

GOEDOC - Dokumenten- und Publikationsserver der Georg-August-Universität Göttingen

2009

Ulrich Meyer-Doerpinghaus

Zwischen Technikbeherrschung und Kontrollverlust. Der Untergang der Titanic in der Resonanz der zeitgenössischen Printmedien

Vortrag im Rahmen der Ringvorlesung ‚Technik Talk‘ an der Fachhochschule
Bonn-Rhein-Sieg/FachVorbereich Elektrotechnik, Maschinenbau und
Technikjournalismus
St. Augustin, 3.12. 2008

Meyer-Doerpinghaus, Ulrich:

Zwischen Technikbeherrschung und Kontrollverlust : der Untergang der Titanic in der Resonanz der zeitgenössischen Printmedien ; Vortrag im Rahmen der Ringvorlesung ‚Technik Talk‘ an der Fachhochschule Bonn-Rhein-Sieg/FachVorbereich Elektrotechnik, Maschinenbau und Technikjournalismus St. Augustin, 3.12. 2008

Göttingen : GOEDOC, Dokumenten- und Publikationsserver der Georg-August-Universität, 2009

Verfügbar:

PURL: <http://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl/?webdoc-2056>

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Es steht unter Creative Commons Lizenz 2.0 als freie Onlineversion über den GOEDOC – Dokumentenserver der Georg-August-Universität Göttingen bereit und darf gelesen, heruntergeladen sowie als Privatkopie ausgedruckt werden. Es ist nicht gestattet, Kopien oder gedruckte Fassungen der freien Onlineversion zu veräußern.



Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Über den Autor:

Dr. Ulrich Meyer-Doeringhaus, geb. 1967, 1987-1991 Studium der Geschichte, Soziologie und Kommunikationswissenschaften in Münster/Westf. und Louvain, 1995 Promotion zum Dr. phil. an der Universität Göttingen, 1995-1998 Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Bayerischen Akademie der Wissenschaften (Max-Weber-Gesamtausgabe), 1996 Otto-Hahn-Medaille der Max-Planck-Gesellschaft, 1998/99 Visiting Scholar am History Department der Harvard University, seit 2000 außerhalb der Wissenschaft beruflich tätig.

Ulrich Meyer-Doerpinghaus

**Zwischen Technikbeherrschung und Kontrollverlust. Der Untergang der Titanic
in der Resonanz der zeitgenössischen Printmedien**

Vortrag im Rahmen der Ringvorlesung ‚Technik Talk‘ an der Fachhochschule Bonn-
Rhein-Sieg/Fachbereich Elektrotechnik, Maschinenbau und Technikjournalismus

St. Augustin, 3.12. 2008

GOEDOC - Dokumenten- und Publikationsserver der Georg-August-Universität Göttingen

2009

Ulrich Meyer-Doerpinghaus

Zwischen Technikbeherrschung und Kontrollverlust. Der Untergang der Titanic in der Resonanz der zeitgenössischen Printmedien

Vortrag im Rahmen der Ringvorlesung ‚Technik Talk‘ an der Fachhochschule
Bonn-Rhein-Sieg/FachVorbereich Elektrotechnik, Maschinenbau und
Technikjournalismus
St. Augustin, 3.12. 2008

Meyer-Doerpinghaus, Ulrich:

Zwischen Technikbeherrschung und Kontrollverlust : der Untergang der Titanic in der Resonanz der zeitgenössischen Printmedien ; Vortrag im Rahmen der Ringvorlesung ‚Technik Talk‘ an der Fachhochschule Bonn-Rhein-Sieg/FachVorbereich Elektrotechnik, Maschinenbau und Technikjournalismus St. Augustin, 3.12. 2008

Göttingen : GOEDOC, Dokumenten- und Publikationsserver der Georg-August-Universität, 2009

Verfügbar:

PURL: <http://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl/?webdoc-2056>

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Es steht unter Creative Commons Lizenz 2.0 als freie Onlineversion über den GOEDOC – Dokumentenserver der Georg-August-Universität Göttingen bereit und darf gelesen, heruntergeladen sowie als Privatkopie ausgedruckt werden. Es ist nicht gestattet, Kopien oder gedruckte Fassungen der freien Onlineversion zu veräußern.



Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Über den Autor:

Dr. Ulrich Meyer-Doeringhaus, geb. 1967, 1987-1991 Studium der Geschichte, Soziologie und Kommunikationswissenschaften in Münster/Westf. und Louvain, 1995 Promotion zum Dr. phil. an der Universität Göttingen, 1995-1998 Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Bayerischen Akademie der Wissenschaften (Max-Weber-Gesamtausgabe), 1996 Otto-Hahn-Medaille der Max-Planck-Gesellschaft, 1998/99 Visiting Scholar am History Department der Harvard University, seit 2000 außerhalb der Wissenschaft beruflich tätig.

In der Nacht vom 14. auf den 15. April 1912 ereignete sich im Nordatlantik ein Unglück, das die damalige Weltöffentlichkeit in einen kollektiven Schockzustand versetzte. Der Untergang der ‚Titanic‘ galt als unbegreifliches Ereignis, weil der Glaube an die Unsinkbarkeit dieses größten Schiffes der Welt allgemein felsenfest gewesen war. Die ‚Titanic‘ galt zuvor in der Öffentlichkeit als Beweis der Überlegenheit des Menschen über die Kräfte der Natur. Jetzt aber hatte diese gleichsam zurückgeschlagen: Es kam zu nicht endenden öffentlichen Schreckensbekundungen, als die Katastrophe zur Gewissheit wurde. Die große Zahl und die Prominenz der Toten, die Größe des Schiffes, die hohen Erwartungen an das Schiff, die vielen Geschichten von Helden und Schurken rund um den Untergang, die für damalige Zeiten maßlos luxuriöse Ausstattung des Schiffes und – damit eng verbunden - das Bild von der mondänen Festgesellschaft, die in Selbstüberschätzung untergegangen war - all diese Faktoren machten das Ereignis schon wenige Tage nach dem Unglück zu einem Mythos, der bis heute Bestand hat - man denke nur an den Kinofilm von James Cameron aus dem Jahr 1997.

Im Folgenden soll es aber nicht vorrangig um das Ereignis und den Mythos gehen. Vielmehr soll das Unglück auf die Frage hin untersucht werden, welche Reflexe, Reflexionen und Diskussionen über das Verhältnis von Mensch und Technik das Unglück damals in der Öffentlichkeit auslöste. Es geht damit um Technikkritik und Technikbefürwortung in der öffentlichen Wahrnehmung. Es kommt als weiterer Blickwinkel die historische Perspektive hinzu. Es geht nicht darum, wie wir heute den Untergang der Titanic sehen, sondern wie es die Menschen der damaligen Zeit taten. Welchen Nutzen kann ein solcher Blickwinkel bringen? Er kann verstehen lehren, wie sehr die öffentlichen Diskussionen über das Verhältnis zwischen Mensch und Maschine von den Umständen der jeweiligen Zeit abhängig sind, wie sehr sie in den Sog verschiedener Interessen geraten können. Auch wird mit Blick auf die historische

Dimension deutlich, unter welchen Voraussetzungen die Argumentationsmuster der Technikkritik entstanden sind, mit denen wir heute, oft ohne Kenntnis der Vergangenheit, operieren. Und schließlich: Es geht um technikkritische Resonanz in den Medien. Es geht also nicht darum, wie das Ereignis in privaten, beruflichen oder politischen Bezügen besprochen wurde, sondern wie speziell in Zeitungen - Die bewegten Bilder steckten in Form der Kinematografie im Jahr 1912 noch in den Kinderschuhen - darüber berichtet und diskutiert wurde.

Auf der Suche nach solchen Äußerungen wurden eine Reihe von Zeitungen aus der zweiten Hälfte des April 1912 auf das genannte Thema hin durchgesehen: z.B. die liberale Vossische Zeitung aus Berlin, die konservativen Neuesten Münchener Nachrichten oder die Londoner Times. Einige Aussagen aus anderen Zeitungen konnten über die Sekundärliteratur ermittelt werden. Folgende Fragen wurden an die genannten Zeitungsberichte gestellt: Welche technikkritischen Aussagen beinhalteten die Nachrichten? Wie wurde die Frage des Verhältnisses zwischen Mensch und Maschine behandelt? Wurde der Technik, dem Menschen, den vom Menschen gemachten Vorschriften oder der Natur die Hauptschuld an dem Unglück zugeschrieben? Und im Hintergrund: Wie ist die Darstellung und Diskussion in die Zeit und in zeitspezifische Denkmuster eingebettet? Wer meint was überhaupt sagen und behaupten zu dürfen? Und wem wird abgesprochen, etwas Kompetentes sagen zu können?

Bevor die Medienresonanz auf den Untergang der Titanic dargestellt werden soll, seien die technischen Dimensionen des Schiffes, der Unfallhergang und die Ursachen der Katastrophe aus heutiger Sicht kurz skizziert.

Der Luxusliner war knapp ein Jahr vor seiner Jungfernfahrt in der Belfaster Werft „Harland & Wolff“ vom Stapel gelaufen und von der Reederei White Star-Linie aus Liverpool, einer der damals größten Unternehmen für zivile Schifffahrt auf dem

Nordatlantik, für 1,5 Mio. Pfund (heute: ca. 400 Mio. US-Dollar) gekauft worden. Die ‚Titanic‘ war damals das größte Schiff aller Zeiten: Der Brutto-Rauminhalt umfasste ca. 46.000 Registertonnen, sie wog 39.380 Tonnen (Leergewicht), konnte 13.767 Tonnen tragen, sie war 269 Meter lang und war - gemessen vom Kiel bis zur Schornsteinspitze - 56 Meter hoch. Ihre beiden Schiffsschrauben hatten einen Durchmesser von je 7 Metern und wogen je 38 Tonnen. Das Schiff konnte 3300 Passagiere zzgl. der Mannschaft fassen. Das Innere enthielt elegante Suiten, prachtvolle Säle, Bibliotheken, Kaffees, eine Squashhalle, ein Türkisches Bad und einen Fitnessraum. Die Länge der Korridore betrug insgesamt 7 km, neun Fahrstühle gingen zwischen den sechs Decks auf und ab, kurz: Es handelte sich um eine schwimmende Stadt.

Am 10. April 1912 legte die ‚Titanic‘ von Southampton ab und erreichte nach einem Zwischenhalt in Cherbourg (Frankreich) Queenstown in Irland. Vor dort ging es am nächsten Tag über die sog. ‚Südliche Route Richtung Westen‘ in Richtung New York weiter. In der dritten Reisenacht, am 14. April um 23.40 Uhr, wurde plötzlich eine schwarze Masse gesichtet, die in Sekundenschnelle größer wurde, offenbar ein Eisberg. Man ließ darauf hin sofort die Maschinen stoppen und das Schiff nach Backbord schwenken. Aber es war zu spät: Bei fast voller Reisegeschwindigkeit von 21 Knoten, also 39 km/h, schrammte das Schiff an der Steuerbordseite den Eisberg entlang. Dabei entstanden über eine Länge von sechs Schotten zahlreiche Lecks, die in der Summe 1,2 qm betrug. Die Lecks reichten aus, um sechs Schotten mit Wasser zu füllen und den Bug des Schiffes soweit nach unten zu ziehen, dass die über die Decks eindringende Wassermenge das Schiff zum Sinken brachte. Bis zu vier Schotten hätten nach Berechnung der Ingenieure geflutet werden können, ohne dass das Schiff gesunken wäre. Die Menschen an Bord merkten von dem Aufprall zunächst wenig: Einer Passagierin der ersten Klasse kam es so vor, „als ob wir über

1000 Murmeln führen“¹. Auch dem Kapitän war der Ernst der Lage offenbar zunächst nicht klar, denn erst um 0:14 beauftragte er seine beiden Funker, das Notsignal an andere Schiffe zu senden. Um 0:40 wurde damit begonnen, die Rettungsboote klar zu machen. Sie wurden aber nur gut zur Hälfte gefüllt, da es viele Passagiere vorzogen, auf dem angeblich unsinkbaren Schiff auszuharren. Um 2:12 Uhr waren die geöffneten Schotten soweit mit Wasser gefüllt, dass sich das Vorderschiff ins Wasser zu senken begann und das Heck aus dem Wasser gehoben wurde, so dass die ‚Titanic‘ senkrecht im Wasser zu stehen kam. Um 2.20 Uhr versank der gesamte Rumpf im Meer. Eine Stunde und vierzig Minuten danach, gegen 4 Uhr, traf an der Unglücksstelle das Schiff ‚Carpathia‘ von der britischen Cunard-Linie ein. Viereinhalb Stunden lang dauerte es, bis sie die Überlebenden aus den Rettungsbooten vollständig aufgelesen hatte. Insgesamt barg sie 712 Menschen. Ca. 1500 Menschen ließen dagegen ihr Leben.

Als Hauptursache des Unglücks muss das viel zu hohe Tempo in einem Gewässer genannt werden, das bekanntlich noch Eisberge enthalten konnte. So erhielt die Besatzung mehrere Eiswarnungen, doch wurden diese nur zum Teil zur Kenntnis genommen, da die Funker vor allem mit der Übermittlung privater Telegramme beschäftigt waren. Nach dem Unfall erwies es sich als tragisch, dass der Notruf der Titanic von einem Schiff, das nur 20 Seemeilen entfernt war, nicht gehört wurde, da es aufgrund der Eiswarnungen bereits die Maschinen abgestellt hatte und der Funker zu Bett gegangen war.

Nun zu den technikkritischen Bemerkungen in den Zeitungen an den Tagen darauf. Die ersten Reaktionen waren zunächst einmal geprägt von einer Falschmeldung. Die europäischen Zeitungen meldeten am 15. April einstimmig, dass die Titanic zwar auf Eis gelaufen sei, dass aber alle Passagiere gerettet worden seien und das Schiff im

¹ Nach Driessen, Tragödie S. 19.

Schlepptau nach New York gezogen werde. Diese Faschmeldung bot den Zeitungen Anlass, den Luxusliner nochmals als Beweis überlegener Technik zu feiern. Die Vossische Zeitung meldete: „Der Verlauf des so bedrohlichen Ereignisses gilt in Schifffahrtskreisen als ein Beweis für die durchgreifende *Wirkung der modernen Sicherheitseinrichtungen* der Schifffahrt und für einen hervorragenden Erfolg insbesondere der *drahtlosen Telegraphie* und der wasserdichten Schotten.“² Die britische Daily Mail jubelte: „Tatsächlich ist ein Passagier heute fast sicherer, wenn er eine Antlantikreise antritt, als wenn er eine befahrbare Straße in London überquert.“³ Allein die New York Times hatten zutreffende Nachrichten erhalten und berichteten bereits an diesem Tag über das wahre Ausmaß des Unglücks. Am Folgetag mussten die europäischen Blätter nachziehen und reagierten jetzt umso erschütterter: „Welt, verhülle dein Antlitz und weine“, so das Hamburger Fremdenblatt vom 17.04.⁴ Der Londoner ‚Daily Graphic‘ schrieb, der Untergang der Titanic habe „die Welt in einen Ozean der Tränen verwandelt.“⁵ Der Generalanzeiger am 17.04.: „Wir stehen vor einer Katastrophe, wie sie die Welt selten erlebt hat.“ Viele Zeitungen deuteten den Untergang der Titanic als Niederlage des menschlichen Geistes gegenüber den Gewalten der Natur. So berichtete die Frankfurter Zeitung: „Das letzte und größte und stolzeste Werk des Menschengewisses, der die See zu bezwingen gewillt ist, zerbrach sich den Schädel“⁶. Der Schriftsteller Joseph Conrad notierte im English Review: „The blind trust in material and appliances has received a terrible shock.“⁷ Die Londoner Times schrieben: „But the accident shows that no ship is absolutely unsinkable, and that after taking the most elaborate precautions man may still be the play thing and victim of the natural forces which he conceives himself to have

² Ebda., S. 80.

³ Ebda., S. 81.

⁴ Ebda., S. 81.

⁵ Ebda., S. 82.

⁶ Frankfurter Zeitung, 17.04.

⁷ Nach Bösch, Trauer S. 79.

mastered.“⁸ In dieselbe Richtung weist auch die oft vertretene These, dass allein die Größe der Titanic die entscheidende Unfallursache gewesen sei. So schrieben die Münchner Neuesten Nachrichten vom 17.04: „Man bringt auch die gegenwärtige Katastrophe mit den zu großen Dimensionen der ‚Titanic‘ ... in Zusammenhang.“ Anderen Zeitungen wiederum galt das Unglück als Beweis für den Niedergang der menschlichen Moral. So machte der Vorwärts mit der Überschrift auf: „1600 Opfer der Rekordsucht“⁹. Die Londoner Times sah als Ursache eine „mad competition in speed“. Sie urteilte: „People in whom the sporting instinct is so strong ought to be left to indulge it in their own boats and at their own expense, instead of at the expense and the risk of the general public.“¹⁰ Es sei eine Erneuerung der öffentlichen Moral notwendig: „It is perhaps time that a saner and more ethically sound public opinion were brought to bear upon these questions.“¹¹

Diese Äußerungen zeigen, wie radikal der Glaube in Technik und Fortschritt durch den Untergang der ‚Titanic‘ erschüttert worden ist. Seit etwa der Mitte des 19. Jahrhunderts – mit Beginn der Industrialisierung - feierte die Technik, und mit ihr der Technikoptimismus, einen relativ unbestrittenen Siegeszug im westlichen Europa und in Nordamerika. Die Erfindung und Fortentwicklung der Dampfmaschine, der Spinmaschine, des mechanischen Webstuhls, der Dampflokomotive sowie die Übertragung neuer Technologien auf die Industrien, wie z.B. den Bergbau, lösten eine große Technikbegeisterung aus. Die erste Weltausstellung 1851 in London stellte hier einen Gipfelpunkt dar. Der zu diesem Zweck erbaute Crystal Palace, eine riesige Konstruktion aus Glas und Eisen, die 615 x 150 Meter Ausstellungsgelände überspannte, war ein viel bewundertes Symbol menschlichen Könnens. Der hier ausgelöste und über viele Jahrzehnte bestehende Technik-Hype ging mit der weit

⁸ The Times, 17.04.

⁹ Nach Bösch, Trauer S. 87.

¹⁰ The Times, 19.04.

¹¹ The Times, 17.04.

verbreiteten Meinung einher, dass Unfälle und Katastrophen nur als ein notwendiger Preis des Fortschritts zu betrachten seien. So hatte es bereits vor dem Untergang der ‚Titanic‘ durchaus Schiffskatastrophen großen Ausmaßes gegeben, die aber keine Spuren im kulturellen Gedächtnis hinterlassen haben. Beherrschende Grundeinstellung in den Zeitungen war, dass solche Unfälle ein notwendiges Übel waren. So explodierte am 5. August 1908 in Echterdingen bei Stuttgart das Luftschiff des Grafen von Zeppelin, ein Symbol für die Leistungsstärke des Deutschen Reiches. In der Folge gab es jedoch in den Medien kaum technikkritische Töne. Vielmehr gelang es dem Grafen, mit dem Aufruf zu einer Nationalspende eine öffentliche Begeisterung für den Neubau des Schiffes wachzurufen. In nur vier Wochen sammelte er 6,2 Millionen Goldmark, das sind heute knapp 60 Millionen Euro.

Der Untergang der Titanic scheint also einen besonderen Einschnitt in der Geschichte der Technikkritik darzustellen. Nach meinem Eindruck rief sie erstmals eine grundsätzliche technikkritische Einstellung wach, die in den Folgejahren – angesichts der Grauen des Ersten Weltkrieges – noch weitere Nahrung erhielt. Zudem ist zu bedenken, dass auch die Entwicklung der Medien um 1900 der Darstellung des Ereignis in der Öffentlichkeit eine besondere Schubkraft verlieh: Die mediale Berichterstattung erzielte eine zuvor nie gekannte einschlagende Wirkung, da die Geschwindigkeit der Übermittlung, ermöglicht durch die drahtlose Telegrafie, durch Fotografie und eine auflagenstarke Presse dem Publikum den Eindruck vermittelten, ganz unmittelbar am berichteten Geschehen beteiligt zu sein.¹² Aber es gab nicht nur technikkritische Bemerkungen als Reaktion auf den Untergang der ‚Titanic‘. Der negativ aufgeheizten Stimmung des Boulevards stellte sich zwei Tage nach dem Unglück z.B. Albert Ballin, der Generaldirektor der Hamburg-

¹² Bösch, Trauer S.81.

Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft, kurz: HAPAG, in der Vossischen Zeitung entgegen: Es sei „im gegenwärtigen Augenblick ... natürlich nicht möglich, eine bestimmte Ansicht über die Ursachen des Untergangs der 'Titanic' zu äußern“. Erst wenn die genaueren Berichte über die Katastrophe vorlägen und von berufener Seite geprüft seien, könne man diese Frage klären. Aber eines sei bereits klar: Die Schiffahrtsgesellschaften würden auch aus diesem Unglück lernen. Sie müssten anhand dieser traurigen Erfahrungen danach trachten, die sehr weitgehenden modernen Sicherheitseinrichtungen noch zu verbessern. Auch versuchte Ballin die inzwischen weit verbreitete Meinung zu entkräften, dass allein die Größe des Schiffes verantwortlich für das Unglück gewesen sei. „Daß die Katastrophe mit der Größe, der Geschwindigkeit und der Art des Schiffes an sich nichts zu tun hatte, liegt für jeden einsichtigen Menschen auf der Hand. Ebenso ist es meine feste Überzeugung, dass auf der ‚Titanic‘ alle modernen Sicherheitsvorrichtungen vorhanden gewesen sind.“¹³

Die Intention dieser Aussagen liegt auf der Hand: Ballin will zu einem Zeitpunkt, an dem die Informationslage noch unübersichtlich und die Ursachen des Unglücks noch unklar sind, die Schiffsbautechnologie gegen eine möglicherweise vernichtende öffentliche Kritik in Schutz nehmen. Sein Anliegen besteht darin, dass der Bau großer Schiffe nicht eingestellt wird. Welche Interessen standen hinter seinen Aussagen und wer war Albert Ballin? Ballin, Jahrgang 1857, stammte aus einer Hamburger jüdischen Familie. Seit 1899 stand er als Generaldirektor an der Spitze der HAPAG. Diese machte er zur größten zivilen Schifffahrtlinie der Welt, die sich mit großem Erfolg der Konkurrenz des Norddeutschen Lloyd, der britischen White Star Line und der ebenfalls britischen Cunard-Linie auf dem Nordatlantik erwehrte. Zum Erfolgsrezept gehörten auch symbolische Meilensteine: Im Jahr 1900 gewann die

¹³ Vossische Zeitung, 17.04.

HAPAG mit der ‚Deutschland‘ das Blaue Band. 1906 wurde mit der ‚Kaiserin Auguste Viktoria‘ das damals größte Schiff der Welt in Dienst gestellt. Ballin war aufs Engste mit dem konservativen Establishment der Leitung des Deutschen Reiches verbunden. Seine enge Verbindung zu Kaiser Wilhelm II. trug ihm den Namen der „Reeder des Kaisers“ ein. Das ehrgeizige Flottenprogramm des Admiral von Tirpitz unterstützte er nachhaltig.

Es stellt sich die Frage, warum Ballin auf den Untergang der ‚Titanic‘, die ja das Aushängeschild des Konkurrenten White Star Line war, nicht mal mit einem Anflug an Siegesstolz reagierte, sondern das Ereignis zum Anlass nahm, die zivile Schiffsbautechnologie allgemein in Schutz nahm. Die Antwort liegt darin, dass Ballin seine Antwort auf den Bau der drei Schiffe der Olympic-Klasse, von denen die ‚Titanic‘ eines war, bereits parat hatte: Die ‚Imperator‘, gebaut von der A.G.Vulcan-Werft in Hamburg, stand kurz vor dem Stapellauf, als die ‚Titanic‘ verunglückte. Sie sollte diese mit 52.000 Bruttoregistertonnen an Größe noch übertreffen. Und tatsächlich lief sie am 23. Mai unter dem großen Beifall der Weltpresse in Hamburg vom Stapel. Da sich Ballin dieses Projekt nicht durch eine negative Presse kaputt machen lassen wollte, ging er mit seinem Appell an die Öffentlichkeit. Ihm war es wichtiger, Solidarität mit dem Konkurrenten zu zeigen als kurzfristigen Gewinn aus einer Schelte des Konkurrenten zu ziehen. Diese Solidarität kam übrigens auch in einem gemeinsamen Aufruf der HAPAG, des Norddeutschen Lloyd und der Cunard-Line in der Daily Mail am selben Tag zum Ausdruck. Demnach habe „das Schicksal der ‚Titanic‘ auch in Zukunft keine Auswirkung auf den Bau von Transatlantikdampfern“. „Wenn irgendeine Lektion aus diesem Unglück zu lernen ist, dann die, dass die Schiffe noch größer sein müssen“¹⁴.

¹⁴ Zitate nach Driessen, Tragödie S. 84.

Ballin stand mit seiner Einschätzung, dass das Unglück nicht das Ende des Glaubens in die Technik bedeuten dürfe, sondern Anlass zu weiteren Anstrengungen geben solle, nicht allein. In den Zeitungen meldete sich noch eine andere Berufsgruppe, die sich für die Fortsetzung der zivilen Schiffsbautechnik stark machte: die Ingenieure. Der heute nicht mehr näher identifizierbare Diplomingenieur Albrecht (Vorname unbekannt) aus Charlottenburg schrieb in einem Leserbrief an die Vossische Zeitung: „Die Schuld an der Ursache zu ermitteln, ist Sache des Seemanns und des Schiffahrtbetriebes, den Ingenieur interessiert nur die Frage: Was lehrt das Unglück für die Bauart, für die Sicherheitsmaßregeln für Schiff und Passagiere vor und nach einer solchen Katastrophe.“ Solche Katastrophen träten dort auf, wo „die Verantwortung und Leitung eines Ingenieurbauwerkes in die Hand eines irrenden Menschen gelegt ist.“ Interessant an diesen Aussagen ist die prinzipielle Distanzierung des Autors von jeder Möglichkeit der Schuld. Diese kann nie die von ihm hervorgebrachte Technik, sondern nur den Menschen, der sie bedient, treffen. Das Werk des Ingenieurs scheint moralisch neutral zu sein, also jenseits von gut und böse. Es kommt hinzu, dass der Autor seine Aussage mit einem Hinweis auf die berufsständische Differenzierung zwischen Ingenieur und Laie untermauert und so deutlich macht, wer nach seiner Auffassung legitimiert ist, sich über das Unglück wissenschaftlich zu äußern: „Von einem ‚Fiasko der Technik kann nur ein Laie sprechen.“ Ersetzt hinzu: „Und jedes Unglück ist die Quelle segensreicher Verbesserungen.“¹⁵

Ähnlich optimistisch über die moderne Schiffsbautechnologie äußerte sich in einem Leserbrief an die Vossische Zeitung vom 25. April ein Professor W. Laas, Lehrer für praktischen Schiffsbau an der Technischen Hochschule Berlin. Die Personenschiffahrt werde immer sicherer „dank der großen Fahrzeuge infolge der

¹⁵ Vossische Zeitung, 19.04.

fortschreitenden Schiffsbautechnik, des ausgedehnten Sicherheitsdienstes der staatlichen und interstaatlichen Gesetzgebung, der privaten Maßnahmen.“ Daraus resultiere eine größere Sicherheit der Personenschifffahrt als beim Eisenbahnverkehr. Aber, es drohten Gefahren „von außen“, womit er fraglos menschliche und natürliche Faktoren meinte. „Gegen Eisberge z.B. kann nur verstärkte Aufmerksamkeit schützen“. Ursache des Unglücks sei gewesen, dass „die nötige Vorsicht bei der Schiffsführung (fehlte).“ Und er schließt mit folgendem Hinweis: „Doch wie bei trotz allem Fortschritt geistiger Kultur die Kriege sich nie ganz vermeiden lassen, so auch bei allen Errungenschaften der Technik die Unfälle.“

Man sieht an diesen beiden Leserbriefen, wie stark sich auch die Ingenieure durch die allgemeinen technikkritischen Äußerungen der Presse aufgerufen sahen, ihren Berufsstand und die zivile Schiffsbautechnologie als Ganze zu verteidigen. Diese Reaktion verwundert nicht, wenn man die Entwicklung dieses Berufsstandes in den – aus damaliger Sicht - zurückliegenden 100 Jahren betrachtet. Seit Beginn des 19. Jahrhunderts hatten die Ingenieure einen harten Emanzipationskampf um Anerkennung als wissenschaftliche Disziplin auszufechten. Die polytechnischen Hochschulen, an denen technische Fächer studiert werden konnten, bekamen erst mit der Industrialisierung seit den 50er Jahren größere Anerkennung, als es gelang, die Absolventen in wichtigen industriellen Stellungen zu platzieren. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts folgte eine stärkere Verwissenschaftlichung des Studiums, die zunächst zur Umbenennung der Polytechnika in technische Hochschulen und um 1900 – mit der Erlangung des Promotions- und Habilitationsrechts – in Technische Universitäten führte.

Doch es wäre verfehlt anzunehmen, dass sich die Presse in ihrer technikkritischen Haltung einig gewesen wäre. Die Position Ballins und der beiden genannten Ingenieure fand auch Widerhall in den Beiträgen der Redaktionen: Das Berliner

Tageblatt drückte zwar größtes Bedauern über den Untergang der ‚Titanic‘ aus, meinte aber auch, dass gewaltige Ziele gewaltige Opfer forderten, weshalb die Menschheit aus ihren Tränen heraus zu „neuen Herrlichkeiten“ streben werde. Die französische „L’Humanité“ hielt auch nach dem Untergang daran fest, dass das Schiff „une grande victoire de la pensée humaine“ und „la magie de la science, la magie de la pensée“ gewesen sei. Jetzt – nach dem Unglück - bestehe der „Ruhm der Menschheit“ darin, ohne Angst die weitere Eroberung der Dinge zu verfolgen. Gerade die „besiegten Passagiere“ seien Ansporn, die Anstrengungen zu verdoppeln, einen „leuchtenden Strahl über den verschmutzten Ozean“ zu schicken sowie Mut und Hoffnung zu schöpfen.¹⁶

Es gab in den Zeitungen aber nicht nur diese bipolare Diskussion, mit technikkritischen Äußerungen auf der einen und techniko-optimistischen Bewertungen auf der anderen Seite. Vielmehr entwickelte sich bereits einige Tage nach dem Unglück eine sehr sachliche und an Detailfragen orientierte Debatte über die Ursachen des Schiffsunglücks. Dabei wurden vor allem drei Ursachenbündel diskutiert, die nachfolgend kurz dargestellt seien. (Ausgeblendet sei dabei der Faktor Natur, hier der Eisberg. Dieser war ja als Realität schlicht hinzunehmen und nicht zu diskutieren.)

Erstens: Die Technik. Ein wichtiger Punkt, der diskutiert wurde, war die Frage, ob genug Schotten im Rumpf der ‚Titanic‘ vorhanden waren, ob nicht noch mehr Reihen an Schotten hätten darüber eingerichtet werden sollen, ob die Schließtechnik auf dem neuesten Stand war. Hätten die Wände des Schiffsrumpfes nicht dicker sein müssen? Hätten mehr und bessere Schiffsleuchten nicht eine schnellere Sichtung des Eisbergs möglich gemacht? Hätte man durch regelmäßige Messungen der Wassertemperatur darauf schließen können, dass man sich einem Eisberg nähert?

¹⁶ Alle Zitate nach Bösch, Trauer S. 87.

Waren die aufgezeichneten Eiskarten von ausreichender Qualität? Hätte man bessere Ferngläser gebraucht, um den Eisberg nahen zu sehen? Was die Technik angeht, die im Unglücksfall Anwendung finden sollte, konzentrierte sich die Diskussion auf die Rettungsboote: Waren diese auf dem neuesten Stand der Technik? Konnte von der geringen Zahl der Insassen auf Mängel der Technik geschlossen werden? Eine Laie pries in einem Leserbrief seine Erfindung eines Rettungsbootes, das man bis aufs Kleinformat zusammenfalten und in die Tasche stecken konnte. Das größte Lob galt aber der noch sehr jungen drahtlosen Telegrafie und ihrer Wirkungen. So urteilte die Vossische Zeitung: „Die Telegraphie ist durch die Titanic zu einem Wunderkinde geworden, dessen Leistungen nun von der ganzen Welt angestaunt werden.“¹⁷

Der zweite Faktor, der als Ursache des Unfalls in Frage kam, war der Mensch: War der Kapitän nicht viel zu leichtsinnig, sprich: mit viel zu hohem Tempo, in die Katastrophe gefahren? Hätte man nicht eine noch südlichere Route wählen müssen? Waren nicht Warnsignale anderer Schiffe ignoriert worden? Inwiefern war menschliches Verhalten dafür verantwortlich zu machen, dass die Rettungsboote nicht gefüllt waren? Ist nicht die Nachrichtentechnik falsch angewandt worden? Dazu sei ein Zitat aus den Londoner ‚Times‘ wiedergegeben: „In America, as well as here, the abuse of wireless telegraphy and the reckless dissemination of false news have called forth great public indignation, which seems likely to bear fruit in resolute efforts to put an end to the mischief.“¹⁸

Der dritte Faktor, der als Ursache des Unglücks in Frage kam, sind die vom Menschen gemachten Regeln, Vorschriften und Gesetze. Waren die britischen Gesetze zur Mindestzahl von Rettungsbooten nicht veraltet? So wies eine in der Frankfurter Zeitung am 18.04 erschienene Statistik nach, dass deutsche, englische

¹⁷ Nach Driessen S. 28

¹⁸ The Times, 19.04.

und holländische Schiffe alle gleich schlecht mit Rettungsbooten ausgestattet seien¹⁹. Es wurde aber auch z.B. gefragt, ob die ‚Titanic‘ internationale Regeln zur Einhaltung der Mindestgeschwindigkeit missachtet hatte.

Die Aussagen, die aus Sicht einer technikkritischen Fragestellung am ergiebigsten sind, sind aber solche, die bei der Suche nach den Ursachen des Unglücks eine Abwägung zwischen den drei genannten Faktoren treffen. Die eben zitierten Aussagen der beiden Ingenieure lagen auf dieser Ebene: Sie versuchten, die Ursache alleine beim Menschen und den von ihm aufgestellten Regeln zu suchen und die Technik entsprechend zu entlasten. Auf andere Weise maß die Times das Verhältnis zwischen Mensch und Maschine aus: „It already means putting an enormous responsibility upon a single man, whose momentary failure of nerve, of eye, or judgement may spell disaster upon a gigantic scale. Is it not time to call a halt?“²⁰ Diese Aussage beinhaltet, dass Technik niemals isoliert betrachtet und bewertet werden kann. Sie kann durchaus für negativ erklärt werden, nämlich dann, wenn ihre Handhabung die Möglichkeiten des Menschen übersteigt. Mit dem wachsendem Anspruch an den Menschen wachsen die Ausmaße von Unfällen. Der Faktor Mensch und ein Quantum Unberechenbarkeit müssen bestehen bleiben. Entsprechend die ‚Times‘ vom 19.04.: „Such considerations go to show that real increase of safety is not to be attained by a mechanical rule that there shall be boat accomodation for all on board the ship. It is impossible to eliminate all risk in ships any more than elsewhere, and if we think too exclusively of any particular instance, we shall probably do something that may be actually harmful in other cases.“²¹ Ein anonymes Leserbrief in derselben Zeitung sagt es direkter: „Everything must depend

¹⁹ Nach Bösch, Trauer S. 89

²⁰ The Times, 17.04.

²¹ The Times, 19.04.

on the vigilance, caution, and skill whith which a vessell is navigated when crossing the dangerous ice-bearing region of the Atlantic Ocean“²²

Die technikkritische, an Argumenten orientierte Diskussion über die Ursachen der Titanic-Katastrophe aber hielt nicht lange an. Schon bald geriet das Thema in den Sog der internationalen Spannungen am Vorabend des Ersten Weltkrieges, der nur gut zwei Jahre später ausbrechen sollte. Vor allem waren Großbritannien und das Deutsche Reich seit etwa 1900 in eine große Rivalität geraten. Admiral von Tirpitz, verfolgte mit einem umfangreichen Flottenbauprogramm das Ziel, sich dem britischen Rivalen auf den Weltmeeren zu widersetzen und deutschen Handelsaktivitäten Flankenschutz zu geben. Außenpolitisch war das Deutsche Reich seit etwa 1906/07 zunehmend in die Isolation geraten: Die anderen drei Großmächte England, Frankreich und Russland verschlossen sich einem Bündnis mit Deutschland. Die diplomatischen Missgriffe Kaiser Wilhelm II. taten ihr Übriges. In das Fahrwasser dieser Spannungen geriet auch die Diskussion um die Ursachen des Untergangs der ‚Titanic‘. Hatte die Londoner Times kurz nach dem Unglück „noch eine neue menschliche Brüderlichkeit, sie sich in der grenzüberschreitenden Hilfe für die Hinterbliebenen und den Beileidsbezeugungen von zahlreichen Staatsoberhäuptern und Parlamenten niedergeschlagen“²³ habe, am Werk gesehen, so leiteten nun deutsche Zeitungen aus dem Unglück die Erkenntnis ab, das deutsche Schiffe prinzipiell sicherer seien als die britischen.²⁴ Die Vossische Zeitung machte zudem „englische Sportwut“ und „amerikanischen Wettfanatismus“²⁵ für das Unglück verantwortlich. Die deutsche Schiffe seien dagegen nicht auf Rekorde aus. Man war darüber empört, dass das Hilfsangebot eines deutschen Schiffes von den Funkern der ‚Titanic‘ mit dem Satz „Stören Sie nicht, Sie sind ein Narr!“ abgewiesen worden

²² The Times, 20.04.

²³ Bösch, Trauer S. 79.

²⁴ Beispiele bei Driessen, Tragödie S. 71.

²⁵ Bösch, Trauer S. 88.

waren²⁶. Die Vossische Zeitung führte aus, dass „die Sicherheitsmaßnahmen auf deutschen Riesendampfern ... die der englischen in mancher Beziehung (übertreffen). Z.B. sind die wasserdichten Schotten ein Deck höher durch das Schiff geführt als in England.“²⁷ „Die Frankfurter Zeitung schlug die Brücke von der zivilen zur militärischen Schifffahrt, indem sie behauptete, die Briten hätten mit staatlicher Unterstützung so große Schiffe gebaut, um „ihre Suprematie auf See wiederzugewinnen.“²⁸ Französische Zeitungen, wie der Figaro und das Petit Journal waren sich einig, dass sich das Ausland an Frankreich ein Beispiel nehmen solle, wo ausreichend Rettungsboote vorgeschrieben seien und ein Wettlauf um Rekorde vermieden würde.²⁹ Die englische Presse entwarf nun eine ganz andere Erzählung: Sie zählte die Heldentaten ihrer Landsleute beim Schiffsuntergang, z.B. des Kapitäns Smith, auf und versuchte dadurch typische englische Tugenden zu belegen³⁰.

Wie lässt sich das Gesagte zusammenfassen? Welche Erkenntnisse lassen sich daraus zum Thema ‚Technikkritik‘ ziehen? Dazu fünf Bemerkungen zum Schluss: Erstens: Technikkritik kann sich nie nur auf eine kritische Betrachtung von Technik beschränken. Oft findet sich gleichzeitig ein dagegen argumentierender Technikoptimismus. Außerdem kann es dabei nie nur um Technik gehen. Deren Qualität kann, solange Technik nicht unabhängig vom menschlichen Faktor, von menschlichen Gesetzen und Regeln sowie von Übergriffen der Natur ist, immer nur unter Betrachtung auch dieser Faktoren ermessen werden. Diese Erkenntnis lässt sich gut anschließen an die technikkritische Position, die der Philosoph Herbert Marcuse in seinem Buch „Der eindimensionale Mensch“ von 1967 vertreten hat. Im Vorwort dieses Buches schrieb er, dass „Technik als solche nie von dem Gebrauch

²⁶ Vossische Zeitung, 22.04.

²⁷ Vossische Zeitung, 21.04.

²⁸ Ebda.

²⁹ Ebda.

³⁰ Bösch, Trauer S. 90

abgelöst werden (kann), der von ihr gemacht wird.“³¹ Für Marcuse war Technik kein neutrales Instrument, kreiert im gesellschaftlich keimfreien Labor der Ingenieure, sondern ein gesellschaftliches Projekt, in dem sich die Werte und die Herrschaftsverhältnisse einer Gesellschaft manifestierten. Diese Position klingt aus heutiger Sicht vielleicht etwas zu ideologisch, sie hilft aber zu erklären, warum die Öffentlichkeit so sensibel auf die Titanic-Katastrophe reagierte und warum dieser Untergang auch als Untergang bestimmter gesellschaftlicher Werthaltungen – wie z.B. des Fortschrittsglaubens – gesehen wurde.

Zweitens: Welchen der ursächlichen Faktoren welches Gewicht gegeben wird, erscheint oft von den Interessen derer abhängig, die an der Diskussion teilnehmen. Das wurde am Beispiel der großindustriellen Interessen und der Interessen des sich herausbildenden Berufsstandes der Ingenieure gezeigt. Entsprechend wäre es interessant zu untersuchen, wie in der Öffentlichkeit z.B. auf die Tschernobyl-Katastrophe und das Challenger-Unglück (beide 1986 geschehen) reagiert wurde.

Drittens: Technikkritische Debatten stehen immer im Kontrast zu einer sensationslüsternen, einseitigen, auf Steigerung der Verkaufsauflage ausgerichteten Berichterstattung. Es sind besonders Fotos und Filmaufnahmen, die Emotionen wecken. Je stärker sich diese der Öffentlichkeit vermitteln, desto schwerer findet eine rationale, abwägende, sozusagen leise technikkritische Debatte Widerhall in der Öffentlichkeit. Als z.B. 25 Jahre nach dem ‚Titanic‘-Unglück das Luftschiff Hindenburg im amerikanischen Lakehurst explodierte, wurde dies zu einem weit größeren Medienereignis als der Untergang der ‚Titanic‘. Dazu trug entscheidend die emotionale Live-Reportage von Herbert Morrison bei, die für einen Chicagoer Lokalsender aufgenommen, am selben Tag aber noch von NBC landesweit

³¹ Marcuse, Mensch S. 18.

übertragen wurde. Die Folge war, dass kaum jemand die Technologie der Luftschiffe verteidigte und die zivile Luftschiffahrt für viele Jahre eingestellt wurde.

Viertens: Was kann die Untersuchung der Medienreaktionen auf den Untergang der ‚Titanic‘ zu einer Geschichte der Technikkritik beitragen? Christoph Müller und Bernhard Nievergelt, zwei Soziologen an der Universität Zürich, haben in ihrem Buch ‚Technikkritik in der Moderne‘ von 1996 die Geschichte der modernen Technikkritik grob in zwei Perioden eingeteilt: Die sog. ‚Ältere Technikkritik‘ von ca. 1920 bis 1973 habe „das ständig steigende Macht- und Zerstörungspotential der Technik als ein Problem der ‚Macht der Mächtigen‘ perzipiert. Diese Macht der Mächtigen bedeutet, dass benennbare AkteurInnen (Personen, Gruppen, Organisationen, Staaten) über die steigenden Potenzen der Technologien bestimmen und verfügen können.“³² Infolgedessen bleibe „das Mittel an sich, die Technik, ... in dieser Betrachtung neutral.“³³ Seit 1973 dagegen „(fand) eine Bedeutungsverschiebung von der Macht der Mächtigen zur ‚Macht des Prozesses‘ statt. Macht des Prozesses bedeutet zum einen die Infragestellung der Verfügungsgewalt von AkteurInnen (...) über die steigenden technischen Potenzen und zum anderen die Problematisierung des wissenschaftlich-technischen Fortschrittsprozesses als solchem.“³⁴ Von nun an sei es um „Angst vor dem Entgleiten“ gegangen. „Jetzt müssen die Nicht-Kontrollierbarkeit der Kriegstechnologie und deren nicht voraussehbaren Nebenfolgen befürchtet werden.“ Die negativen Folgen des Fortschritts hätten sich in zwei Hauptsträngen dargestellt: „Einerseits die Risikohaftigkeit komplexer Systeme, andererseits die schleichenden Folgen des ganz normalen Gebrauchs von Technik.“³⁵ Als Beispiele für ersten werden genannt: Chemietechnologie, Atomtechnologie, Hochseeschiffahrt und Straßenverkehr. Als Beispiele für die

³² Müller, Nievergelt, S.21.

³³ Ebda., S. 24.

³⁴ Ebda., S. 25.

³⁵ Ebda., S. 27.

zweiten Hauptstrang: z.B. Abfälle, Anwendungen von Chemikalien, Bedrohung des Ökosystems³⁶. Nach dem eben über den Untergang der Titanic Gesagten ist zu fragen: Ist ein solches Stufenmodell zu halten? Konnte nicht schon vor 1970 ein ausgesprochen großer Horror vor Technik Resonanz in der Öffentlichkeit finden? Haben nicht schon die Zeitgenossen von 1912 den neutralen Charakter der Technik bestritten?

Fünftens: Interessant für die Erarbeitung technikkritischer Argumentationsmuster wäre es, die technikkritischen Äußerungen nach einem Unfall (wie hier geschehen) und nach einer absichtlich, mit Hilfe von Technik herbeigeführten Katastrophe zu vergleichen (wie z.B. die Atombombenabwürfe von Hiroshima und Nagasaki oder den 11. September). Das Ergebnis ist schwer vorauszusehen, doch es lässt sich Folgendes vermuten: Aus Sicht der Technikkritik sind diese Ereignisse wohl weniger ergiebig, da die Technik hier als neutrales Medium des bösen menschlichen Willens erscheint. Und dennoch dürfte auch bei Betrachtung dieser Beispiele deutlich werden, dass eine immer weiter entwickelte Technik die Möglichkeit vergrößert, sie negativ zu verwenden.

Literatur:

Frank Bösch, Transnationale Trauer und Technikkritik? Der Untergang der Titanic, in: Medienereignisse der Moderne, hg. von Friedrich Lenger und Ansgar Nünning, Darmstadt 2008, S. 79-94.

Barbara Driessen, Tragödie der Technik, Triumph der Medien. Die Berichterstattung über den Untergang der Titanic in der zeitgenössischen deutschen und britischen Presse (Kommunikationsökologie 9) Münster 1999.

Herbert Marcuse, Der eindimensionale Mensch. Studien zur Ideologie der fortgeschrittenen Industriegesellschaft, Frankfurt am Main 1967.

³⁶ Ebda., S. 27-34.

Christoph Müller, Bernhard Nievergelt, Technikkritik in der Moderne. Empirische
Technikereignisse als Herausforderung an die Sozialwissenschaft, Opladen 1996.