

Unverkäufliche Leseprobe



Linda Maria Koldau
Titanic

Das Schiff, der Untergang, die Legenden

303 Seiten, Gebunden
ISBN: 978-3-406-62424-7

Weitere Informationen finden Sie hier:
<http://www.chbeck.de/8624587>

ERSTES KAPITEL

Wettbewerb:

Die Atlantikschifffahrt und die Olympic-Klasse

Die Titanic war nicht einzigartig. Sie war ein kleines Puzzleteil im harten Wettbewerb der Transatlantik-Linien, die in den Jahrzehnten um 1900 zentrale Bedeutung für den internationalen Güter- und Personenverkehr besaßen. Im frühen 20. Jahrhundert standen englische, amerikanische, deutsche und französische Reedereien im Konkurrenzkampf um Passagiere und Fracht. Die White Star Line, der die Titanic und ihre Schwesterschiffe gehörten, war eigentlich keine Reederei, sondern das Markenzeichen der Oceanic Steam Navigation Company. Diese Gesellschaft wurde 1869 von dem Reeder Thomas Ismay mit Sitz in Liverpool gegründet; darum wurde als Heimathafen der White-Star-Schiffe stets Liverpool angegeben, auch wenn sie dort nie vor Anker lagen. Von Anbeginn ging Ismay eine enge Zusammenarbeit mit der Werft Harland & Wolff im nordirischen Belfast ein, die später auch die Titanic baute. 1899 übernahm Ismays Sohn Joseph Bruce die Leitung der Reederei.

1901 akzeptierte Bruce Ismay das verlockende Angebot des amerikanischen Bankiers und Eisenbahnmagnaten John Pierpont Morgan, die Oceanic Steam Navigation Company und somit die White Star Line für eine gehörige Summe in Morgans Firmentrust zu integrieren. Morgan betrieb eine gezielte Monopolisierung des Eisenbahn- und Schiffsverkehrs; sein Ziel war es, das von ihm dominierte nordamerikanische Eisenbahnnetz durch die Übernahme aller wichtigen Reedereien mit dem Schiffsliendienst zwischen Nordamerika und Europa zu verbinden. 1901/02 gelang es ihm, zusätzlich zu den Reedereien, die sich bereits in seinem Besitz befanden, die amerikanischen Reedereien Atlantic Transport Line und International Navigation Company sowie die englischen Reedereien Leyland Line (vor allem

Frachtverkehr), White Star Line (Personenverkehr) und Dominion Line (Fracht- und Personenverkehr) aufzukaufen. Unter seinem Vorsitz wurden die Reedereien in der Holdinggesellschaft International Mercantile Marine Company (IMM) zusammengefasst. Bruce Ismay behielt innerhalb dieses Trusts den Vorsitz seiner Reederei und wurde zudem General Manager der IMM. Für die Titanic und ihre Schwesterschiffe galt somit der komplizierte Sachverhalt, dass sie als Schiffe eines britischen Unternehmens in England registriert waren, dass sie eigentlich aber einem amerikanischen Trust gehörten, der über das Kapital der White Star Line verfügte. Da die Titanic jedoch entsprechend ihrer Registrierung unter britischer Flagge fuhr und ihre Führungsoffiziere sämtlich Engländer waren, wird sie in der Öffentlichkeit bis heute als englisches Schiff betrachtet.

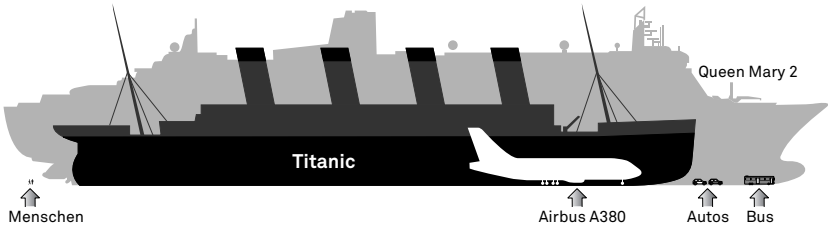
J. P. Morgans Versuch, die gesamte Atlantikschifffahrt zu monopolisieren, misslang. Zwar trafen die beiden großen deutschen Reedereien, die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, ein Zehn-Jahres-Abkommen mit Morgans Trust; die erfolgreiche britische Cunard Line jedoch wehrte sich vehement gegen Morgans Kaufangebote. Um der «Morganisierung» des Atlantiks entgegenzuwirken, übte Cunards Präsident Druck auf das britische Parlament aus, das der Reederei schließlich ein umfassendes Darlehen und zusätzliche Subventionen gewährte, um einen unabhängigen britischen Personen- und Postverkehr über den Atlantik zu sichern. Diese Unterstützung finanzierte den Bau zweier neuer Schiffe, der RMS Lusitania und der RMS Mauretania, die 1907 ihre Jungferntour antraten (RMS steht für Royal Mail Ship und zeigt an, dass die Schiffe – wie später auch die Titanic – Post der britischen Royal Mail beförderten). Beide Schiffe waren der Konkurrenz ein Stachel im Fleisch – 1907 waren die Lusitania und die Mauretania nicht nur die größten Schiffe des Atlantikverkehrs, sondern vor allem auch die schnellsten. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 26 Knoten (48 km/h) konnten sie Geschäftsleute, Vergnügungsreisende und Auswanderer in weniger als fünf Tagen über den Atlantik bringen. Damit standen sie im erbittert ausgefochtenen Kampf um das Blaue Band – seit den 1860er Jahren die internationale Auszeichnung für die schnellste Atlantiküberquerung – ganz vorne, und das insgesamt zweiundzwanzig Jahre lang.

Dem Präsidenten der White Star Line war klar, dass er dem Geschwindigkeitsrekord der beiden Cunard-Schiffe nichts entgegensetzen konnte. Stattdessen verfolgte Bruce Ismay eine andere Strategie: Zusammen mit dem Vorsitzenden der Werft Harland & Wolff, Lord William James Pirrie, entwarf er im Frühjahr des Jahres 1907 – also wenige Monate nach dem Stapellauf der beiden Cunard-Konkurrenzschiffe – den Plan einer neuen Klasse von Passagierschiffen. Die drei Schiffe der Olympic-Klasse sollten für die Überfahrt nur wenig länger brauchen, dafür aber einen bislang unerreichten Luxus bieten, um so die zahlungskräftigen amerikanischen Kunden anzulocken – Geschäftsreisende und vor allem die reiche und neureiche High Society, die ständig zwischen den USA und Europa pendelte und die Schiffsreise als gesellschaftliches Ereignis nutzte. Beeindruckende Größe, atemberaubender Luxus, erheblich größerer Fahrkomfort (die geringere Geschwindigkeit und die größeren Maße des Schiffs sorgten für eine ruhigere Lage in der See), dazu – und das war ein zentraler Punkt im Wettbewerb – ein regulärer wöchentlicher Fahrplan: Diese Kriterien sollten die Passagiere der Ersten Klasse anziehen. Noch wichtiger aber, wenn auch diskret verschwiegen, waren für die White Star Line die Passagiere Dritter Klasse. Die Titanic und ihre beiden Schwestern waren, ebenso wie die Cunard-Dampfer, Auswandererschiffe: Gemäß den Regulierungen des British Board of Trade, des Handelsministeriums, wurde jedes Schiff, das einen britischen Hafen mit mehr als fünfzig Passagieren in der Dritten Klasse verließ, als «Auswandererschiff» registriert. Und hier lag auch das wesentliche wirtschaftliche Interesse der White Star Line. Nach außen wurde natürlich der Luxus der Ersten Klasse hervorgehoben. Tatsächlich aber machten die großen Reedereien ihren Gewinn mit den Abertausenden von Auswanderern, die Europa mit dem Ziel USA verließen. Der Wettbewerb galt primär dieser unterprivilegierten Klasse – die gerade dank des Wettbewerbs durchaus die Möglichkeit hatte, das Schiff nach Preis und Unterbringung zu wählen. Auch deshalb war die Größe so entscheidend: Die Titanic konnte rund 1030 Passagiere Erster Klasse, 510 Zweiter Klasse und 1020 Dritter Klasse unterbringen, insgesamt also über 2500 Passagiere pro Fahrt; hinzu kam der Raum für bis zu 945 Besatzungsmitglieder. Gleichzeitig war dieser Aspekt wiederum

attraktiv für die Reisenden: Größe beeindruckt und vermittelt das Gefühl von Sicherheit, sie ermöglicht komfortablere Lösungen für Unterbringung und Aufenthaltsräume und reduziert die Empfindlichkeit des Schiffs für den Seegang. 1907 faszinierten die *Mauretania* und die *Lusitania* mit ihren über 30 000 Bruttoregistertonnen (BRT) die Öffentlichkeit – ihnen wollte Ismay mit seiner Olympic-Klasse etwas entgegensetzen, das jenseits aller Diskussion stand. Deswegen das Konzept dreier Schiffe mit jeweils 45 000 BRT: Die Konkurrenten der Cunard Line sollten angesichts dieser Schiffe wie Zwerge aussehen.

Dass die White Star Line keine Chance hatte, den Geschwindigkeitsrekord der beiden Cunarder zu brechen, war durchaus kein Nachteil: Hohe Geschwindigkeit bedeutet hohe Kosten durch hohen Energieverbrauch. Ismay hatte seit seiner Übernahme der White Star Line im Jahr 1899 eine Firmenpolitik durchgesetzt, in der Größe und Komfort, nicht aber Geschwindigkeit an erster Stelle standen, um so einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb der Linienschiffe zu garantieren. Die Atlantiküberfahrt mochte dadurch anderthalb Tage länger dauern – wenn dies aber in einem Luxushotel beziehungsweise in ungewöhnlich komfortabler Ausstattung der Dritten Klasse geschah und wenn weder starke Motorenvibrationen noch das ewige Geschaukel an den Nerven zertritten, so nahmen sowohl die zahlungskräftigen Passagiere der Ersten Klasse als auch die Auswanderer diese etwas längere Reise gerne in Kauf.

Die drei Schiffe sollten *Olympic*, *Titanic* und *Gigantic* heißen. Die Endungen entsprachen dem Markenzeichen der White Star Line, deren Schiffsnamen alle auf «-ic» endeten – gleichzeitig wurden aus den Namen damit Adjektive, die in Verbindung mit den Bezeichnungen aus der griechischen Mythologie die megalomanen Ambitionen der Reederei verkörperten: olympisch, titanisch, gigantisch. Nach dem Untergang der *Titanic* war damit Schluss: Das dritte Schiff, seit November 1911 im Bau, wurde in aller Diskretion «*Britannic*» genannt. (Es kam freilich als Passagierschiff nie zum Einsatz; die *Britannic* lief als Hospitalschiff der Royal Navy im November 1916 vor Griechenland auf eine Mine und sank in weniger als einer Stunde.) Die *Titanic* mit ihren 46 328 BRT wurde gerne als «größtes Schiff der Welt» angepriesen. Allerdings hätte sie diesen Ehrentitel nur kurz



Die Größe der Titanic ist bis heute beeindruckend.

getragen: Bereits am 23. Mai 1912 lief die *Imperator* vom Stapel, ein Schiff der deutschen Hamburg-Amerika-Linie, das mit 52 117 BRT erheblich größer war als die *Titanic*. 1938 wurde die *Imperator* dann von der *Queen Elizabeth* (Cunard Line) ausgestochen: 83 673 BRT. Und gegenüber der *Oasis of the Seas* (Royal Caribbean Cruise Line, in Dienst seit November 2009) mit ihrer Länge von 361 Meter und ihrer Größe von 225 285 BRZ hätte sich die *Titanic* geradezu bescheiden ausgenommen (BRZ steht für Bruttoreaumzahl und ist eine neue Maßeinheit für Schiffsgrößen, die bei Passagierschiffen ungefähr der alten Bruttoregistertonne entspricht).

1912 aber waren die *Olympic* und ihr jüngeres Schwesterschiff atemberaubend. Fast 270 Meter lang, von der Wasseroberfläche bis zur Oberkante der gewaltigen Schornsteine ein Koloss von über 40 Meter Höhe. Auch heute wären sie noch beeindruckend. Der Vergleich mit der *Queen Mary 2*, dem aktuellen Flaggschiff der Cunard Line, erfreut sich in den aktuellen Medien großer Beliebtheit und veranschaulicht die Größendimensionen. Dass die *Titanic* faktisch größer war als ihre ältere Schwester, liegt an gewissen Modifikationen innerhalb des Schiffs: Bei exakt gleichen Außenmaßen hatte sie 46 328 BRT umbauten Schiffsraum gegenüber den 45 325 BRT der *Olympic*. Dass die exakte Größe für die Berühmtheit aber letzten Endes nicht die entscheidende Rolle spielte, zeigt das dritte Schiff der *Olympic*-Klasse: Als die *Britannic* im Dezember 1915 in Dienst gestellt wurde, wies sie stolze 48 158 BRT auf – zu diesem Zeitpunkt fragte jedoch keiner mehr danach. Längst war der Krieg ausgebrochen; der Wettbewerb um Größe, Luxus und Geschwindigkeit war in den Hintergrund gerückt. Das Wesentliche war nun Sicherheit, und

diese konnten die Atlantikschiffe – wie der Fall *Lusitania* zeigen sollte – ihren Passagieren im Krieg nicht mehr garantieren.

White Star aber machte Gewinn, zumindest mit der *Olympic*, die bis zum Kriegsausbruch unzählige Male den Atlantik querte. Durch die geringere Geschwindigkeit – vorgesehen war ein Durchschnitt von 21 Knoten (39 km/h), tatsächlich fuhr die *Olympic* häufig etwas schneller – war der Kohleverbrauch erheblich niedriger als bei den schnelleren *Cunard*-Schiffen. Gleichzeitig war die neuartige Antriebsanlage mit drei Propellern, die von zwei Kolbendampfmaschinen und einer Turbine angetrieben wurden, weit effektiver als erwartet: Bei den Probefahrten wurden höhere Geschwindigkeiten erreicht, in Notfällen kam die *Olympic* sogar auf über 25 Knoten (46 km/h). Sie konnte dadurch einen guten Durchschnitt für die Überfahrt erreichen, ohne dass die *White Star Line* gezwungen war, so hohe Betriebskosten einzukalkulieren wie die *Cunard Line*.

Auch in Friedenszeiten spielte der Aspekt der Sicherheit selbstverständlich eine zentrale Rolle im Wettbewerb um die Transatlantikreisenden. Ungeachtet aller Größe und allen Komforts war den Passagieren bewusst, dass sie sich während ihrer Reise mehrere Tage lang über einem eisigen Abgrund bewegten. Pannen und Unfälle gehörten zu den täglichen Risiken der internationalen Passagierschiffahrt; zu den natürlichen Gefahren Sturm, Nebel und Eis trat die Gefahr der Kollision, die auf den dicht befahrenen Atlantikrouten und insbesondere an Meerengen und Buchteingängen stets drohte. 1909, zwei Jahre vor der Jungferreise der *Olympic*, war die *Republic*, ebenfalls ein Schiff der *White Star Line*, nach der Kollision mit einem italienischen Passagierschiff gesunken. Zwar hatten fast sämtliche Reisende und Besatzungsmitglieder das Unglück überlebt. Dennoch stand *White Star* unter starkem Druck, den Kunden glaubwürdig zu versichern, dass die neuen Schiffe alle bisherigen Sicherheitsstandards übertrafen – die Legende von der «Unsinkbarkeit» der *Titanic* nimmt hier ihren Ausgangspunkt. Der Rumpf der *Olympic*-Klasse-Schiffe war in sechzehn wasserdichte Abteilungen aufgeteilt, die mit doppeltem Boden ausgestattet waren und bis zum E-Deck, das heißt bis über die Wasserlinie, reichten. Fünfzehn Querschotten, zwölf da-

von mit elektrisch ausfahrbaren wasserdichten Stahltüren versehen, sorgten dafür, dass die Abteilungen bei Wassereintrich versiegelt werden konnten. Der elektrische Mechanismus dieser Türen, der von der Brücke wie auch direkt von der jeweiligen Abteilung aus in Gang gesetzt werden konnte, wurde in der Werbebroschüre der White Star Line vorgestellt. Hier fiel nun das fatale Wort «unsinkable»; allerdings wurde es durch das modifizierende «practically» eingeschränkt, also «nahezu unsinkbar». Unmittelbar nach der Katastrophe entstand daraus der Mythos von der menschlichen Hybris, die nur zum Untergang führen konnte. 1911 aber brüstete sich die White Star Line keineswegs mit dem Wunder eines unsinkbaren Schiffes: die Präsentation in der Broschüre sollte lediglich glaubhaft machen, dass für die Sicherheit der Passagiere die neueste Technik eingesetzt wurde und das Schiff dadurch alles Bisherige übertraf.

Populäre Erklärungsmodelle für den Untergang des Schiffes heben hervor, dass die wasserdichten Abteilungen nach oben offen waren und das Wasser ab einer bestimmten Höhe daher ungehindert von einer Abteilung in die nächste fließen konnte. Diese Vorstellung ist falsch. Selbstverständlich besaßen die durch Schotten abgesicherten Räume Decken. Aber die Abgrenzung nach oben war nicht wasserdicht, sodass bei einem Sinken unter die Wasserlinie das Meerwasser durch Ritzen, Abzugsluken und andere für den Schiffsbetrieb notwendige Öffnungen eindringen konnte und das Schiff allmählich immer weiter nach unten zog. Ein Szenarium, bei dem das Schiff überhaupt so tief absinken könnte, dass die Decke der wasserdichten Abteilungen erreicht würde, war für die Entwerfer ebenso undenkbar wie eine Kollision, bei der mehr als zwei nebeneinanderliegende Abteilungen beschädigt würden. Da zeitgenössische Schiffsmagazine immer wieder das Loblied von den elektrisch ausfahrbaren Türen sangen, gab es für die Passagiere keinen Grund, an der Sicherheit des neuen Luxusliners zu zweifeln.

Außerdem waren da die Rettungsboote. Nach populärer Auffassung (die auch die Überlebenden teilten) kamen beim Untergang der Titanic so viele Menschen ums Leben, weil es nicht genügend Rettungsboote gab. Zwar entsprach die White Star Line den Vorschriften des British Board of Trade: Nach einer Verordnung aus

dem Jahr 1894 hatten Passagierschiffe von über 10000 BRT sechzehn Rettungsboote mitzuführen. Diese Verordnung war allerdings längst veraltet; die vorgeschriebene Zahl der Rettungsboote wurde im frühen 20. Jahrhundert nicht der ständig wachsenden Größe der Passagierschiffe angepasst. Der Hintergrund waren – wieder einmal – Geschäftsinteressen: In den entscheidenden Gremien saßen Vertreter der führenden Reedereien, die keinerlei Interesse daran hatten, zugunsten von Rettungsbooten den Platz für Luxuskabinen auf den obersten Decks zu opfern. Außerdem befürchtete man die abschreckende Wirkung von allzu vielen Rettungsbooten.

Tatsächlich ging aber die White Star Line bei der Olympic-Klasse über das rechtskonforme Minimum hinaus: Die vorgeschriebenen 16 Boote wurden durch 14 Rettungsboote mit Platz für 65 Menschen und 2 Notboote für je 40 Passagiere abgedeckt, hinzu kamen 4 Faltboote für je 47 Passagiere. Freilich wäre durch die neuartigen Kräne, die Harland & Wolff für das Fieren der Boote eingebaut hatte, eine Anzahl von 64 Rettungsbooten möglich gewesen: Diese hätten bei voller Auslastung des Schiffs Platz für alle Passagiere und Besatzungsmitglieder geboten. Bei der Entscheidung über die letztendliche Ausstattung des Schiffs wurde das Thema von der White Star Line diskret umgangen; 20 Rettungsboote schienen mehr als genug. Der immer wieder zitierte Ausspruch, die Titanic brauche keine Rettungsboote, weil sie selbst eines sei, hat hier seinen Ursprung; belegt ist er nicht.

Da die Olympic und die Titanic mit wenigen Monaten Abstand vom Stapel liefen und fast identisch ausgestattet waren, wurden sie von der White Star Line 1911 in einer gemeinsamen, mit zahlreichen Fotos und bunten Zeichnungen versehenen Broschüre beworben (*White Star Line Royal and United States Steamers Olympic and Titanic*). Dennoch war die Olympic der eigentliche Star. Als erstes Schiff der neuen Klasse bannte sie die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit: das Schiff der Superlative, so groß und so luxuriös wie kein anderes Schiff der Welt. Unmittelbar vor dem Probelauf wurde sie in Belfast zur Besichtigung für die Öffentlichkeit freigegeben. Eintritt 5 Schilling für die ersten beiden Stunden, weitere 2 Schilling, wenn man

fünf Stunden an Bord bleiben wollte; die Einkünfte galten einem guten Zweck, nämlich der Unterstützung für die Belfaster Krankenhäuser. Und die Öffentlichkeit staunte. Ein prachtvolles offenes Treppenhaus führte in der Ersten Klasse über sechs Decks nach unten, erfüllt von sanftem Licht, das durch eine riesige Glaskuppel in das Innere des Schiffs fiel. Salons und Suiten, Marmor, feine Teppiche, edle Hölzer wie Mahagoni, Teak und Pinie, seidene Vorhänge, Stuck und Schnitzereien, Ausstattung der Kabinen mit Telefon und elektrischen Heizöfen, ein Schwimmbad, ein Türkisches Bad, ein Squash Court und ein Gymnastikraum mit vielerlei Geräten. Kein Schiff der Cunard Line oder der deutschen Reedereien konnte mit diesem Luxus mithalten. Die Presse stürzte sich auf die Sensation – unzählige Fotos und Filme wurden gemacht; vor dem Antritt der Jungferreise posierten Kapitän Edward J. Smith und seine Offiziere wie Filmstars. Als die Olympic schließlich am 14. Juni 1911 von Southampton auslief, säumten Tausende von Schaulustigen die Ufer, Jubel brauste auf, als sie die Isle of Wight passierte, und am Flottenstützpunkt Spithead wurde sie mit einem Salut der Britischen Flotte geehrt. Obwohl die White Star Line dem amerikanischen Trust von J.P. Morgan angehörte, war die Olympic ein britisches Schiff unter britischer Flagge – sichtbarer Beweis der Größe und Überlegenheit britischer Seefahrt.

Ihre vier Schornsteine waren übrigens schöner Schein – nur drei dienten dem notwendigen Rauchabzug von den neunundzwanzig Kesseln. Der vierte war eine Attrappe, die der Ästhetik und der Attraktivität diente. Vier Schornsteine galten als das Nonplusultra im Atlantikverkehr – und wenn die Flaggschiffe der Cunard-Reederei vier hatten, konnte sich die Olympic-Klasse unmöglich mit drei begnügen. So wurde der vierte der gewaltigen Schornsteine – nebeneinander passten zwei Lokomotiven hindurch – lediglich für die Entlüftung von Kessel-, Maschinen- und Küchenräumen genutzt.

Wäre die Titanic nicht untergegangen, so hätte sie in relativer Ruhe und ohne großen Medienrummel über Jahrzehnte ihren Dienst versehen. So wie die Olympic, die sich den Zunamen «the Old Reliable» (die alte Zuverlässige) verdiente. Nach der Titanic-Katastrophe zusätzlich durch eine doppelte Außenhaut und verstärkte Schotten

gesichert, überstand die Olympic als Truppentransportschiff den Ersten Weltkrieg und nahm 1919 den Passagierdienst wieder auf. Luxuriös, wie es auch die Titanic gewesen war, zählte sie in den zwanziger Jahren zu den bevorzugten Linienschiffen im Transatlantikverkehr; in ihrer gesamten Dienstzeit bis April 1935 kam es seit dem Ersten Weltkrieg nur zu zwei kleineren Unfällen. Ironischerweise fuhr sie in ihren letzten Monaten für die Cunard Line, die 1934 auf Druck der britischen Regierung mit White Star fusionierte (die International Mercantile Marine Company hatte zu dieser Zeit längst alle nicht-amerikanischen Reedereien abgestoßen; die White Star Line war dadurch Teil der britischen Royal-Mail-Gruppe geworden). Dieser Fusion fielen die meisten Schiffe der White Star Line zum Opfer, so auch die Olympic, von deren Abwrackung unter anderem der Bau des neuen Flaggschiffes, der Queen Mary, finanziert wurde. Zuletzt blieb von dem Trust nur die Cunard Line übrig, die bis heute Kreuzfahrtschiffe betreibt – am spektakulärsten die Queen Mary 2, die aktuell zu den größten Passagierschiffen der Welt zählt.

Wer Titanic denkt, sollte die Olympic immer mitdenken: Ihr verdankt die Titanic-interessierte Öffentlichkeit die detailliertesten Informationen über das zweite Schiff der Olympic-Klasse, das erst die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf sich zog, als es untergegangen war. So finden sich unter der Flut von Gedenkbildern, Postkarten, Broschüren und Büchern zahlreiche «Titanic»-Abbildungen, die in Wirklichkeit die Olympic zeigen. Auch die Dokumentarfilme, die nach dem Untergang einer faszinierten Weltöffentlichkeit die Stationen im kurzen Leben der Titanic nahebrachten, greifen vielfach auf Filmmaterial zurück, das auf der Olympic gedreht wurde. Die Titanic war eben nur die jüngere Schwester; das öffentliche Interesse für die Olympic-Klasse hatte sich 1911 an der Olympic berauscht. Am 15. April 1912 aber drehte sich das Verhältnis um: Mit einem Mal war die Titanic das schönste, größte, luxuriöseste Schiff der Welt – eben weil sie in einer sternklaren Nacht in den eisigen Fluten des Nordatlantiks versunken war. Nun hatte die Olympic nur noch dienende Funktion: Sie gestattete Einblicke in die Ausstattung und Struktur des versunkenen Palastes, ein Abglanz des paradisischen Schiffes,

das seine Jungfräulichkeit – im Gegensatz zur älteren Schwester – niemals verloren hat.

Vor allem aber erlaubte es die Olympic, diesen Abglanz ganz handgreiflich zu erhalten: Nachdem sie 1934 außer Dienst gestellt worden war, wurde 1935 in der nordostenglischen Abwrackwerft Jarrow zunächst die luxuriöse Inneneinrichtung ausgebaut und anschließend versteigert. Dadurch ist das White Swan Hotel im nordenglischen Alnwick zu einem besonderen Anziehungspunkt für Titanic-Freunde geworden: Der Eigentümer kaufte den gesamten Erste-Klasse-Speisesaal der Olympic und baute ihn als «Olympic Suite» in sein Hotel ein. Heute wirbt das traditionsreiche Haus mit seiner «Titanic Connection» – wer von der Titanic träumen will, kann hier die originalen Tüfelungen, die Schnitzereien, Spiegel und bunten Glasfenster ihrer älteren Schwester bewundern. Sie stimmen bis auf das i-Tüpfelchen mit der Ausstattung des unsterblich-tragischen Schiffs überein. Ein geradezu unheimliches Erlebnis für Titanic-Liebhaber, die selbstverständlich alle Filme vom Wrack kennen: Am Grunde des Ozeans, im geheimnisvollen Licht der Tiefsee, leuchten ebendiese Glasfenster noch einmal in ihrer Farbenpracht auf.