef der White Star Line Bruce Ismay als Bösewicht und geschniegelter, aalglatter Geschäftsmann, der den netten, sympathischen Seebären Smith nötigt, schneller zu fahren, als dieser eigentlich will.

Ismay wird damit schon über das Casting des Darstellers psychologisch beschuldigt, am Untergang der *Titanic* schuld zu sein. Die Presse habe nun die Größe der *Titanic* bewundert, lässt Regisseur Cameron Ismay sagen, nun müsse sie die Geschwindigkeit des Schiffes bewundern. Den Einwand des Kapitäns, die neuen Maschinen müssten erst eingefahren werden, ignoriert der Film-Ismay.

In Wirklichkeit trägt der Kapitän, so viel sei schon einmal gesagt, wie jeder andere Kapitän auch, die alleinige und volle Verantwortung an Bord des Schiffes und damit auch für den Untergang. Überspitzt formuliert ist niemand anderer als der Kapitän der »Killer« von 1500 Menschen.

Diese Entlastung des Kapitäns reicht Cameron daher noch nicht. Der Kapitän wird weiter aus der Schusslinie genommen, indem die Zahl der Eiswarnungen, die der Schiffsführer vor dem Unglück erhalten haben muss, heruntergespielt wird. Während in Wirklichkeit mindestens ein halbes Dutzend Eiswarnungen auf der Brücke ankamen, wird im Film gezeigt, wie Smith gerade mal eine Eiswarnung erhält. Auf diese Weise fällt es leichter, sie wegzuerklären.

Zwischendurch treten wieder die Figuren aus dem Forschungsschiff auf. Die Filmfigur Lewis Bodine, der Rose zuvor die Animation vom Untergang der *Titanic* gezeigt hatte, spielt den *Advocatus Diaboli*, indem er Smith beschuldigt: »Dieser

Smith steht einfach da und hat 'ne Eisbergwarnung in seiner Scheißhand – entschuldigen Sie bitte –, in seiner Hand, und er ordnet eine noch höhere Geschwindigkeit an!«

Erfahrung trübt den Blick

Dieses Problem wird aufgegriffen, weil sich diese Frage jeder vernünftige Mensch stellt. Der Film-Expeditionsleiter Lovett antwortet darauf mit einer geradezu abenteuerlichen Entschuldigung. Demnach ist die große Erfahrung des Kapitäns nicht etwa von Vorteil gewesen und ein Widerspruch zu seinem unverantwortlichen Verhalten. Vielmehr hätten seine »26 Jahre Erfahrung ... seinen Blick getrübt«.

Das ist natürlich merkwürdig. Dachten wir nicht bisher, dass Erfahrung den Blick schärft, statt ihn zu trüben? Genau deshalb werden verantwortungsvolle Aufgaben ja auch nicht Anfängern, sondern erfahrenen Menschen anvertraut. Aber Erfahrung scheint in amerikanischen Spielfilmen eher etwas Hinderliches zu sein.

Wobei das noch nicht alles ist. Absurditäten, und das ist ein weiteres Gesetz, das für alle Negative zutrifft, lassen sich nun mal nur mit Absurditäten wegerklären. Deshalb heißt es weiter: Smith »dachte, dass man alles, was groß genug wäre, das Schiff zu versenken, rechtzeitig sehen würde«. Was sich ganz so anhört, als hätte Smith jeder andere Unfall gar nicht gekümmert. Autofahrer aller Länder, vereint Euch: Unfälle, Blechschäden, Verletzte – alles egal, solange das Auto nur keinen Totalschaden erleidet! Einfach draufhalten, solange das Schiff nur nicht sinkt, ist jedoch eine äußerst gewöhnungsbedürftige Berufsauffassung, die wahrscheinlich nur im Zusammenhang mit der *Titanic* zu beobachten war – denn sonst gäbe es schließlich reihenweise Schiffsunfälle auf unseren Meeren, Passagiere würden verletzt und Schiffe schwer beschädigt, und die gesamte Schifffahrt würde zu

einem einzigen Draufgängertum und Verlustunternehmen werden. Natürlich war das in Wirklichkeit nicht so. Wie wir noch sehen werden, hatten andere Schiffe in der Nähe der *Titanic* über Nacht sogar angehalten.

Hier sehen wir also bereits ein schönes Beispiel einer »Negativlogik«, wie man sie immer wieder im Zusammenhang mit dem Untergang der *Titanic* antrifft. In Wirklichkeit hat ein Schiffsführer natürlich jeden Schaden zu vermeiden, nicht nur solche, die das Schiff zum Sinken bringen. Aber in dem Lernprogramm des Films geht es auf diese Weise munter weiter. Schließlich gilt es, dem Publikum noch jede Menge Kröten zu verabreichen: »Für die Größe des Schiffes war das Ruder viel zu klein«, sagt Expeditionsboss Lovett als Nächstes: »Damit konnte man keine Kurve nehmen.« Klar: Und dies wurde nicht nur einmal übersehen, sondern gleich dreimal, denn schließlich hatte die *Titanic* ja noch zwei nahezu baugleiche Schwesterschiffe. Fragt sich nur, wie die *Titanic* mit einem Ruder, »mit dem man keine Kurven nehmen konnte«, aus den Häfen auslaufen konnte.

Ausreden, die Verdacht erregen

Das sind Ausreden, die Verdacht erregen: Warum hat der Untergang der *Titanic* diese Art von Faktenpfuscherei nötig?

Ein entscheidendes Lernprogramm ist auch der Zusammenprall der *Titanic* mit dem Eisberg. Dabei sieht man hoch oben in ihrem »Krähennest« zwei frierende Ausguckwachen mit bloßen Augen in die Dunkelheit starren, bis sie plötzlich einen völlig einsamen Eisberg vor sich auftauchen sehen. Das Meer rundherum ist vollkommen leer und glatt. Das Problem ist nur: Ein Eisberg kommt selten allein. Denn warum sollte sich ein einzelner Eisberg ganz allein so weit südlich befinden? Was war an diesem Eisberg so besonders?

War das Eis etwa anders zusammengesetzt als das der anderen Eisberge? Wenn dieser Eisberg so weit nach Süden treiben konnte, warum dann nicht auch andere?

Und tatsächlich ist auch dies schon wieder eine in den Film eingebaute Legende – denn in Wirklichkeit fanden sich die Überlebenden bei Tagesanbruch in ihren Rettungsbooten in einem riesigen Eisfeld aus zahlreichen Eisbergen wieder – eine Geschichte, die der Film nicht erzählt. Die Legende vom einsamen Eisberg soll dafür das einmalige Pech illustrieren, das die *Titanic* in jener Nacht angeblich hatte.

In einem kurzen Dialog der Wachen im Ausguck wird eine weitere Ungereimtheit aufgegriffen, die darin besteht, dass Eisberge zwar oft weithin riechbar sind, von den Leuten auf der *Titanic* seltsamerweise aber nicht wahrgenommen wurden: »Und du willst Eis riechen können?«, sagt die eine Wache zur anderen. »Meine Güte!« Womit die Vorstellung, dass man Eisberge nicht nur sehen, sondern möglicherweise auch riechen kann, als vollkommen absurd hingestellt wird. Was sie aber nicht ist. Denn da Eisberge oft auftauendes organisches Material mit sich führen, können sie einen recht auffälligen Geruch verbreiten.

Geisterfahrer auf der Brücke

Bei dem folgenden Zusammenstoß geht, was die meisten Zeitzeugen an Bord der *Titanic* wirklich so erlebt haben, lediglich ein Zittern durch das Schiff. Auf den Tischen wackeln die Gläser. Ob der Rumpf unter Wasser dabei aber wirklich der Länge nach aufgerissen wird, ist bereits fraglich. Denn gesehen hat das freilich niemand. Auch am Wrack kann man es heute nicht sehen. Und sollte sich das so abgespielt haben, war der Zusammenstoß nur die logische Quittung für das Verhalten der Geisterfahrer auf der Brücke, die stundenlang sämtlichen Warnungen zum Trotz

auf das Eisfeld zurasten. Aber so wird dies natürlich nicht dargestellt. Vielmehr legt der Film, wie bereits angedeutet, größten Wert auf die Entlastung des Kapitäns, des in Wirklichkeit allein Verantwortlichen an Bord.

Nach der Kollision erklärt der ebenfalls an Bord anwesende *Titanic*-Konstrukteur Thomas Andrews dem Film-Kapitän anhand einer Zeichnung die Folgen des Zusammenstoßes mit dem Eisberg. Er setzt damit die Erklärung fort, die zu Beginn des Streifens Lewis Bodine anhand einer Animation Rose gegeben hatte. Der Unterschied ist: Nun ist der Zuschauer selbst auf der *Titanic* »dabei«. Er hört »selbst« die Erklärungen des Chefkonstruktors der *Titanic* gegenüber dem Kapitän und kann sich mit seinen eigenen Ohren überzeugen, dass die vorhin gegebene Analyse des Untergangs richtig war.

»Das sind fünf Abteilungen!«, sagt Andrews: »Wenn vier Abteilungen vollgelaufen sind, hält sie sich noch über Wasser. Aber nicht bei fünf! Nicht fünf! Wenn der Bug absinkt, dann läuft das Wasser über die Schotten im E-Deck von einer Abteilung zur nächsten. Immer weiter und weiter. Es ist nicht aufzuhalten.« Ob diese Geschichte authentisch ist, ist fraglich. Denn die Beteiligten waren nach dem Unglück entweder tot oder verschollen oder hatten ein gespanntes Verhältnis zur Wahrheit, wie beispielsweise der *Titanic*-Reeder Bruce Ismay.

Der Kapitän hatte ja keine Ahnung!

Interessant daran ist aber, dass die Szene, woher auch immer sie stammen mag, nicht nur zur Bestätigung des anfangs dargestellten Untergangsszenarios dient – sondern eben auch der weiteren Entschuldigung des Kapitäns. Denn der lauscht den Worten des Chefkonstruktors so schockiert, als würde er zum ersten Mal etwas über die Konstruktion sei-

nes Schiffes hören. Was natürlich Unsinn ist. Denn obwohl es sich um die Jungfernfahrt handelt, ist das Schiff für ihn keineswegs neu. Zuvor befehligte er bereits ein Dreivierteljahr das Schwesterschiff *Olympic*, das dabei interessanterweise ebenfalls gerammt und leck geschlagen wurde. Die überraschten Blicke des Film-Kapitäns bei den Darlegungen des Schiffskonstruktors erscheinen also als eine schlechte Apologetik. Die Botschaft an das Massenpublikum lautet: »Smith hatte ja keine Ahnung!«

»Von diesem Augenblick an ist es ganz egal, was wir tun, die *Titanic* wird untergehen«, sagt der Film-Chefkonstrukteur bei der Besprechung zu dem Kapitän und dem Reeder Ismay. Eine wichtige Botschaft: Sie konnten nichts mehr tun.

Zwar war am Untergang der *Titanic* ab einem bestimmten Punkt vielleicht wirklich nichts mehr zu ändern. Sehr wohl aber an der Geschwindigkeit und den Folgen des Untergangs: Zum Beispiel hätte man die Lecks bekämpfen können. Oder man hätte die Rettungsboote ordnungsgemäß beladen können.

Die Entlastung der eigentlich Verantwortlichen ist, wie gesagt, jedoch ein Hauptanliegen des Films. Und damit wird es immer interessanter. So wurde dem Reederei-Chef Ismay zwar früher unterstellt, Smith zur Eile angetrieben zu haben. In der Szene mit der Lagebesprechung wird Ismay jedoch von einem viel schlimmeren Verdacht eingewaschen, nämlich, die Katastrophe auf irgendeine Weise sogar bewusst herbeigeführt zu haben und über deren Ausmaß von Anfang an im Bilde gewesen zu sein.

Vermutlich hat das etwas damit zu tun, dass die Schiffahrtsgesellschaft der *Titanic*, die White Star Line, 1995 in einem Buch beschuldigt worden war, mit dem Untergang einen Versicherungsbetrug begangen zu haben. Und tatsächlich könnte der 1997 erschienene Film *Titanic* darauf die Antwort gewesen sein. Denn genau wie jemand, der nicht

die leiseste Ahnung von dem Umfang der Katastrophe hat, fragt der Film-Ismay nun energisch in die Runde: »Wann können wir weiterfahren!?!« Ganz so, als habe er vom wirklichen Ausmaß des Schadens keine Ahnung.

Ein Konstrukteur bekennt sich schuldig

Schuldig gesprochen wird Ismay nur eines menschlicheren Verbrechens, nämlich der Eitelkeit, das Schiff möglichst schnell und öffentlichkeitswirksam über den Atlantik bringen zu wollen. Wenn, dann ging es ihm nur um Publicity: »Ich vermute, Sie werden Ihre Schlagzeilen kriegen, Mr. Ismay!«, sagt der Film-Kapitän, um dieses Motiv noch einmal festzuklopfen. Dabei ist das schon wieder eine irreführende Darstellung. Denn natürlich trägt an Bord eines Schiffes allein der Kapitän die Verantwortung, und zwar auch dann, wenn Gott persönlich ihm befehlen würde, schneller zu fahren.

Die Zielstrebigkeit und Systematik, mit der der Kapitän entlastet werden soll, erregt Verdacht. Entweder werden andere beschuldigt, oder sie nehmen die Schuld von sich aus auf sich: »Es tut mir leid, dass ich Ihnen kein stabileres Schiff gebaut habe, kleine Rose«, verabschiedet sich Film-Chefkonstrukteur Thomas Andrews auf dem sinkenden Schiff von der Hauptperson Rose. Was heißt hier »stabileres Schiff«? Hat der Konstrukteur den Eisberg gerammt oder der Kapitän? Das wäre so, als würde sich VW für einen Totalschaden an einem Auto entschuldigen, das jemand mit voller Wucht gegen einen Baum gefahren hat. Aber Rose, das Opfer, das beim Untergang der *Titanic* ihren Geliebten verlor, segnet diese Logik ab, indem sie Andrews inniglich umarmt und ihm Absolution erteilt. Die Botschaft: Sie alle sind schließlich irgendwie tragisch gescheitert: Der eine an seiner Eitelkeit, der andere an sei-



Edward John Smith: Der Kapitän, der die Titanic auf den Grund des Meeres fuhr

ner Erfahrung, der Dritte vielleicht an seiner technischen Befähigung.

Danach geht es in dem Film zum ersten Mal um Navigation, als der Kapitän für den Funker die Position der *Titanic* auf ein Blatt Papier schreibt (»41 46' N 50 14' W«). Ein bisschen spät, denn eigentlich hätte es in dem Film statt um Liebesspiele, Eifersuchtsdramen und Bankette schon viel früher um Navigation gehen müssen. Ja, eigentlich hätte die Navigation das Hauptthema des Films sein müssen. Denn das ist der eigentliche Schlüssel zum Verständnis des *Titanic*-Dramas, ohne den man dieses Ereignis nicht nachvollziehen kann. Verstehen ist daher auch nicht das Anliegen des Streifens, sondern Verschleierung. Die Navigation wird fein säuberlich aus dem Film herausgehalten: An Bord der Film-*Titanic* sieht man den Kapitän alles Mögliche tun – eine Messe besuchen oder Tee trinken –, aber sich niemals auch nur über eine einzige Seekarte beugen. Denn würde man das sehen, würde die Geschichte vom unglücklichen Zusammenprall mit einem Eisberg sofort in sich zusammenbrechen.

Alles dumme Zufälle?

Während die Film-*Titanic* sinkt, werden nun die halb leeren Rettungsboote thematisiert. Auch hier gibt es selbstverständlich jede Menge wegzuerklären: Warum hatte die *Titanic* nur so wenige Rettungsboote an Bord? Und warum wurden sie nicht wenigstens bis zum letzten Platz gefüllt?

Schon früher gab es eine Szene, in der Film-Konstrukteur Andrews der weiblichen Hauptfigur Rose bei einem Spaziergang an Deck beiläufig erklärt, warum nur so wenige Rettungsboote an Bord seien – nämlich, weil man die Deckpromenade nicht zustellen wollte. Ein berühmter (echter) Überlebender der *Titanic*, Lawrence Beesley, der nach der Katastrophe ein Buch über den Untergang der *Titanic* schrieb, war da anderer Meinung: »Es gab Platz auf dem Deck der *Titanic*, um mehr Boote und Flöße aufzubewahren ...«² Und auch der echte Konstrukteur der *Titanic* sah keine Probleme, jede Menge Boote an Deck unterzubringen, wie wir noch sehen werden.

Vielleicht ist es einer der wenigen ehrlichen Augenblicke des Films, als Konstrukteur Andrews den Zweiten Offizier Lightoller während des Untergangs zur Rede stellt, warum die Boote nur halb voll seien. Dabei fängt der Zweite Offizier an, sich zu winden. Erstmals ist auch in diesem Film eine faule Ausrede als faule Ausrede erkennbar, als Lightoller herausstammelt, man habe geglaubt, die Boote würden beim Hinunterlassen (Abfieren) mit voller Beladung (65 Personen) das Gewicht der Insassen nicht tragen. Eine geradezu groteske Idee. Denn selbstverständlich wurden die Boote samt den Auslegern (Davits), an denen sie hingen, ausschließlich für den Zweck konstruiert, das Schiff möglichst schnell zu räumen – was natürlich nur mit voll beladenen Booten ging. Die andere Möglichkeit, nach dem Wassern Passagiere an Bord zu nehmen, war weder sinnvoll

noch sicher oder vorgesehen. Deshalb entgegnet selbst der Film-Andrews auf diese Ausrede, man habe die Boote sehr wohl mit siebzig Personen getestet, was auch tatsächlich den historischen Tatsachen entspricht.

Die Opfer sind selbst schuld

Die Umverteilung von Schuld und Verantwortung ist, wie gesagt, jedoch ein Hauptanliegen des Films. Auch die Schuld am Tod berühmter Passagiere vom Schlage eines Benjamin Guggenheim (einer der reichsten Männer an Bord, der angeblich gelassen in den Tod ging) wird den Opfern selbst zugeschoben.

Das funktioniert so: Ein Besatzungsmitglied bietet Guggenheim und seiner Begleitung Schwimmwesten an, aber der lehnt mit den Worten ab: »Wir sind angemessen gekleidet und bereit, wie Gentlemen unterzugehen. Aber wir hätten gerne einen Brandy.« Botschaft: Man habe den Mann ja retten wollen, aber der habe es selber abgelehnt. Stattdessen habe er es regelrecht genossen, sich als unerschrockenen Gentleman zu inszenieren und sich zu diesem Zweck gekleidet wie für einen festlichen Empfang.

Später sieht man Guggenheim mit einem Glas Brandy im Treppenhaus sitzen und auf den Tod warten. Des Menschen Wille ist eben sein Himmelreich, so die Botschaft. Mit ein wenig Recherche hätte *Titanic*-Regisseur Cameron herausfinden können, dass es sich bei dieser Geschichte nur um eine schlecht belegte Legende handelt.

Ein physikalisch unmögliches Phänomen

Schließlich beschäftigt sich der Film gegen Ende mit dem bereits erwähnten merkwürdigen Umstand, dass die hoch-

stabile Stahlkonstruktion der *Titanic* in der Mitte auseinanderbrach und das Schiff so ab einem bestimmten Punkt nahezu schlagartig unterging. Dabei wird man plötzlich mit einem physikalisch unmöglichen Phänomen konfrontiert. Und zwar sieht man zwei Drittel bis drei Viertel des Schiffes (nämlich das Heck) steil aus dem Wasser ragen. Das heißt also, dass das Schiff vorne nur noch mit einem Viertel bis einem Drittel quasi im Wasser »steckt« wie in festem Beton. So soll in dem hochaufragenden Heck ein gewaltiger Hebel entstanden sein, der erklären soll, warum das Schiff in der Mitte durchgebrochen ist. Nur leider ist Wasser nun mal kein Beton und der Vorgang daher physikalisch so nicht möglich. Ein so großer Teil des Schiffes kann nicht steil aus dem Wasser ragen. Wenn überhaupt, dann könnte vielleicht ein Viertel des Schiffes aus dem Wasser schauen. Das heißt, das Auseinanderbrechen des Schiffes funktioniert hier nur durch einen optischen Trick, der mit der Realität nichts zu tun hat.

Titanic – ein didaktisches Projekt

Na und? Das ist doch nur ein Spielfilm! Phantasie! Keineswegs, vielmehr stellen die Macher den Film selbst als historisch genaue Erzählung dar, und daher muss man sie auch daran messen: »Ich habe es zum obersten Ziel dieser Produktion gemacht«, heißt es in Camerons Buch zum Film, »die Fakten kompromisslos so wiederzugeben, wie sie sich abgespielt haben.«³ »Endlose Nachforschungen, auch während der Produktion« seien »der Schlüssel zu historischer Genauigkeit« gewesen. »Ich wollte dem Zuschauer ohne Schuldgefühle sagen können: Das ist echt. So hat es sich abgespielt. Genau so.«⁴

»Die Kombination aus Miniaturen, lebensgroßen Modellen und Computeranimationen erweckt das Prachtschiff

buchstäblich wieder zum Leben – und lässt es ebenso authentisch sterben«, bliesen die Medien in dasselbe Horn (hier die Website der Zeitschrift *Cinema*). Der Film sei eine »spannende Geschichtsstunde« und ein »Lehrstück« über die irri- ge Annahme des Menschen, die unverwundbare Krone der Schöpfung zu sein. Regisseur James Cameron erzähle »das Märchen einer tragischen Liebe vor dem realen Hintergrund der *Titanic*-Katastrophe«, heißt es auch in der Film- beschreibung auf amazon.de, ganz als wäre die Katastro- phe genauso passiert wie im Film erzählt. Camerons größte Leistung bestehe dabei »nicht darin, dass er den Untergang des weltberühmten Schiffes mit allen Mitteln der Technik absolut detailgetreu [!] wiedergibt, sondern dass Gefühle in seinem Meisterwerk zu jeder Zeit über die makellosen Effekte triumphieren«, heißt es auf kino.de.

Doch das ist nicht der eigentliche Punkt. Denn in Wirk- lichkeit triumphieren die Gefühle jederzeit über den Ver- stand – und das ist auch der Sinn der Sache. Ich sage nur: »Liebe macht blind.« Und um einen Liebesfilm handelte es sich ja auch.

Negativ 2: »Der Untergang der *Titanic*«

Aber Mythen, Negative oder offizielle Verschwörungstheo- rien werden nicht nur emotional gewartet, sondern auch pseudowissenschaftlich. Und diese »Wartung« ist auch bit- ter nötig, denn bei näherem Hinsehen ist die Geschichte der *Titanic* ja voll von Absurditäten. Dass hier erheblicher »Wartungsbedarf« besteht, ist keine Frage. Und deshalb kommen wir nun zu einer weiteren Wartungsoperation, die auch das bedenklich leckende »logische Schiff« der *Titanic* wieder flottmachen soll.