Aus:

UTE RÖSLER

Die Titanic und die Deutschen

Mediale Repräsentation und gesellschaftliche Wirkung
eines Mythos

September 2013, 326 Seiten, kart., 32,99 €, ISBN 978-3-8376-2324-6

Der Untergang der Titanic wurde für die deutsche Gesellschaft zum Anlass einer gesellschaftlichen Neuverortung. In Kunst und Wissenschaft, in Zeitungen, Romanen, Bildern und Filmen entstand einer der bedeutendsten Mythen des 20. Jahrhunderts: der Mythos der Titanic.

Er erzählt oft mehr über die kulturellen und soziopolitischen Umstände seiner Entstehung als über das historische Ereignis selbst – und ist somit ein eindrucksvoller Spiegel der wechselvollen deutschen Geschichte. Dieses Buch bietet zum ersten Mal eine ausführliche Darstellung des deutschen Titanic-Mythos, seiner medialen Repräsentation und seiner kulturellen Einschlüsse.

Ute Rösler (Dr. phil.) lebt und arbeitet in Berlin.

Weitere Informationen und Bestellung unter:

www.transcript-verlag.de/ts2324/ts2324.php

Inhalt

I. Einleitung

- I.1 Ereignisse | 9
 - I.1.1 Der Untergang der *Titanic* | 9
 - I.1.2 Die Reaktion der deutschen Politik: Reichstagsdebatte und risikoadministrative Maßnahmen | 12
- I.2 Erzählungen | 18
 - I.2.2 Die Entstehung des Mythos: Die Deutung von Katastrophen als kulturelle Bewältigungsstrategie | 18

II. Theoretische Vorüberlegungen

- II.1 Historische Katastrophenforschung | 23
- II.2 Die Katastrophe als „kulturelles Übergangsphänomen“ | 28
- II.3 Katastrophenerzählungen | 29
- II.4 Katastrophenmythen | 32
- II.5 Der Fall *Titanic*: Begünstigende Faktoren des Mythisierungsprozesses | 35
 - II.5.1 Historische Bedingungen | 35
 - II.5.2 Ikonographische Eignung | 40
 - II.5.3 Katastrophe und Massenmedien | 42

III. Die Entstehung des Mythos von der *Titanic*

- III.1 Die Quellen | 47
- III.2 Themen der Gesellschaft – Mytheme des Mythos | 52
 - III.2.1 Technik und Fortschrittsglaube | 52
 - III.2.2 Politik und soziale Struktur der Gesellschaft | 92
- III.3 Physiognomie des Mythos 1912 | 115
 - III.3.1 Der Mythos 1912 – Eine erste Bilanz | 115
 - III.3.2 Der Mythos in den 20er Jahren | 122

IV. Historische Repräsentationen des Mythos

Die politische Instrumentalisierung vor, während und nach dem Zweiten Weltkrieg

- IV.1 Die Quellen | 127
- IV.2 Drei Romane der Vorkriegszeit: Das Eindringen nationalsozialistischer Ideologeme in die mythische Erzählung | 143
 - IV.2.1 Der Untergang als Strafe Gottes: Metaphysische Ordnung und nationalsozialistische Gemeinschaft | 148
 - IV.2.2 Verheißene Rettung: Die Unterordnung des Subjekts unter die Gemeinschaft | 152
 - IV.2.3 Deutscher „Kulturwert“ oder fremdes „Hochmutwerk“: „gute“ und „schlechte“ Technik im Nationalsozialismus | 157
 - IV.2.4 Führerprinzip: Der nationalsozialistische Ingenieur als „richtiger Technikführer“ | 162
- IV.3 Im Staatsauftrag: Titanic – ein NS-Propagandafilm | 167
 - IV.3.1 Kriegstreiberei: Antikapitalismus und Antibritentum | 167
 - IV.3.2 Krieg der Geschlechter: Front und Heimatfront | 174
- IV.4 Nach dem Krieg: Der NS-Film in der öffentlichen Diskussion zwischen Ost und West | 178
 - IV.4.1 Der NS-Propagandafilm als Fanal: Alliierte Zensur versus demokratische Freiheit | 182
 - IV.4.2 Rot statt braun? Antikapitalismus und Antibritentum im Sozialismus | 186
- IV.5 Unter sozialistischer Flagge:
Ein DDR-Roman über die *Titanic* | 192

V. Reflexion und Überwindung des Mythos

Hans Magnus Enzensbergers Versepos *Der Untergang der Titanic*

- V.1 Kuba als Symbol: Das Scheitern der Utopie und der Bruch mit einem teleologischen Geschichtsverständnis | 201
- V.2 Die permanente Katastrophe: Veränderte Katastrophewahrnehmung und der Bruch mit dem Mythos | 207
- V.3 Jenseits des Mythos: Das Versepos als neue Erzählform | 212

VI. Der Mythos im Zeitalter der Globalisierung

- VI.1 Verrostendes Eisen: Materialisierung des Mythos in den wiedergefundenen Überresten der *Titanic* | 219
 - VI.1.1 Hebt die *Titanic*: Die Suche nach dem Wrack | 219
 - VI.1.2 Jasons goldenes Vlies: Die mythische Überhöhung der Suche und der Suchenden | 224
 - VI.1.3 Sonographie und Robotik:
Die technische Erkundung des Wracks und ihre Einbettung in den Mythos der *Titanic* | 231
 - VI.1.4 Neue Ikonen des Mythos:
Tauchende Männer und rostendes Eisen | 240
- VI.2 moving pictures: Die emotionale und technische Wiederholung der Katastrophe im Hollywood-Blockbuster | 245
 - VI.2.1 Inszenierte Wiederholung:
Authentizität durch Technik | 248
 - VI.2.2 Die Lehren der Vergangenheit:
Die Klassengesellschaft ist Geschichte | 255
 - VI.2.3 Rearranging Deck Chairs on *Titanic*:
Die Geschlechterrollen bleiben gleich | 261
 - VI.2.4 Vom Katastrophenregisseur zum Hollywoodstar:
The Making of James Cameron | 264

VII. Zusammenfassung und Ausblick

- VII.1 Zusammenfassung | 267
- VII.2 *Titanic* – Eine beständige Passion | 297

Quellen- und Literaturverzeichnis | 305

I. Einleitung

I.1 EREIGNISSE

I.1.1 Der Untergang der *Titanic*

In der Nacht vom 14. auf den 15. April 1912 ereignete sich eine der größten Katastrophen der zivilen Schifffahrt: Der britische Luxusliner *Titanic*, der sich auf seiner Jungfernfahrt von Southampton nach New York befand, kollidierte vor Neufundland ($41^{\circ} 46' \text{ N}/50^{\circ} 14' \text{ W}$) mit einem Eisberg und erlitt irreparable Schäden. Innerhalb von nur ca. zwei Stunden und 20 Minuten sank er auf den Grund des Atlantik und nahm mehr als 1500 Menschen mit in sein nasses Grab. Nur etwa 700 Reisende überlebten in Rettungsbooten und konnten in den frühen Morgenstunden des 15. April an Bord des Dampfers *Carpathia* genommen werden, der den funkentelegraphisch abgesetzten Notruf des *White Star Liners* aufgefangen hatte.

Am Abend des 18. April¹ erreichten die Geretteten den Hafen von New York. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich die Nachricht von dem Unglück bereits über die ganze Welt verbreitet. Dank derselben Technik, die zur Rettung eines Drittels der Passagiere beigetragen hatte – der drahtlosen Telegraphie –, kannte man allerorten den Umstand des Unfalls – nicht aber die Umstände. So bildete der Schiffsuntergang die ideale Folie für Spekulationen und Projektionen.

Die deutsche Gesellschaft zeigte sich besonders erschüttert über das Ereignis. Zu symbolhaft erschien ihr eben dieses Unglück angesichts der als krisenhaft erlebten eigenen Situation: an die wohlbekannte Metapher

1 Hess, Harro und Hessel, Manfred: *Titanic : Das Handbuch*. Herbig Verlag: München 1999, S. 16.

vom „Staatsschiff“ anknüpfend, sah sie ihren eigenen Untergang unheil kündend vorweggenommen. Vor allem in der Presse, aber beispielsweise auch in Film, Literatur, Malerei oder Lyrik gestaltete man den gesellschaftlichen Untergang gleichsam probenhalber, indem man die *Titanic* als Erkenntnismodell bemühte. In kürzester Zeit entstand so eine kollektive Erzählung, die quer durch alle Medien verlief und in der der gesellschaftliche Status quo verhandelt wurde.

Die Bedingungen waren freilich außergewöhnlich: Noch ehe die ersten Überlebenden ihren Fuß auf amerikanisches Festland gesetzt hatten, noch ehe die ersten Augenzeugenberichte vorlagen, begannen bereits Vermutungen über Hintergründe, Ursachen und Hergang des Unglücks zu kursieren. Zum ersten Mal ereigneten sich Unglück und Berichterstattung fast zeitgleich. In ihrer doppelten Funktion als Rettungs- und Informationsmedium hatte die drahtlose Telegraphie eine Situation hervorgebracht, für die es noch kein Vorbild gab. Erstmals erreichten Nachrichten binnen Sekunden sogar entlegene Winkel der Welt, und die ein- und ausgehenden Funksprüche waren jedem zugänglich, der Zugriff auf ein entsprechendes Empfangsgerät hatte.

Ob Hilferufe oder Vermisstenlisten – die Presse nahm alle Funksprüche auf und verwandelte sie in Nachrichten. Der Stand der Informationen, der über Zeitungen allgemein zugänglich war, entsprach stets dem Stand der Erkenntnis über die Katastrophe, die sich als mediales Ereignis „live“ vor den Augen des entsetzten Publikums entfaltete. So trafen Angst und Grauen die hunderte oder tausende Kilometer weit entfernten Zuschauer eines Schiffbruchs so unmittelbar, als seien sie selbst betroffen. Statt im Nachhinein von der Katastrophe zu erfahren, erlebten die Zeitungsleser das Unglück gleichsam mit und konnten sich dementsprechend auch nur schwer emotional entziehen. Konfusion und panikähnliche Aufregung der Zeitgenossen waren die Folge.

Die Berichterstattung in der Presse war nicht dazu angetan, die Lage zu verbessern. Die zuständigen Redakteure zeigten sich mit der Informationsfülle genauso überfordert wie ihre Leserschaft. Um ihre häufig drei, bisweilen sogar vier Ausgaben pro Tag zu füllen, druckten die Zeitungen oft genug alle eintreffenden Telegramme, selbst widersprüchliche, einfach hintereinander ab. Damit übertrugen sie jedoch ihre eigene Hilflosigkeit auf die Leser² und stürzten diese in eine Achterbahnfahrt der Ge-

2 Vgl.: Driessen, Barbara: *Tragödie der Technik, Triumph der Medien : Die Berichterstattung über den Untergang der Titanic in der zeitgenössischen deut-*

fühle.³ Immer wieder stellten sich Informationen nachträglich als falsch heraus. Beispielsweise wurden einmal Überlebenden- und Opferlisten versehentlich miteinander verwechselt. Die Berichtigung dieses Fehlers erzeugte ein emotionales Chaos ungeahnten Ausmaßes.

Gleichzeitig waren innerhalb dieser noch nie da gewesenen Nachrichtenfülle nur sehr wenig gesicherte Informationen erhältlich. Die Berichterstattung zeichnete sich folglich durch ein hohes Maß an Spekulationen aus. Oft behelfen sich die Zeitungen damit, ihren Mangel an Wissen durch eigene Rückschlüsse auszugleichen, um die widersprüchlichen Nachrichten in eine einigermaßen plausible Form zu bringen. Dieses Vorgehen war jedoch selbst in den eigenen Reihen äußerst umstritten, und der einflussreiche Publizist Maximilian Harden sah sich in seiner Wochenschrift *Die Zukunft* schließlich sogar zu einer harschen Kritik veranlasst. Die Konkurrenz der Presse, empörte er sich, sei schlimmer als die der Schifffahrtslinien. Statt um sorgfältige Berichterstattung sei sie nur um schnelle Informationsakkumulation bemüht, statt Aufklärung biete sie Sensationen. So blende sie Millionen und sperre sie von „jedem in Klarheit führenden Weg“ ab.⁴

schen und britischen Presse. LIT Verlag: Münster 1999, S. 44. Auch wenn die Arbeit der Kommunikationswissenschaftlerin den Mythos bisweilen eher zu reproduzieren als zu analysieren scheint, enthält sie doch eine Menge gut recherchierter Informationen und eine sehr plausible Interpretation der Titanic-Katastrophe als „erstes Medienereignis ... vor den Augen eines globalen Dorfes“ [S. 92].

3 Beispielsweise berichtete das *Berliner Tageblatt* am Morgen des 16. April, die Titanic befinde sich auf der Weiterfahrt nach Halifax, nachdem sie einem nur wenig früher ebenfalls dort veröffentlichten Bericht zufolge bereits gesunken war. *Berliner Tageblatt* vom 16.4.1912.

4 „Warten? Die bloße Vorstellung läßt den Genius der ringsum längst zum Rummelplatz erniederten Presse in wütendem Hohn aufheulen. Einmal nur, ein einziges Mal vor lechzender Neugier bekennen, daß man noch nicht wisse? Undenkbar. Die Kundschaft, die viel zu wissen wähnt, doch Alles wissen möchte, fiele über Nacht ab; Inserenten und Abonnenten ließen sich am Ende gar vom flinksten Nachbar ködern. Auf dessen Gemüesfarm wüchse fortan die Oeffentliche Meinung [sic!]. Nein. Alle wissen Alles. Jeder sagt von Jedem, daß er ‚in unvornehmer und leichtfertiger Weise Sensation zu machen suche‘. Jeder ist selig, wenn er selbst zur Sensation Brauchbares erlangt. [...] Besinnt Euch! Und erwägt, nach der Abkühlung, ob es vernünftigt ist, Unsummen

Mit seiner Kritik traf Harden einen sensiblen Punkt: Noch gab es keine adäquate Informationskultur. Erst als Folge der *Titanic*-Katastrophe sollten sich allmählich Formen des Umgangs mit der neuen Fülle an ungefilterten und allgemein zugänglichen Informationen herausbilden. Daher kennzeichnet die Kommunikationswissenschaftlerin Barbara Driessen die Katastrophe zu Recht als „Beginn des modernen Medienzeitalters“.⁵

I.1.2 Die Reaktion der deutschen Politik: Reichstagsdebatte und risikoadministrative Maßnahmen

Wie jede Katastrophe, so löste auch der Untergang der *Titanic* – durch die chaotische Nachrichtenerstattung zusätzlich verstärkt – das Bedürfnis aus, die Sachlage zu klären und risikoadministrative Maßnahmen einzuleiten. In New York wurde daher sofort eine Untersuchungskommission eingesetzt, die den Ursachen der Katastrophe auf den Grund gehen sollte. Zwischen dem 19. und dem 27. April 1912 vernahm Senator William Alden Smith in New York und Washington über 80 Zeugen.

Für die Amerikaner gab es gute Gründe, eine Untersuchung anzustreben. Erstens waren verhältnismäßig viele amerikanische Staatsbürger bei dem Unglück ums Leben gekommen, zweitens war die *White Star Line* als Teil des sogenannten *Morgan Trusts* weitgehend in der Hand amerikanischer Aktionäre, und nicht zuletzt hatte man drittens bei der Ankunft des Rettungsschiffes *Carpathia* in New York wenigstens kurzzeitig Zugriff auf alle Zeugen. Daher erteilte das Senatskomitee den englischen Angestellten und Offizieren sowie Sir Bruce Ismay, dem ebenfalls an Bord befindlichen Präsidenten der *White Star Line*, ein Ausreiseverbot.⁶

hinzugeben, um mit allen Künsten zeitgemäßer Reporterschlaueheit Millionen zu blenden, von jedem in Klarheit führenden Weg abzusperren.“ Harden, Maximilian: *Titanic. Report*. In: *Die Zukunft* vom 15.6.1912, S. 340-354; in: Köster, Werner und Lischeid, Thomas (Hg.): *Titanic : Ein Medienmythos*. Reclam: Leipzig 1999 S. 5, 2f. Vgl. auch S. 60.

⁵ Driessen, S. 92.

⁶ *Berliner Tageblatt* vom 20.4.1912.

Der amerikanischen Kommission folgte Ende April⁷ eine britische Untersuchung durch den Juristen und Politiker Lord Mersey. Dieser war ein Streit um die juristische Zuständigkeit vorausgegangen. Formell war die *Titanic* ein britisches Schiff, und infolgedessen stellte man in Großbritannien das Recht der Amerikaner in Frage, die Katastrophe zu untersuchen.

„Sie haben nicht gewartet, bis geklärt war, ob es ihnen gesetzlich erlaubt ist, Menschen vorzuladen und zu befragen, die Licht in die Sache bringen konnten. Sie haben sofort eine Kommission ausgesandt, um neben anderen Leuten, deren Aussagen sie wünschten, sogar die Reeder des Schiffes festzuhalten“,⁸

zitiert beispielsweise der US-Historiker Wyn Craig Wade den Führer der Labour Party, Will Crooks.

Die große Aufmerksamkeit für die Angelegenheit rührte allerdings vermutlich weniger von der unklaren Rechtslage als vielmehr von der Tatsache her, dass für Großbritannien eine Menge auf dem Spiel stand. Der amerikanische Senator Smith hatte in seiner Untersuchung teilweise gravierende Mängel der britischen Sicherheitsbestimmungen auf See festgestellt und zudem das Verhalten der britischen Mannschaft scharf kritisiert. Es bestand also ein akuter Verbesserungsbedarf, auch wenn es zu keiner eindeutigen Schuldzuweisung infolge der Untersuchung kam.

Senator Smith nannte vielmehr mangelnde Disziplin der Mannschaft sowie Selbstüberschätzung und ein trügerisches Sicherheitsgefühl als vornehmliche Gründe für das Unglück:

„Man glaubte, daß die Wissenschaft des Schiffbaus nunmehr vollkommen, daß auf diesem Gebiet das letzte Wort gesprochen sei. Endlich hatte man das Meer bezwungen. Vermessenheit scheint die sonst so hellwachen Fähigkeiten eingeullt zu haben.“⁹

7 Die britische Untersuchungskommission legte am 30. Juli ihren Bericht vor. Hess/Hessel, S. 205.

8 Wade, Wyn Craig: *Die Titanic: das Ende eines Traums*. München: Dt. Taschenbuch-Verlag, 1983, S. 161.

9 Senator William Alden Smith; nach: Hess/Hessel, S. 236, auch: Romy Olkon-Larsen, Rob Ottmers, Bill Wormstedt: *Titanic Inquiry Project, Electronic Copies of the Inquiries into the Disaster, 1999-2007*:

<http://www.titanicinquiry.org>. Stand: 12.4.2010, 19:10 Uhr.

Sein britischer Kollege, Lord Mersey, betonte darüber hinaus die hohe Geschwindigkeit, bemerkte aber zugleich, Edward J. Smith, der Kapitän des Schiffes, habe nicht anders gehandelt als Erfahrung und Gewohnheit es ihm nahelegten. Die meisten anderen Kapitäne hätten in der gleichen Situation ebenso reagiert, führte Mersey aus.

In Deutschland beobachtete man den Verlauf der Untersuchungen mit Interesse. Täglich veröffentlichten die Zeitungen Auszüge aus den Vernehmungen und ergänzten sie teilweise durch Berichte ihrer Auslandskorrespondenten oder durch eigene Kommentare.

Besonders die Unzulänglichkeit der britischen Sicherheitsbestimmungen lösten in der deutschen Öffentlichkeit Empörung aus. Man wählte sich sicher, dass alle Passagiere hätten gerettet werden können, wenn nur ausreichend Platz in den Rettungsbooten gewesen wäre. Den englischen Vorschriften entsprechend, hatten sich jedoch nur 16 reguläre Rettungsboote an Bord befunden. Seit 1894 war das die vorgeschriebene Anzahl für alle Schiffe über 10 000 Bruttoregistertonnen (BRT). Allerdings waren zum Zeitpunkt der Gesetzgebung Schiffe in einer Größenordnung des britischen Luxusliners noch futuristische Träumereien. Für die Höchstzahl der Passagiere, die bis dato auf einem Dampfer gereist waren, hätten die Plätze durchaus gereicht. Erst der Untergang des 46 000-Tonnners lenkte die Aufmerksamkeit darauf, dass diese an der Tonnage orientierte Bestimmung inzwischen hoffnungslos veraltet war.

Dabei hatte die *Titanic* mit vier zusätzlichen Rettungsflößen (Berthons, Behelfsbooten) sogar mehr Boote als vorgeschrieben mitgeführt. Insgesamt boten sie Platz für immerhin 1178 Menschen. Doch selbst auf der nur zu zwei Dritteln ausgebuchten Jungfernfahrt reichte das gerade einmal für die Hälfte der Passagiere. Tatsächlich wurde sogar nur etwa ein Drittel der Reisenden – knapp über 700 Menschen – gerettet, da die Boote teilweise nicht voll besetzt zu Wasser gelassen wurden.¹⁰

In Deutschland hingegen, so war man einhellig überzeugt, wäre eine vergleichbare Katastrophe nicht möglich gewesen. Davor schützten die „unübertroffene Gewissenhaftigkeit unseres [des deutschen, U.R.] see-

10 Die verantwortlichen Offiziere begründeten das später damit, dass sie Angst gehabt hätten, die Boote könnten beim Abfieren aus großer Höhe unter der Belastung brechen. – Ein weiterer Angriffspunkt für die deutsche Entrüstung, die darin eine „typisch englische Disziplinlosigkeit“ erkannte.

männischen Personals“¹¹ und die deutlich besseren Sicherheitsbestimmungen. Beispielsweise schrieb *Der Tag*:

„Vor allen Dingen muß festgestellt werden, daß die deutschen Vorschriften in bezug auf Sicherheitsmaßregeln an Bord deutscher Schiffe [...] bereits jetzt erheblich weiter gehen als die englischen.“¹²

Das bestätigte sich jedoch nicht.

Bei genauerem Hinsehen erwies sich vielmehr, dass die deutsche Gesetzgebung sich kaum von der englischen – und im Übrigen auch der amerikanischen – unterschied. Sie maß die Anzahl der vorgeschriebenen Rettungsboote ebenfalls an der Tonnage des Schiffes und nicht an der Anzahl der Passagiere. Zudem stammte auch hier die Verordnung aus einer Zeit, in der die Dampfer eine Größe von 18 000 BRT nicht überschritten. Lediglich der unspezifische Zusatz, größere Schiffe sollten „im Verhältnis mehr“¹³ Rettungsboote mitführen, unterschied die Vorschriften der deutschen Seeberufsgenossenschaft von den englischen Bestimmungen.¹⁴

Bereits am 18.4.1912, jenem Tag, an dem die Überlebenden erst in New York eintrafen, erreichte die Thematik in Deutschland eine neue Dimension politischer Brisanz. An diesem Tag nämlich veröffentlichte die *Frankfurter Zeitung* eine Tabelle, aus der hervorging, dass auch die deutschen Dampfer größtenteils keine ausreichende Zahl von Rettungsbooten mitführten, um alle Passagiere retten zu können. Der Veröffentlichung folgte eine Welle der Empörung, und man rief zunehmend nach einer gesetzlichen Neuregelung der Sicherheitsbestimmungen auf See. Das *Berliner Tageblatt* forderte:

„Wenn es, wie aus einer weiter unten veröffentlichten Tabelle hervorzugehen scheint, auch auf deutschen Riesendampfern an den nötigen Rettungsvorrichtungen fehlt, so müssen auch da die Sicherheitsbehörden sofort für eine Aenderung [sic!]sorgen. Es darf nicht mehr geschehen, daß Schiffe über den Ozean fah-

11 *Schwäbischer Merkur* vom 19.4.1912 (Abend).

12 *Der Tag* vom 21.4.1912 (Morgen).

13 *Frankfurter Zeitung* vom 21.4.1912 (1. Morgen).

14 Dazu: Driessen, S. 73.

ren, auf denen für alle Freuden des Lebens reichlich gesorgt ist, nur nicht für das Leben selbst.“¹⁵

Konkrete politische Maßnahmen schienen nun unumgänglich. Am 20.4.1912 brachte der Abgeordnete der Reichspartei, Dr. Arendt, daher einen „schleunigen Antrag“ in den Reichstag ein, der auf die Untersuchung möglicher legislativer Mängel drängte. Er schlug vor,

„[d]en Herrn Reichskanzler zu ersuchen, schleunigst Erhebungen darüber herbeizuführen, ob bei der deutschen Seeschifffahrt für Passagiere und Mannschaften jede mögliche Sicherheit gewährleistet wird, und ob insbesondere alle deutschen Schiffe ausreichend Rettungsboote mit sich führen, um alle an Bord befindlichen Personen im Falle der Gefahr aufnehmen zu können. Für den Fall, daß die Erfahrungen bei dem Untergang der ‚Titanic‘ dies nötig erscheinen lassen, ungesäumt auf dem Wege der Verordnung oder des Gesetzes die erforderlichen Maßregeln zu ergreifen.“¹⁶

Arendts Antrag, so berechtigt er auch scheinen mag, stieß keineswegs auf offene Ohren. Der Stellvertreter des Reichskanzlers, Dr. Clemens Delbrück, antwortete ihm barsch, die Regierung habe selbstverständlich bereits alle notwendigen Maßnahmen ergriffen.¹⁷

Tatsächlich löste die *Titanic*-Katastrophe auf der praktischen Ebene einigen Aktivismus aus und führte schließlich zu vielfältigen politischen, technischen und institutionellen Innovationen. So hatte sie beispielsweise die technische Verbesserung des Systems wasserdichter Zwischenwände im Schiffsinnern (Schotten) und der Vorrichtungen zum Ablassen der Rettungsboote (Davitts)¹⁸ sowie die Revision der Frühwarnsysteme

15 *Berliner Tageblatt* vom 19.4.1912.

16 *Berliner Tageblatt* vom 20.4.1912.

17 Ebd.

18 „Mit der Erfindung von Vorrichtungen zum schnellen und sicheren Aussetzen der Boote hat man sich seit Jahrzehnten eingehend beschäftigt (die Preisaufgabe der Abteilung für Schiff- und Schiffsmaschinenbau – 1912 – an der hiesigen Technischen Hochschule fordert eine wissenschaftliche Behandlung der Bootseinrichtungen auf großen Personenschiffen).“ Die Sicherheit der Personenschifffahrt und der Untergang der ‚Titanic‘ (3 Seiten=5 ½ Spal-

zur Folge. Vor allen Dingen aber entstand 1913/14¹⁹ als direkte Reaktion auf das Ereignis die *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, die mit einigen Ergänzungen bis heute internationale Gültigkeit besitzt. Diese Vereinbarung regelte unter anderem die Anzahl der mitzuführenden Rettungsboote und die Ausstattung mit einer funktechnischen Ausrüstung und legte die Schifffahrtsrouten und die Höchstgeschwindigkeit in den von der Eisdrift betroffenen Gebieten fest.²⁰ Außerdem ging aus ihr eine internationale Eiswache (*International Ice Patrol, IPP*) hervor, die sich ebenfalls seit fast hundert Jahren um die Kartierung und wissenschaftliche Erfassung von Eisbergen im Nordatlantik sowie um den Schutz des Linienverkehrs vor Eisbergen bemüht.²¹ Noch heute findet sich auf der offiziellen Internetseite der *International Maritime Organization (IMO)*,²² der UN-Sonderorganisation für die Belange der Seeschifffahrt, eine Erläuterung ihrer Entstehung als direkte Folge der *Titanic*-Katastrophe.

ten) Von Professor W. Laas, Charlottenburg; in: *Technische Rundschau*, Wochenbeilage zum *Berliner Tageblatt* vom 1. Mai 1912.

19 Die Konferenz zur Schiffssicherheit, auf der unter anderem die SOLAS verabschiedet wurde, begann am 12. November 1913. Das eigentliche Abkommen wurde jedoch bereits seit 1912 vorbereitet und bekam 1914 Gültigkeit, so dass die Datierung häufig unterschiedlich angegeben wird.

20 Dazu: Hess/Hessel, S. 197ff.

21 Dazu: Dr. Erwin Lausch: *Die gezähmten Ungeheuer. Der Untergang der ‚Titanic‘ war das Startsignal für die Eisberg-Forschung.* In: *GEO Das neue Bild der Erde*, No. 12, Dezember 1985, S. 90-106, insbes. 97f..

22 Graphik „*Ship Safety – The Titanic and the SOLAS*“. In: *International Maritime Organization*: <http://www.imo.org>. Stand: 2.7.2008, 22:16 Uhr.

Als Aufgabenbereiche, mit denen sich die erste SOLAS von 1914 befasste, nennt die IMO: „provision of watertight and fire-resistant bulkheads; life-saving appliances; and fire prevention and fire fighting appliances on passenger ships; [other requirements dealt with:] radiotelegraph equipment for ships carrying more than 50 persons, [the Conference also agreed on the:] establishment of a North Atlantic ice patrol.“

I.2 ERZÄHLUNGEN

I.2.2 Die Entstehung des Mythos: Die Deutung von Katastrophen als kulturelle Bewältigungsstrategie

„Der Titanic-Mythos wurde abseits [– aber nicht jenseits, U.R. –] solcher Debatten im zeitgenössischen Feuilleton geboren und erstmals literarisch fixiert.“²³ In Zeitungsberichten und Feuilletonkommentaren entstanden die ersten Erklärungen dessen, was passiert sein konnte, hier eignete sich die deutsche Öffentlichkeit die Katastrophe an und machte sie zu ihrer eigenen, symbolischen Katastrophe: zum Orakel ihres gesellschaftlichen Untergangs. Die Katastrophe hatte einen tiefen Riss in der positiven Technikidentifikation einer Gesellschaft hinterlassen, die technisch-wissenschaftlichen Fortschritt zu den Grundkonstituenten ihres Selbstentwurfs zählte. Die praktisch-bewältigenden Maßnahmen (politische, technische und institutionelle Innovationen) und das entstehende Narrativ waren beides Teile eines restabilisierenden Prozesses.

Im Allgemeinen war die gesellschaftliche Stimmung zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch Technikbegeisterung und Fortschrittsoptimismus geprägt. Noch traute man der Technik zu, alle Wunden heilen zu können, selbst die von ihr selbst geschlagenen.

„Die Maschine“, frohlockte Dr. Ernst Bernhard im *Berliner Tageblatt*, „gleich letzten Endes doch jener Achilleslanze, die die von ihr geschlagenen Wunden auch wieder zu heilen vermag.“²⁴

Noch stellte sich Technik als wundersames Mittel der Selbstermächtigung des Menschen über die Natur und über seine soziale Umwelt dar. Doch gleichzeitig waren die problematischen Folgen der zunehmenden Technisierung und Industrialisierung kaum noch zu übersehen: Verschiebung der gesellschaftlichen Eliten, Auflösung tradierter Geschlechterrollen, Landflucht und Verarmung, um nur einige der bekanntesten und am besten untersuchten Industrialisierungsfolgen zu benennen.

Gerade diese Ambivalenz des technischen Fortschritts war es, die anhand der *Titanic*-Katastrophe schlagartig offensichtlich wurde: Das

23 Köster/Lischeid, S. 18.

24 Dr. Ernst Bernhard: *Die Ethik der Maschine*. In: *Der Zeitgeist* Nr. 18, Beiblatt zum *Berliner Tageblatt* vom 29.4.1912.

„unsinkbare“ Flaggschiff des Fortschritts, jenes Wunderwerk der Technik, mit dem man die Gefahren der Natur endgültig überwunden zu haben glaubte, war gesunken und hatte eineinhalb Tausend unschuldige Menschen ins Verderben gerissen. Angesichts dieses ungeheuerlichen Verlusts geriet der Glaube an die stetige Verbesserung der Technik zum Wohle des Menschen unhaltbar ins Wanken. Mit der *Titanic* drohte das positivistische Fortschrittsvertrauen des 19. Jahrhunderts unterzugehen. Dagegen trat mit dem mythischen Narrativ eine kulturelle Strategie neben die praktisch-administrativen Maßnahmen, die diesen Riss kitten und die in ihren Grundfesten erschütterte Gesellschaft restabilisieren sollte.

Das schien umso notwendiger, als der Untergang nicht nur das Technikvertrauen erschütterte, sondern den gesamten Selbstentwurf einer Gesellschaft betraf, die sich ohnehin als krisenhaft erlebte und die ihre sozialen Umbrüche in einen direkten Zusammenhang mit den technischen Entwicklungen ihrer Zeit stellte. Auf der *Titanic* sah sich diese Gesellschaft wie in einem Mikrokosmos abgebildet, und der Untergang des Schiffes schien ihren eigenen Untergang vorwegzunehmen:

„Der Schiffbruch der *Titanic* war also nicht wegen der unmittelbaren Dimensionen der Katastrophe so erschütternd, sondern vor allem wegen der Sinnüberdetermination dieses Schiffsuntergangs: das gesellschaftliche Bewusstsein las ihn als „Symbol“, als verdichtete Vorstellung bzw. Verkörperung des Untergangs, der sich nähernden Katastrophe der damaligen europäischen Zivilisation.“²⁵

Die symbolische Eignung der *Titanic* als Abbild der Gesellschaft beruhte vor allem auf der Bekanntheit von Schiff und Schiffsuntergang als tradierten Metaphern. Beide waren 1912 feste Bestandteile des kulturellen Codes, und die Vorstellung vom Staat als Schiff – dem „Staatschiff“ – konnte bereits auf eine lange Tradition zurückgreifen. Der Philosoph Hans Blumenberg widmete dem „*Schiffbruch mit Zuschauer*“ einst sogar eine ganze metaphorologische Untersuchung, in der er das Schiffssymbol bis weit in die Antike hinein zurückverfolgen konnte²⁶. Und der Literaturwissenschaftler Jürgen Link, der sich ausführlich mit

25 Žižek, Slavoj: *Liebe Dein Symptom wie Dich selbst! Jacques Lacans Psychoanalyse und die Medien*. Merve Verlag: Berlin 1991, S. 21.

26 Blumenberg, Hans: *Schiffbruch mit Zuschauer : Paradigma einer Daseinsmetapher*. Suhrkamp Verlag: Frankfurt a. M. 1997.

der symbolischen Repräsentanz von Gesellschaften befasst hat, bemerkte treffend:

„Die symbolische Repräsentanz ‚Boot‘, ‚Flut‘ betont die ‚notwendige‘, nicht hinterfragte Gemeinsamkeit aller Glieder einer Gesellschaft – die ‚System-Solidarität‘ – in scharfer Abgrenzung zur Umwelt, die als mehr oder weniger gefährlich angesehen wird. [...] Doch ist das Boot-Symbol formal genug, um jeder beliebigen Gesellschaft als *Pictura* zur Verfügung zu stehen.“²⁷

Es war also naheliegend, auch das individuelle Schiff *Titanic* als verallgemeinertes „Kollektivsymbol“ für ein soziales System zu aktualisieren. Hinzu kam, dass gerade dieses Schiff bereits stark symbolisch aufgeladen war, noch ehe es überhaupt in See gestochen war. Es war nicht nur *das* Symbol für technischen Fortschritt und die Herrschaft des Menschen über die Natur, sondern es stand auch für Englands Macht und Vorherrschaft auf See. Es verband also scheinbar „naturgemäß“ verschiedene 1912 in Deutschland virulente Diskurse miteinander: das Verhältnis der Gesellschaft zu der Technik, die sie hervorgebracht hatte, die Spannungen innerhalb der Gesellschaft (insbesondere die Gesellschaftsklassen, den Kapitalismus und das Geschlechterverhältnis – wir kommen darauf noch zu sprechen) und die außenpolitisch angespannte Konkurrenzsituation mit Großbritannien. Sie schienen geradezu im Ereignis selbst bereits angelegt.

Dadurch bot die Diskussion, die sich vordergründig um Ursachen der Katastrophe und ihre Bewältigung drehte, einen kulturellen Ort der kollektiven Neuverhandlung eben dieser offenen Diskurse und machte so auch die Risse und Brüche deutlich, die die Gesellschaft zu sprengen drohten.

Es ist eine zentrale These meiner Arbeit, dass die Gesellschaft im Katastrophenmythos eine Form fand, die soziale Sprengkraft der durch die zunehmende Technisierung der Lebenswelt ausgelösten gesellschaftlichen Verschiebungen zu entschärfen, indem sie die in der Katastrophe deutlich gewordenen synchronen Spannungen und Ambivalenzen in der diachronen Erzählung vermittelte und – wenigstens scheinbar – aufhob. Dabei lässt sich gerade dadurch der Mythos als Spiegel der historischen

27 Link, Jürgen: *Die Struktur des Symbols in der Sprache des Journalismus : Zum Verhältnis literarischer und pragmatischer Symbole*. Wilhelm Fink Verlag: München 1978, S. 198f.

Bedingungen seiner Entstehung lesen. Man kann den Prozess der Mythisierung also gewissermaßen analytisch umkehren, und eben jene „cultural impacts“ rekonstruieren, mit denen der Mythos zu den Zeitgenossen sprach. Denn, wie Steven Biel in seiner großartigen Analyse der amerikanischen Rezeption des Ereignisses schrieb:

“The *Titanic* disaster was historically not intrinsically meaningful. While we like to think that the disaster’s resonance is timeless – that it has to do with universal themes of humans against nature, hubris, false confidence, the mystery of the sea, hydrophobia, heroism, and cowardice – the *Titanic* seared itself into American memory not because it was timeless, but because it was timely. Americans in 1912 made it speak to the concerns of contemporary politics, society, and culture.”²⁸

Für die deutsche Repräsentation, so viel steht fest, gilt genau das Gleiche.

28 Biel, Steven: *Down with the old canoe : A cultural history of the Titanic disaster*. W.W. Norton & Company: New York/London 1996, S. 132.