

Ein Schiff. Unsinkbar. Und doch.

Montag, 15. April 1912, ging eine Nachricht um die Welt. Um 2.20 Uhr war die „Titanic“ gesunken, heute vor genau 100 Jahren. Wann, wie und was erfuhren die Menschen in Bremen und umzu davon? Vor allem durch die Zeitungen. Die begannen ihre Berichterstattung indes mit einer Falschmeldung – die Nachrichtenlage war zunächst unübersichtlich.

VON GERRIT REICHERT

Alle Passagiere sind gerettet.“ Wer am Dienstagmorgen, 16. April 1912, dem Tag nach der Katastrophe, die „Bremer Nachrichten“ aufschlug, las diesen beruhigenden Satz auf der Titelseite. Darüber stand: „Zusammenstoß des Dampfers „Titanic“ der White Star Line mit einem Eisberg. Die „Titanic“ fährt nach Halifax weiter“. Der nachfolgende Artikel griff die Aufregung des vorausgegangenen Montags auf: „Man müde nach dem ersten aus New York eingegangenen Meldungen betuchten, daß eine in der Geschichte der Schifffahrt beispiellose Katastrophe sich auf dem Ozean abgespielt hätte. Wir konnten aber schon am Nachmittag mitteilen, daß nachweisen abgesehen alle Passagiere gerettet sind und daß auch der Dampfer anscheinend den Hafen zu erreichen vermag.“

Die Mitteilung am Nachmittag war als Ausübung an den Lesern der „Bremer Nachrichten“ zu lesen, die Montagzeitung war ja schon lange vor der Katastrophe gedruckt und bereits kurz nach ihr erschienen. Die Montagausgabe-Information

Zusammenstoß der „Titanic“ mit einem Eisberg (...) Die „Titanic“ fährt nach Halifax weiter.“

Bremer Nachrichten vom 16. 4. 1912

war durch die Anfordrät des Vizepräsidenten der White Star Line, Philip Franklin, entstanden. Nachdem am Montagvormittag umstürzte Gerüchte um den Erdball jagen, wozu die Titanic gesunken sein könnte, sagte Philip Franklin am Montagmorgen: „Ein Schiff wie die Titanic ist unversinkbar.“

Mit diesem quasi amtlichen Diktum berichteten Zeitungen weltweit und erstmalig am Dienstagmorgen, 16. April, ausführlich über die offenbar noch einmal glimpflich abgelaufene Heilmale-Katastrophe, so auch die „Bremer Nachrichten“.

Nur wenige Stunden später, Dienstagmorgen, den 16. April 1912, wendete sich das Blatt. Denn unterlesen war die von der White Star Line bestätigte Nachricht eingetroffen, dass die „Titanic“ doch gesunken sei. Die zweite große Bremer Tageszeitung, die „Weser Zeitung“, druckte daraufhin eine Mittagsausgabe. Die Hauptüberschrift lautete auf dem Titel: „Dampfer „Titanic“ mit 1500 Menschen gesunken“. Schon relativ genau wurden Ort und Höhepunkt der Katastrophe geschildert. So sei die „Titanic“ um 20 Minuten nach 2 Uhr gesunken, nachdem sie ihr letztes Funksignal „weirinken“ abgesendet habe. Der Dampfer „Carthage“ sei am Montagmorgen an der Unfallstelle gewesen und habe im Ganzen ungefähr 655 Personen, fast ausschließlich der ersten Klasse, aufgenommen. Unweit der „Titanic“ sei am Vormittag ein weiteres Schiff, der französische Auswandererdampfer „Niagara“, ebenfalls auf einen Eisberg gelaufen, habe aber seine Fahrt mit leichten Schäden fortsetzen können. Tatsächlich konnten die Bremer die Eisberg-Schäden der Niagara einige Tage später in Bremerhaven besichtigen, wo der Dampfer überholt wurde.

Die insgesamt zweitgrößte Rederei der Welt, der Bremer Norddeutsche Lloyd, kündigte die „Bremer Nachrichten“ ebenfalls am 17. April 1912: „Die unzerstörte große Schiffahrtsgesellschaft, dem Norddeutschen Lloyd, erg befrundete White Star Line darf sich bequäme sein, daß hier, wie in der eigenen Heimat, auch in Deutschland und nicht in letzter Linie in Bremen, aufrichtige Teilnahme entgegengebracht wird, eine Teilnahme, die ihr auch in bezüchtlicher Weise dadurch zum Ausdruck gebracht ist, daß der Norddeutsche Lloyd seine Schiffe ebenso und jenseits des Ozeans zum Zeichen der Trauer Halbmast hat laggen lassen.“

Gemeinsam berichteten die Bremer Tageszeitungen nun zum Untergang der „Titanic“ und den nachfolgenden Umständen. Die Zahl der Geretteten wurde mit 675 Passagieren und 200 Mann der Besatzung angegeben, die meisten Frauen und Kin-

der, „ein Zeichen der größten Menschlichkeit“. Mit dem Schiff untergegangen seien 3418 Poststücke mit etwa sieben Millionen Briefen und Postkarten, 50.000 Schach-Essen und elektronischer Teile sowie „eine große Ladung Diamanten und Harz“, darunter befand sich ein Geschmeide-Wort von mehr als drei Millionen Mark. Insgesamt wurde das verlorene geschätzte Privatvermögen von über fünf Millionen Mark geschätzt.

Die White Star Line war dagegen teilweise verärgert, auch in Bremen. Die Versicherung für das Schiff, schrieb die „Weser Zeitung“, beträgt 25 Millionen Mark. Ein erheblicher Teil ist aber rückversichert in Hamburg, Bremen und Berlin. „Erheblichen Überlebender und Unbekommener tauchend auf. Zuallererst in der Liste der Geretteten genannt wurde der Eigentümer der White Star Line, Bruce Ismay. Ertrunken hingegen ist der reiche Passagier an Bord, der Amerikaner John Jacob Astor. Mit ihm muskelt man sei auch der englische Journalist William T. Stead, der Erfinder der Zeitungskatzen, der im Mai 1907 in Bremen weilte und hier persönliche Freunde gesant.“

Bekannt wurde schnell, dass die „Titanic“ mehrfach und vielfach vor Eisbergen gewarnt worden sei. Die „Weser Zeitung“ schrieb: „Die „Touraine“, die gestern in Harv einlief, berichtet, daß in den Breiten von Neu-Fundland zahlreiche Eisberge gemeldet und funktentelegraphische Warnungen ausgesandt habe. Diese Warnung ist am Freitag, 12. d. Mts., auch von der „Titanic“ aufgenommen worden. Der Kapitän der „Touraine“ hat dem Kapitän der „Titanic“ die Position der Eisberge angegeben, wofür sich dieser herzlich bedankt hat. Wie die Mannschaft der „Touraine“ mitteilt, waren die Eisberge auffallend niedrig und inoffensiv, wenn gefahrlos.“

In Bremen hatte man große Erfahrung mit dem Umgang mit Eisbergen. Schließlich wurde mit der „Bremer-Linie“ schon 1847 die erste regelmäßige transatlantische Schifffahrt zwischen der Welt zwischen New York und Bremerhaven betrieben. Die Bremer Nachrichten berichteten Mittwoch, 17. April 1912, über den Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Sado“, der im Juni 1890 exakt die Unterpassage der „Titanic“ passiert hatte. In der Annahme, daß Eisberge in der Nähe seien, wurde dauernd die Temperatur des Wassers gemessen. Diese nahen beständig ab, bei von 13 Grad auf 11, 10, 9, dann plötzlich auf 3 Grad. Letzt war es nur Gewählheit geworden, daß Eisberge in Nähe waren. „Stopp“ wurde nach der Maschine telegraphiert, das Schiff verließ die Fahrt. Im nächsten Augenblick ein plötzlicher Stöße, aber alles war nicht dem Schiff war nicht passiert.“

„... zehn Matrosen aufgefischt, von denen einige voll kommen betrunken waren.“

Madeleine Astor, Passagierin

Wassertemperatur war auf allen Dampfern des Norddeutschen Lloyd von jeher vorge-schrieben, auch noch im Jahre 1912. Am 24. April traf der Lloyd-Dampfer „Frankfurt“ in Bremen ein, der am Freitagmorgen des 15. April um 10.30 Uhr die Unterpassage der „Titanic“ erreicht hatte, nur achtzehn Stunden nach ihrem Verschwinden.

Die „Bremer Nachrichten“ druckten das Protokoll ihres Kapitäns Hattorf: „Wir sahen drei große Eisberge und 17 kleine Eisberge, sowie große Eisfelder von zehn bis dreißig Seemeilen Ausdehnung. Der größte Eisberg schätzte sich auf 40 Meter Höhe und 200 Meter Länge.“ Auf der „Frankfurt“ wurde aus unmittelbarer Nähe ein

Foto von einem Eisberg gemacht, der nur wenige Meilen aus dem Wasser ragen. Es ist leicht möglich, daß es der Berg war, mit dem die „Titanic“ kollidierte, da ein Offizier der „Frankfurt“ an dem niedrigen Teil des kolossalen Schiffsrüchle wahrzunehmen glaubte. Zu diesem Zeitpunkt war bekannt geworden, dass die „Titanic“ eine keine Feuerschiff benutzte und das Schiff bei nahezu ungeschützter Fahrt den Eisberg rampte. Schon drei Tage nach dem Untergang der „Titanic“ wiesen die Bremer Zeitungen darauf hin, dass „etwas Offiziere und Mannschaften mit dem ungelungen Riesenschiff noch unversenkt waren“. Sonntag, den 20. April 1912, druckten „Weser Zeitung“ und „Bremer Nachrichten“ den Bericht des „Kommandes der Überlebenden“, das sich eigen geründet hatte, „um sensationellen überlieferten Meldungen vorzubeugen“. In diesem Bericht wurden die unvergessliche Zahl der Rettungsboote, deren mangelnde Ausstattung von nur 80 Prozent sowie die Mangel an ausgebildeten Seeleuten zur Bemannung der Boote und die ungenügende Zahl der Offizierschiff kritisiert.

Vor der amerikanischen Untersuchungskommission, die sofort ihre Arbeit aufnahm, machten überlebende Heizer der Presse zitierte Aussagen, „daß fortwährend Befehle kamen, mehr Dampf zu geben, um eine Rettungsboote zu machen.“

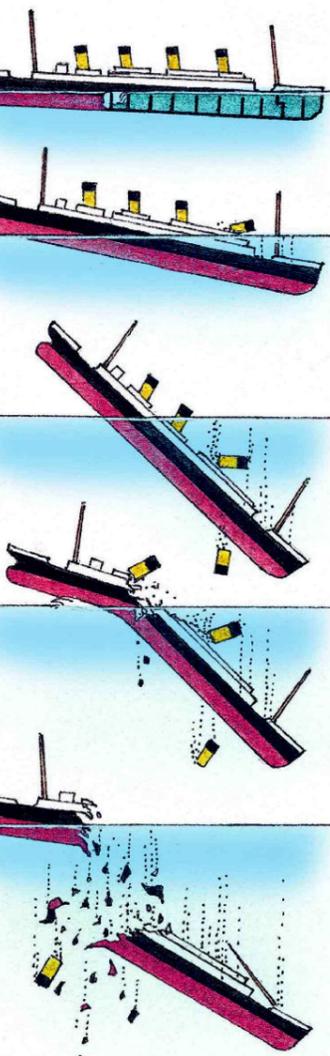
Hier wurde auch der Matrose Klein genannt, der dem schweizerischen Vizekonsul in Cleveland erzählt hatte, dass sein großer Teil der Mannschaft im Augenblick des Zusammenstoßes betrunken gewesen sei. Die „Bremer Nachrichten“ schrieben: „Er gab an, daß an dem Unglücksend ein großes Diner mit folgendem Ball stattgefunden habe. Nach dem Diner sei den Matrosen von den Steward Champagne getrunken worden. Oben behauptet auch, daß sowohl der Kapitän als auch viele Offiziere an dem Diner teilgenommen, wobei sie getrunken worden sei.“

Direkt nach dem Matrosen Klein wurde Madeleine Astor vernommen, die junge Witwe des auf der „Titanic“ ertrunkenen John Jacob Astor. Nach ihren Worten hatte ihr Rettungsboot noch zehn Matrosen aufgenommen, von denen einige vollkommen betrunken gewesen und bald darauf getoben seien.“

Direkt nach dem Matrosen Klein wurde Madeleine Astor vernommen, die junge Witwe des auf der „Titanic“ ertrunkenen John Jacob Astor. Nach ihren Worten hatte ihr Rettungsboot noch zehn Matrosen aufgenommen, von denen einige vollkommen betrunken gewesen und bald darauf getoben seien.“

Direkt nach dem Matrosen Klein wurde Madeleine Astor vernommen, die junge Witwe des auf der „Titanic“ ertrunkenen John Jacob Astor. Nach ihren Worten hatte ihr Rettungsboot noch zehn Matrosen aufgenommen, von denen einige vollkommen betrunken gewesen und bald darauf getoben seien.“

Vom Prozess in Southampton schrieb die „Weser Zeitung“ am 28. April, dass die Mannschaft „sehr knapp“ gewesen sei. Die Offiziere müßten selbst, als der Dampfer aus dem Hafen ging, an Achterschiff die Trossen bedienen. Auch konnte nicht in Abrede gestellt werden, daß die „Olympic“ eine zusammengesetzte Mannschaft besaß, unter der von 200 Leuten nur drei Zeugnisse über vorherige Dienste bezeugen konnten. Die zahlreicheren Befehle seien unbrauchbar, weil sie oft eilen und jeherlang in Geschicklichkeit gegeben hätten, ohne auszusprechen zu werden zu sein.“ In der gleichen Zeitungsaussage wurde der französische Dampfer „Prevence“ zitiert, der in der Unfallnähe der „Titanic“ den Funkleitungsverkehr zwischen ihr und den in ihrer Nähe stehenden Schiffen „Frankfurt“, „Olympic“, „Doric“, „Caronia“ und „Jingha“ vernommen hatte. Die „Weser Zeitung“ kommentierte: „Die „Titanic“ reflektierte anscheinend zuerst auf die Hilfe von Schiffen der eigenen Linie, bis ihrer Aufforderung nach, um das Bergesfeld zu sparen.“



Diese Grafik zeigt in fünf Abschnitten, wie die „Titanic“ ansetzt sank und dann an der Wasseroberfläche auseinanderbrach. FOTO: GETTY IMAGES/DOUGLAS KRAUSS/LEWIS