

setzt. Bald wird von ihrer Pracht nichts mehr übrig bleiben. Nur noch Aufnahmen aus den Tiefen werden an das Wrack erinnern. Daher arbeitet man kontinuierlich an der Erstellung von 3D-Modellen. Dadurch sollen dann virtuelle Tauchfahrten möglich werden, die den Realen in Nichts nachstehen sollen.

Die wahren Gründe für den Untergang

War wirklich der Eisberg für den Untergang der Titanic schuld? Es ist schon merkwürdig bzw. schon fast unglaublich, dass ein Eisberg den stählernen Rumpf eines solchen Schiffes aufgeschlitzt haben sollte. Der Rumpf des Schiffes besteht aus sich überlappenden Stahlplatten von 25 Millimeter Stärke. Diese werden von Nieten aus gleichem Material zusammengehalten.

Handelte es sich um ein Attentat?

Mit dem Luxusdampfer reisten die Reichsten der Reichen mit. 330 Passagiere hatten sich ein Ticket für die 1. Klasse geleistet. Unter ihnen vier Milliardäre. Gut ein Drittel der männlichen Passagiere überlebte das Unglück. Ausgerechnet die vier Milliardäre gehörten nicht dazu. Sie hätten sich doch bestimmt ein Platz in einem Rettungsboot erkaufen können. Oder hatte sie jemand daran gehindert? Einige Passagiere an Bord berichteten, sie hätten Explosionen gehört – was genau haben sie da gehört? Warum brach die Titanic in zwei Teile? Warum fuhr Kapitän Smith trotz zahlreicher Eiswarnungen mit unverminderter Geschwindigkeit ins Eis? Wer hatte ihn dazu genötigt?

Handelte es sich um Versicherungsbetrug?

Harland & Wolff hatte neben der Titanic einen zweiten fast baugleichen Luxusdampfer bauen lassen – das Schwesterschiff „Olympic“. Im September 1911 kollidierte die Olympic mit dem britischen Kriegsschiff „HMS Hawke“. Dabei wurde der Rumpf der Olympic an der Steuerbordseite stark beschädigt und musste für die Reparatur nach Belfast zur Werft Harland & Wolff. Das Schiff lag

dort mehrere Wochen neben der noch nicht fertiggestellten Titanic. Im Trockendock hätte man doch jetzt einfach die Namensschilder der beiden Schiffe vertauschen können. Zur Jungfernfahrt der Titanic würde man dann die notdürftig reparierte Olympic mit getauschtem Namensschild antreten lassen. Denn die White Star Line hatte finanzielle Schwierigkeiten, die kostenintensive Reparatur der Olympic durchführen zu lassen. Einfacher wäre es doch gewesen, die Versicherungssumme der Titanic einzukassieren. Was sollte denn sonst der Grund sein, dass der Schiffseigner John Pierpont Morgan seine Reise auf der Titanic kurzfristig abgesagt hatte? Angeblich soll er wegen Krankheit nicht mitgefahren sein – jedoch soll man ihn kurze Zeit später in guter Verfassung mit einer Mätresse (Geliebten) beobachtet haben. War er wirklich krank? Er wusste doch, dass an Bord der Titanic erstklassige Ärzte mitreisten. Oder gab es andere Gründe?

Der Wahrheit auf die Spur

Wie war es nun wirklich? Attentat, Versicherungsbetrug oder war es doch die Kollision mit dem Eisberg? Seit dem Jahre 1987 kann man ausschließen, dass es sich um Versicherungsbetrug handelte. Denn Aufnahmen des Wracks zeigen auf allen Bauteilen die Bau-

nummer der Titanic – nämlich „401“. Die Olympic hatte die Bau-
nummer „400“. Dass man alle Bauteile, auf denen die Baunummer
gedruckt ist, ausgetauscht hätte ist auszuschließen. Denn einerseits
wäre dies viel zu zeitaufwendig gewesen und andererseits hätte
man zu damaligen Zeiten kein Motiv dafür gehabt. Denn mit den
technischen Möglichkeiten von 1912 wäre es undenkbar gewesen
und in weiter Zukunft nur als Vision vorstellbar, dass man die Tita-
nic in 3800 Meter Tiefe entdecken würde. Es hatte ja schließlich
fast ein Jahrhundert gedauert, bis der Menschheit dies gelungen ist.

Wissenschaftler stellten im Labor fest, dass der bei der Titanic ein-
gesetzte Stahl einen sehr hohen Schwefelanteil besitzt. Kühlte man
den Stahl auf unter 0 °C ab, so wurde er brüchig. Schon relativ ge-
ringer Druck auf den Stahlplatten sorgte dafür, dass sich die Nieten
lösten und somit Wasser ins Schiff einlaufen konnte. Würde des-
halb ein Schiff so schnell sinken? Oder gab es noch andere Gründe?
Weitere Untersuchungen des Rumpfes sollten Aufschluss darüber
geben. Jedoch ist dies nicht ohne Weiteres möglich, weil das Wrack
beinahe 20 Meter tief im Schlamm steckt. Daher hatte man die Idee
Sonargeräte einzusetzen. Mit den Sonaraufnahmen konnte ein fran-
zösisches Expeditionsteam 1996 schließlich nachweisen, dass die