

<http://www.faz.net/-gqe-6yusq>

HERAUSGEGEBEN VON WERNER D'INKA, BERTHOLD KOHLER, GÜNTHER NONNENMACHER, FRANK SCHIRRMACHER, HOLGER STELTZNER

Frankfurter Allgemeine Wirtschaft

Aktuell Wirtschaft

Untergang der Titanic

Eine geordnete Katastrophe

01.04.2012 · Vor 100 Jahren ist die „Titanic“ gesunken. Heute wissen wir: Auch in Extremsituationen verhalten die Menschen sich anständig. Und gar nicht egoistisch.

Von CHRISTIAN SIEDENBIEDEL

Artikel



© AKG-IMAGES

Der Untergang der „Titanic“ 1912: Vom Aufprall bis zum Untergang blieben 2 Stunden und 40 Minuten. 1517 Menschen ertranken, 690 überlebten.

Es war eine dramatische Nacht. Das Wasser war kalt, zwei Grad über dem Gefrierpunkt. Der Himmel war dunkel, es war Neumond. Kurz vor Mitternacht an jenem 14. April 1912 rammte der luxuriöse Schnelldampfer „Titanic“, Stolz und Freude der White Star Line, auf ihrer Jungfernfahrt von England nach New York im Nordatlantik einen Eisberg.

Das 269 Meter lange Schiff, das als unsinkbar gegolten hatte, schlug leck, lief langsam voll, zerbrach und sank schließlich gegen 2.20 Uhr auf den Meeresgrund. Dazwischen lagen zwei Stunden und 40 Minuten, in denen die Menschen um ihr Leben kämpften. 1517 der 2207 Passagiere starben, weil es nicht genug Rettungsboote gab.

Eine Jahrhundertkatastrophe, die seither Dichter, Maler und Filmemacher wie James Cameron („Titanic“ 1997) nicht losließ. Schließlich geht es um Grundthemen der Literatur: Eros und Thanatos, Liebe und Tod. Es geht aber auch um ein Grundthema der Ökonomie: die Verteilung knapper Güter. Schließlich gab es beim Untergang der „Titanic“ zu wenige Plätze in den Rettungsbooten. Ein Forscherteam um den Züricher Professor Bruno Frey hat deshalb die Passagierliste des Schiffes dahin gehend ausgewertet, wie die Leute auf der sinkenden „Titanic“ die knappen Plätze in den

Booten verteilen.

Wenn es um Leben und Tod geht

Das tiefere Forschungsinteresse des Ökonomen: Wenn es stimmt, dass sich eine Regel immer im Extremfall bewähren muss, dann kann man am Verhalten der Menschen in Katastrophen etwas über ihr Wesen lernen. In der ökonomischen Theorie geht man schließlich (traditionell) vom „homo oeconomicus“ aus, einem Menschen, der sich eigennützig verhält. Im Gegensatz dazu hebt etwa die christliche Lehre seit ihren Ursprüngen die ureigene Fähigkeit des Menschen zu uneigennützigem Verhalten hervor.



© CORBIS

Playboy Benjamin Guggenheim überlebte den Untergang der Titanic nicht

Die spannende Frage: Wie verhalten sich nun Menschen wirklich, wenn es um Leben und Tod geht? Sind sie zu altruistischen Heldentaten fähig oder kämpfen rücksichtslos um ihr Leben? Werden sie im Überlebenskampf zum Tier, wie der Philosoph Thomas Hobbes meinte, der im Menschen des Menschen Wolf sah?

Freys klarer Befund: Der Untergang der „Titanic“ war - allem Katastrophenchaos zum Trotz - eine geordnete Angelegenheit. Zumindest herrschte keinesfalls allein das Prinzip „Survival of the Fittest“, „die Stärksten setzen sich durch“. Die Forscher errechneten und verglichen dazu die Überlebenschancen der Männer, Frauen und Kinder an Bord. Frauen hatten demnach eine um 50 Prozent höhere Überlebenschance als Männer. Kinder hatten eine um 14,8 Prozent höhere Chance zu überleben als Erwachsene. „Das Prinzip ‚Frauen und Kinder zuerst‘ wurde also tatsächlich befolgt“, schließt Frey aus den Zahlen.

Mit Zigarette im Mund das Sinken des Schiffes abgewartet

Außerdem überlebten Familien und Gruppen häufiger als Alleinreisende. Frey meint: „Leute, die zusammen reisten, bekamen die Nachricht vom Untergang schneller mit als eine Einzelperson, die um die Zeit vielleicht gerade schlief.“ Es war also keinesfalls der für sich kämpfende Wolf, der die besten Überlebenschancen hatte, sondern das Team, der Verbund.



© GETTY IMAGES

Hotelier John Astor ertrank, seine Frau wurde gerettet

Frauen und Kinder, die noch einen Vater dabei hatten, überlebten sogar besonders häufig. „Die Männer kämpften für einen Platz im Rettungsboot für Frau und Kind -

sogar, wenn sie selbst nicht mitkamen und untergingen“, sagt Frey. Von „Heldentum“ spricht er nicht. Aber um viel anderes geht es dabei wohl nicht. Über den Multimillionär John Jacob Astor (Waldorf-Astoria Hotel) wird sogar kolportiert, er habe seiner schwangeren Frau einen Platz im Rettungsboot organisiert - und dann mit einer Zigarette im Mund an Deck das Sinken des Schiffes abgewartet.

Auch hinsichtlich der Nationalitäten gab es Unterschiede in der Überlebenswahrscheinlichkeit. An Bord waren besonders viele Engländer und Amerikaner. Von den Engländern gingen überdurchschnittlich viele unter - von den Amerikanern überlebten überdurchschnittlich viele. Frey deutet das so: „Die Engländer, in jener Zeit oft Gentlemen, hielten sich besonders an die gesellschaftlichen Normen.“ Sie ließen den Frauen und Kindern den Vortritt. „Be british, boys, be british“, ist ein Satz des (englischen) Kapitäns, der überliefert ist. Anders die Amerikaner: „Von den Amerikanern haben viele ihre Ellbogen eingesetzt - und sich durchgekämpft.“

Die Wirkung sozialer Normen

Deutliche Unterschiede gab es auch zwischen Passagieren der ersten und zweiten und denen der dritten Klasse: Es haben mehr Passagiere aus den teuren Schiffskabinen überlebt. „Die Passagiere der ersten und zweiten Klasse hatten ihre Kabinen oben dichter am Deck mit den Rettungsbooten“, sagt Frey. Das sei aber nicht der wichtigste Grund gewesen. „Eine Rolle dürfte auch gespielt haben, dass die Crew viel Respekt vor den gesellschaftlich geachteten Personen hatte - und ihnen beim Ergattern eines Rettungsbootes geholfen hat.“ Selbst die Aufsichtsbehörden, die später das Unglück aufzuklären hatten, hätten sich kaum für das Schicksal der Passagiere der dritten Klasse interessiert.



Reeder Ismay flüchtete

© GETTY IMAGES

Ökonom Frey deutet all diese Verhaltensweisen als soziale Normen, die in der Situation des Kampfes um Leben und Tod bestimmend gewesen seien - die Verpflichtung der Männer, sich schützend vor Frauen und Kinder zu stellen, der oft eingeübte Zusammenhalt innerhalb von Familien und Gruppen und der - damals stärker als heute verbreitete - Respekt vor dem Oben und Unten in der gesellschaftlichen Hierarchie.

Für die Tatsache, dass diese Normen im Überlebenskampf der „Titanic“-Passagiere wirksam wurden und sich nicht einfach jeder nur nach dem Prinzip „Rette sich, wer kann“ verhielt, macht Frey die Dauer des Untergangs verantwortlich. „Der Untergang der „Titanic“ kam schließlich nicht plötzlich, sondern hat etwa zwei Stunden und 40 Minuten gedauert. In dieser Zeit konnten soziale Normen ihre Wirkung entfalten.“

In kürzerer Zeit kämpft jeder für sich

Um diese These zu belegen, vergleicht Frey die „Titanic“-Katastrophe mit einem anderen Schiffsunglück: dem Untergang der „Lusitania“. Dieser Dampfer wurde drei Jahre später von einem deutschen U-Boot versenkt. Die Deutschen dachten, es seien Truppen an Bord. Dabei verloren 1198 von 1949 Passagieren ihr Leben. Der entscheidende Unterschied: „Die „Lusitania“ ist schneller gesunken.“ Zwischen Treffer

und Sinken verging nicht einmal eine halbe Stunde. „Von der „Lusitania“ überlebten überdurchschnittlich viele junge, starke Männer“, sagt Frey. In der kurzen Zeit, die ihnen blieb, kämpfte jeder nur für sich.

Das zeigt nach Freys Ansicht: „Es war auf der „Titanic“ kein biologischer Reflex, der die Männer junge Frauen und Kinder retten ließ, um gleichsam die Art zu erhalten.“ Vielmehr zeige der Vergleich: „Wenn Menschen um ihr Leben kämpfen und die Zeit sehr knapp ist, versucht jeder seine Haut zu retten. Dann wird der Mensch gleichsam triebgesteuert zum ‚homo oeconomicus‘, zum puren Egoisten. Ist etwas mehr Zeit, greifen gesellschaftliche Normen, die auch sonst das Leben von zivilisierten Menschen bestimmen.“

Der Egoist als Schurke

Zwischen den beiden Schiffskatastrophen von „Titanic“ und „Lusitania“ lag relativ wenig Zeit. Die Wahrscheinlichkeit ist also gering, dass sich soziale Normen, die ja immer auch historisch bedingt sind, zwischen beiden Ereignissen großartig verändert haben. Anders sieht es mit der Zeitspanne von hundert Jahren aus, die seither verstrichen ist. So manche Regel, die auf der „Titanic“ bedenkenlos akzeptiert wurde, gelte heute vermutlich nicht mehr, meint Frey. Im Guten, wie im Schlechten: So viel übertriebenen Respekt vor Passagieren der ersten Klasse hätte heute wohl niemand mehr, dass er dafür selbst ertrinken würde. Umgekehrt sei aber so viel Stil als „Gentlemen“ heute auch nicht mehr selbstverständlich.

Weitere Artikel

- Hundert Jahre Titanic-Untergang: Der Eisberg von Belfast
 - „Titanic“ als Zeitzeichen: An Bord dieses Schiffs war die ganze Menschheit
 - Video: Weltpremiere von „Titanic“ in 3D
 - Titanic: Das Wrack des gesunkenen Riesen im Detail
-

Frey erinnert an den Untergang des Schiffes „Costa Concordia“ vor der italienischen Küste im Januar dieses Jahres. Der Kapitän verließ sehr frühzeitig das Schiff und kümmerte sich nicht mehr um die Evakuierung der Passagiere. „Auf der ‚Titanic‘ ist Kapitän Smith wirklich bis zum Schluss geblieben“, sagt Frey. Der Mann, groß mit weißem Bart, gab sich eine Mitschuld am Unglück.

Einer der Direktoren der Reederei hingegen, Josef Bruce Ismay, ein Mann mit einem Schnurrbart wie Kaiser Wilhelm, ist mit dem letzten Rettungsboot entkommen. „Er wurde dafür später in England heftig angegriffen.“ In einer Welt, in der die sozialen Regeln selbst im Angesicht des Todes ihre Macht nicht verlieren, wird der Egoist zum Schurken.

Quelle: F.A.S.

Hier können Sie die Rechte an diesem Artikel erwerben

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2012
Alle Rechte vorbehalten.

