

Halifax statt New York

Wie die kanadische Ostküste zur Endstation vieler Reisender der *Titanic* wurde

von MALTE FIEBING

Mit dem Einschiffen in Southampton, Cherbourg und Queenstown begann für viele Passagiere der *Titanic* sicherlich eines der dramatischsten Kapitel in ihrem Leben; viele von ihnen sollten nie in New York ankommen. Stattdessen wurden rund 190 Opfer der *Titanic*-Katastrophe nach Halifax (Ost-Kanada) gebracht, jedoch nicht als Passagiere, sondern – je nach Klassenzugehörigkeit – in Särgen, Leichensäcken oder gar nur auf Bahren wurden die Toten in der Hauptstadt der Provinz „Nova Scotia“ („Neu-Schottland“) an Land gebracht. Dort liegt auf mehreren Friedhöfen verteilt bis heute die größte Anzahl an *Titanic*-Opfern begraben, insgesamt 150 Gräber, darunter bekannte Passagiere wie Michel Navratil oder Frederick Wormald (dazu später mehr). Schon viele Male wurde im „Navigator“ über die „ersten Kapitel“ der Reisenden auf dem berühmtesten Schiff der Welt berichtet; dieser Artikel nun soll sich sozusagen dem „letzten Kapitel“ einiger Reisender widmen – zudem hat Halifax viel mehr „*Titanic*-Bezüge“ zu bieten als die Friedhöfe. Zugegeben, die *Titanic* nahm nicht – wie auf der Titelseite der Abendausgabe des „Boston Daily Globe“ am 15. April 1912 nach der Kollision mit dem Eisberg behauptet (siehe gegenüberliegende Seite) – Kurs auf Halifax, aber hier wurden mehrere Gedenkgottesdienste für die Opfer veranstaltet, von hier aus starteten die Schiffe, um die Leichen zu bergen, von hier aus wurden insgesamt 60 Körper an ihre Angehörigen nach Hause verschickt und nicht zuletzt befindet sich auch hier in Halifax, genauer gesagt im „Maritime Museum of the Atlantic“ die bis heute größte bekannte Ansammlung an Holztrümmern, darunter mehrere Stücke der Balustrade des großen Treppenhauses, der versunkenen *Titanic*. Und nicht zuletzt drehte Cameron für seine „TITANIC“ die Szenen mit der *Keldish*, die im Film wie auf dem offenen Meer wirken, vor der Küste von Halifax.

Die maritime Bedeutsamkeit von Halifax

Doch bevor ich auf die Geschehnisse nach dem Untergang der *Titanic* eingehe, möchte

ich kurz die bedeutende Rolle des zweittiefsten Seehafens der Welt eingehen (nur das australische Sydney kann noch mehr Wassertiefe in seinem Hafenbecken aufweisen). Wenn man so möchte, beginnt die Bedeutsamkeit von Halifax für die Seefahrtsgeschichte schon Anfang des 19. Jahrhunderts, als kein geringer als Samuel Cunard, Begründer der 1833 entstandenen Reederei „British and North American Royal Mail Steam Packet Company“ in Halifax das Licht der Welt erblickte (es war wohl nicht die schlechteste Idee, den Reedereinamen im Laufe der Geschichte einfach in „Cunard Line“ abzukürzen...). Cunards erstes Schiff, die *Unicorn*, verließ am 15. Mai 1840 den Hafen von Liverpool und lief 16 Tage später in Halifax ein. Mit dem Einlaufen der *Britannia* am 17. Juli 1840 schließlich wurde auch der „Cunard Mail Service“ etabliert. Halifax war jedoch schon in seiner frühesten Zeit eng mit maritimen Katastrophen verknüpft: Um 2:00 Uhr morgens am 1. April 1873 rammte der White-Star-Liner *Atlantic* nur 20 Meilen vom sicheren Hafenbecken entfernt einen Felsen und sank. Der Untergang forderte mehr als 1000 Opfer. Die bis heute bekannteste Katastrophe in Halifax ereignete sich 1917, als in der sog. „Halifax Explosion“ mehr als 2000 Menschen starben; die Ursache war der Brand auf einem mit Munition und Schießpulver beladenen Frachter gewesen, der manövrierunfähig im Hafenbecken treibend mit einem Hindernis kollidiert war und explodierte. Die Druckwelle der Explosion war so gewaltig, dass keine Scheibe in der Stadt ganz blieb und einige Menschen von den Glassplittern schwer verletzt wurden oder in den einstürzenden und lichterloh brennenden Häusern eingesperrt wurden.

Rückblick

Ich möchte mit meinem „*Titanic*-Rückblick“ dort einsteigen, wo die meisten Zusammenfassungen aufhören: nämlich am frühen Morgen des 15. April 1912. Die *Titanic* war gesunken, und auf dem Nordatlantik trieben die Rettungsboote – das Einzige, was vom



größten Schiff der Welt übrig geblieben war.

Die Entstehung einer Zeitungs-Ente

Durch die damals noch neuartige Technik der Telegrafie verbreitete sich die Meldung, dass die *Titanic* einen Eisberg gerammt hatte, sehr schnell, und es machten sich genauso schnell viele Fehlmeldungen breit (wie wir ja auch durch Gerhard Schmidts Serie „Historische Zeitungen berichteten“ nur zu gut wissen). Eine dieser Zeitungs-Enten vom 15.4.1912 ließ verlauten, dass die *Titanic* auf dem Weg nach Halifax sei (siehe rechts). Aber wie ist diese Fehlmeldung entstanden? Wenn man mal davon ausgeht, dass es keinen sensationshungrigen Journalisten gab, der der Auflage seiner Zeitung wegen bewusst Fehlinformationen streute, kann besagte Schlagzeile folgendermaßen rekonstruiert werden: Die *Baltic* stellte nämlich im Laufe des 15. April die Frage, ob alle *Titanic*-Passagiere gerettet worden seien. Zur selben Zeit sendete ein anderes Schiff, die *Asian*, eine Nachricht, die besagte, dass sie den manövrierunfähigen Tanker *Deutschland* im Schlepptau nach Halifax bringt. Die Fehlmeldung ist also vermutlich ein Resultat eines Mixes beider Nachrichten, denn das Ergebnis lautete: „*Titanic*-Passagiere sicher, Schiff wird nach Halifax geschleppt.“ Manche Berichterstatter gingen damals gar so weit zu behaupten, dass die White Star Line der *Titanic* bereits Schlepper entgegengeschickt habe. Es wurden sogar Einwanderungsbeamte nach

Halifax geordert, die die *Titanic*-Passagiere nach ihrer Ankunft auf kanadischem Boden ordnungsgemäß abfertigen sollten. Außerdem wurden Sonderzüge für die Angehörigen aus New York, die ihre Freunde und Familienangehörigen in Halifax empfangen wollten, eingerichtet. Doch die bittere Wahrheit kam sehr schnell heraus, der Sonderzug wurde bei Maine gestoppt, und die Beamten wurden zurück geschickt: Die *Carpathia* hatte unmissverständlich Auskunft gegeben. Mit nur 712 Überlebenden lief der Cunarder am 18.4. 1912 in New York ein.

Die weltberühmte „Harbour Front“ von Halifax heute. In einem der Hochhäuser ist eines der beiden Casinos der Provinz „Nova Scotia“ untergebracht, das rund um die Uhr geöffnet hat. (Malte Fiebing)

Die Reaktion der White Star Line

Der Agent der White Star Line in New York, A.G. Jones, veranlasste das Chartern der *Mackay-Bennett*, die normalerweise Kabel auf dem Boden entlang der Transatlantikroute verlegte. Man entschied sich wohl zum einen für den Kabelleger, da er mit einem für

Am Abend des 15. April 1912 titelte die „Boston Daily Globe“, die „Titanic“ sei auf dem Weg nach Halifax. (Sammlung Alan Ruffman)



die Bergung von Leichen aus dem Wasser äußerst praktischen Kran ausgestattet war, zum anderen war das Schiff schlichtweg ab Halifax, nur 700 Meilen vom Unglücksort entfernt, am schnellsten einsatzbereit.

Die *Mackay-Bennett* (das „ay“ wird übrigens von den Kanadiern wie ein „i“ ausgesprochen) war eines von vier kanadischen Schiffen, die im Auftrag der White Star Line nach Leichen suchen sollte. Sie lief bereits am 17.4.1912, also einen Tag vor der Ankunft der *Carpathia* in New York, von der „Karlsen's Wharf“ auf dem Gelände einer privaten Kabelfirma aus. An Bord: viel Eis, mehrere Dutzend Särge und Leichensäcke und Gewichte zur Beschwerung für Seebestattungen. Schnell machte es in Halifax die Runde, welchen Auftrag das Schiff hatte, und so bekam es von der Presse den Spitznamen „Death Ship“ („Todesschiff“) verpasst. An Bord befanden sich 25 Crewmitglieder, die sich auf das Schlimmste einstellten.

Die Ankunft der Mackay-Bennett an der Unglücksstelle

Am 20.4.1912 gegen 20:00 Uhr kam die *Mackay-Bennett* an der Unglücksstelle der *Titanic* an. Es war bereits dunkel, und so wartete man auf die Morgendämmerung. Es war eine schwierige Fahrt durch Nebel und Eis gewesen, dorthin, 700 Meilen von Halifax entfernt, wo sich nur wenige Tage vorher Dramatisches ereignet hatte. Unter dem Kommando von Kapitän Lardner blieb das Schiff insgesamt fünf Tage vor Ort. Der Anblick für die Crew muss unbeschreiblich gewesen sein. Der Seemann Arminias Wiseman schrieb in sein Tagebuch: „So weit das Auge reichte war die Meeresoberfläche mit Trümmern übersetzt. Körper trieben wie tanzende Korken im kalten Wasser auf und ab“.

Johanna Stunke, Passagierin der *Bremen* des Norddeutschen Lloyd, schrieb in einem Brief: „Wir sahen eine tote Frau im Nachthemd, und sie hatte ein Baby an ihre Brust gedrückt; daneben trieb eine andere Frau, die einen kleinen

Hund festhielt; wir sahen drei Männer, die um einen Stuhl herumtrieben...“ Stunke wollte, dass die *Bremen* die Leichen barg, die Offiziere aber wussten von der *Mackay-Bennett* und fuhren langsam weiter.

Die Bergung der Titanic-Opfer

Am 21.4.1912 wurden 51 Leichen geborgen, inklusive der Leiche des kleinen Jungen, der als „Unknow Child“ („Das unbekannte Kind“) in die Geschichte eingehen sollte. 27 Körper wurden am 22.4.1912 aus dem eisigen Wasser gefischt, 87 am 23.4.1912. Die Toten wurden mithilfe der kleinen Boote der *Mackay-Bennett* ins Trockene geholt. Sie wurden mit einem Stück Segeltuch und einer Nummer versehen, um die Anordnung der Bergung anzuzeigen. Die Leiche, die als fünfzehntes geborgen wurde, bekam also die Nummer 15 (um diese Leiche wird es in der neuen Serie „Opfer und ihre Geschichten – am Grab eines *Titanic*-Passagiers“ in der nächsten Ausgabe des „Navigator“ gehen). Diese „Body-Numbers“ sind im Übrigen dieselben, die auf den Grabsteinen in Halifax vermerkt sind. Zusätzlich zur Nummerierung wurden in einem Buch alle Merkmale vermerkt, die die spätere Identifizierung erleichtern sollten. Aus diesen Aufzeichnungen wurde dann in einer Zusammenstellung zu einem späteren Zeitpunkt die sog. „Body List“, in der Haarfarbe, Gewicht, geschätztes Alter und sonstige auffällige Körpermerkmale aufgeführt sind. Zusätzlich ist eine Auflistung aller Gegenstände, die die Leiche bei sich trug, enthalten.

Besonders schlimm aussehende tote Körper, vor allem die von Crewmitgliedern der *Titanic*, wurden nach einem Gottesdienst, den Pfarrer Canon Hind an Bord der *Mackay-Bennett* abhielt, seebestattet.

Bald telegraphierte das Kabelschiff an vorbeifahrende Schiffe, dass es mehr Särge und Leichensäcke benötige. Am 21.4.1912 begriff die White Star Line schließlich, dass nur ein Schiff nicht ausreichte, um die schwere Aufgabe zu bewältigen.

Unterstützung für die Mackay-Bennett

So entschloss man sich, auch die *Minia* unter der Führung von Kapitän W.G.S. DeCartenet, ein Verwandter des stadtbekannten Halifaxer Millionärs George Wright, der

Auszug aus der sog. „Body-List“, in der alle Details der geborgenen Leichen der „Titanic“-Katastrophe vermerkt wurden und aufgrund derer die spätere Identifizierung möglich war. (Malte Fiebing)

NO. 124.	MALE.	ESTIMATED AGE, 50.	LIGHT HAIR AND MOUSTACHE.
CLOTHING—Blue serge suit; blue handkerchief with "A. V."; belt with gold buckle; brown boots with red rubber soles; brown flannel shirt; "J. J. A." on back of collar.			
EFFECTS—Gold watch; cuff links, gold with diamond; diamond ring with three stones; £225 in English notes; \$2440 in notes; .£5 in gold; 7s. in silver; 5 ten franc pieces; gold pencil; pocketbook.			
FIRST CLASS.		NAME—J. J. ASTOR.	

ebenfalls an Bord der *Titanic* war, für die heikle Aufgabe zu chartern. Wright war ein erfolgreicher Geschäftsmann, der sich dafür einsetzte, dass soziale Barrieren überwunden werden konnten, wofür er ein neues Sozialsystem etablierte. Er baute sogar ganze Siedlungen in der South Park Street, in der sich die sozialen Schichten vermischen sollten.

Die *Minia* sollte am 22.4.1912 gegen 16:00 Uhr auslaufen, da aber zu wenig Särge fertig waren, verzögerte sich die Abfahrt bis kurz nach Mitternacht. Die *Minia* kam am 26.4.1912 bei der *Mackay-Bennett* an. Bis zum Abend hatten beide Schiffe lediglich 14 Leichen gefunden. Als die *Mackay-Bennett* wenig später Richtung Halifax aufbrach und die *Minia* allein zurückblieb, konnte sie nur noch 17 Leichen bergen.

Im übrigen fanden noch zwei weitere Schiffe tote *Titanic*-Passagiere: die *Montmagny* erreichte am 6.5.1912 mit der Leiche des Dritte-Klasse-Passagiers Harold Reynolds aus Toronto Halifax, die *Algerine*, die von St. John's (von hier aus starten heutzutage die Expeditionen der *Keldish* zur *Titanic*) gestartet war, brachte am 11.06.1912 den verstorbenen Salonsteward James McGrady ans kanadische Festland. Er war übrigens die letzte Leiche, die am 12.06.1912 auf dem Friedhof „Fairview“ beigesetzt wurde.

Ergebnis der Bergungsunternehmen

Insgesamt wurden 306 Leichen geborgen, wovon 116 direkt auf See bestattet wurden. Zum Teil weil schlichtweg zu wenige Särge an Bord waren, zum anderen, weil die aufgequollenen Körper einfach zu unansehnlich waren. Am 30.4.1912, wegen schlechten Wetters zwei Tage später als von den Zeitungen angekündigt, gegen 9:30 Uhr lief die *Mackay-Bennett* mit 190 Leichen an Bord in den Hafen von Halifax ein. Die Kirchenglocken der Stadt läuteten, und Halifax war schwarz geflaggt. Verwandte rannten herbei, und Bilder gesuchter Personen wurden sogar in Schaufenstern von Ladengeschäften ausgehängt. Die *Mackay-Bennett* legte aber nicht an ihrem eigentlichen Pier „Karlsen's“ an, sondern fuhr eine Meile weiter das Hafenbecken hinauf - aus Sicherheitsgründen und aus Respekt vor den Toten, wie man sagte. Die neue Anlegestelle, „Coaling Wharf No. 4“, war der perfekte Ort für die sensible



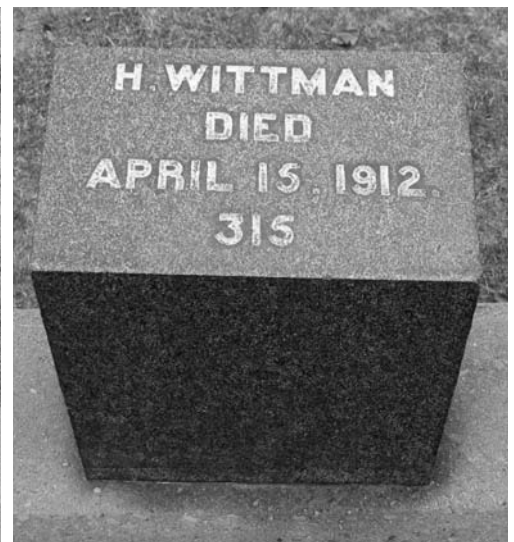
„Fracht“: er befand sich (und befindet sich heute) auf Marinegelände, war von einer hohen Mauer umgeben und wurde von der Navy bewacht. Kirchgänger, die zwei Tage die Gottesdienste besucht hatten, waren ohnehin gebeten worden, dem Pier der *Mackay-Bennett* fern zu bleiben. Zuerst wurden identifizierte Crewmitglieder auf offenen Baren entladen. Opfer aus der Dritten und Zweiten Klasse waren in Leichensäcke gehüllt, und Passagiere der Ersten Klasse wurden in Särgen von Bord gebracht. Sie wurden auf mehr als 30 Pferdekutschen verladen, die eine halbe Meile durch die Stadt zu den Lagerhallen des Mayflower Curling Rink gebracht, die mit Behältnissen und genügend Eis vorbereitet waren.

Die Bestattung der Opfer

Nur knapp 60 Leichen wurden per Zug an ihre Familien verschickt, darunter der Körper von John Jacob Astor, der aufgrund der umfangreichen Liste der bei ihm gefundenen Gegenständen problemlos identifiziert werden konnte (siehe Auszug aus der „Body-List“ links). Sein Körper wurde übrigens in seinem Privatzug „*Oceanic*“ in die USA überführt. Die meisten Toten wurden zwischen dem 3. Mai und 12.

Oben:
Die Gräber der
„Titanic“-Opfer
sind auf dem
Fairview-Friedhof
in drei langen
Reihen und einer
kurzen (links
hinter dem Busch)
angelegt.
(Malte Fiebing)





Wie der linke Grabstein sehen alle Steine aus, unter denen bislang nicht identifizierte Opfer liegen - natürlich mit unterschiedlichen Nummern. Die Nummern sind dieselben, die auch auf der "Body-List" auftauchen. Wurde ein Opfer später identifiziert, kam der Name des Opfers hinzu, wie auf dem Stein rechts zu sehen. Wenn die Angehörigen der Opfer Geld zum Grab dazugegeben haben, bekamen die Opfer nicht den Standard-Stein, den die White Star Line bezahlte, sondern einen höheren Stein, wie in der Mitte zu sehen. (Malte Fiebing)

Juni 1912 auf den drei Friedhöfen der Stadt beigesetzt. Die erst später hinzugefügten Grabsteine wurden von der White Star Line bezahlt. Die Granitquader aus Schottland gab es in drei Varianten: die Standardausführung, auf der neben dem Todesdatum (15. April 1912), der „Body-Number“ ggf. auch der Name des Opfers steht, die etwas höhere Variante, die bei Zuzahlung von Angehörigen produziert wurde und die Luxusversion, bei der die Angehörigen den größten Teil der Kosten selbst zahlen mussten. Schätzungsweise nicht einmal 10% der Steine weichen von der Standardausführung ab. Die White Star Line hatte den größten Bestatter Nova Scotias, „John Snow and Company Ltd.“ beauftragt, der vor Einlaufen der *Mackay-Bennett* damit begann, dutzende Särge an der erwarteten Anlegestelle aufzutürmen. Er war sicherlich nicht gerade erfreut, als er erst kurz vor dem Anlegen von der Verlegung des Piers erfuhr.

Die Friedhöfe der Titanic-Opfer

Die Opfer der *Titanic* liegen in Halifax auf drei verschiedenen Friedhöfen, die Grabsteine selbst sind aber nach dem gleichen Muster. Mittlerweile zeigen große Schilder und Infotafeln pilgernden „Titanicern“ den Weg zum Gesuchten. Die mit 121 größte Anzahl an Gräbern befindet sich auf dem Friedhof „Fairview Lawn“. Hier wurden alle mutmaßlich evangelischen Passagiere und Crewmitglieder bestattet. Die Gräber sind von oben betrachtet in der Form eines Schiffsrumpfes angelegt und bestehen aus drei langen Reihen und einer kurzen. Auf der rechten Seite befindet sich eine Lücke in der Reihe, die den Schaden symbolisiert, die der

Eisberg in den Rumpf riss. Bei der Entdeckung des Wracks kam im Übrigen erstaunliches zu Tage: der echte Bug der *Titanic* liegt genau so nordöstlich blickend auf dem Meeresgrund wie der angedeutete Bug des Friedhofs!

Die 19 Katholiken liegen auf dem Friedhof „Mount Olivet“ begraben, u.a. liegt hier John Clarke, der Bassspieler aus der Band. Er stammte aus Liverpool, hatte den Spitznamen „Nobby“ und trug während des Untergangs seine dunkelgrüne Banduniform. Sicherlich sind jedem Leser die heldenhaften Geschichten des Orchesters während des Untergangs in Erinnerung geblieben, auf die ich nun nicht weiter eingehen möchte.

Auf dem Friedhof mit dem Namen „Baron de Hirsch“ wurden 1912 zehn vermeintlich jüdische Opfer begraben. Nur zwei davon wurden mittlerweile identifiziert, und beides sind keine Juden: bei der einen Person handelt es sich um Frederick Wormald, einem Salonsteward aus der Ersten Klasse, der anhand seines Namens „A. Wormald“ auf seiner Uniform identifiziert werden konnte, bei der anderen Person handelt es sich um Michel Navratil. Ebenfalls kein Jude, hatte er seine zwei Kinder entführt und als „Louis Hofmann“ auf der *Titanic* eingeeckelt. (Mehr über Michel Navratil wird in der neuen Serie „Opfer und ihre Geschichten – am Grab eines Titanic-Passagiers“ in der kommenden Ausgabe des „Navigator“ zu finden sein.)

Rabbi Jacob Walter glaubte 1912, dass es mehr jüdische Opfer gegeben haben musste. So ließ er vor einem Begräbnis zehn nicht identifizierte Leichen stehen,

die in Fairview beerdigt werden sollten und begrub sie auf dem jüdischen Friedhof. Nach langem Hin und Her mussten sie wieder ausgegraben werden und befinden sich bis heute wieder auf dem Fairview-Friedhof.

Die Identifizierung der Opfer

Nur bei identifizierten Opfern weicht der Standardtext auf den Grabsteinen („Body-Number“ und Todesdatum) insofern ab, als dass dann der Name des Opfers auf dem Stein vermerkt wurde. Heute wissen wir, dass viele Namen auf den Grabsteinen falsch geschrieben sind.

Da die Leichen nummeriert gewesen waren, konnten auch nach den Begräbnissen noch Nachforschungen gemacht werden: Man hatte ja die Informationen aus der „Body-List“ und teilweise sogar noch Kleidung, Schmuck oder andere persönliche Gegenstände der Toten. Die Nachforschungen liefen erfolgreich bis ins Jahr 1917, als die berühmte Hafenexplosion Halifax in Schutt und Asche legte. Dabei wurden auch die zur Identifizierung der *Titanic*-Opfer benötigten Unterlagen zerstört.

Gedenkgottesdienste für die Opfer

In fast allen Kirchen der Stadt fanden nach der Ankunft der *Mackay-Bennett* Gedenkgottesdienste statt. In der Saint Paul's Church, der ältesten protestantischen Kirche Kanadas, die mit Bauholz aus England errichtet und von König George II. 1749 höchst persönlich gegründet wurde, fand sogar schon am 21.4.1912 eine Gedenkzeremonie für George Wright statt, dessen Leichnam nie geborgen wurde. An dem Tag wurden parallel die ersten Leichen von der *Mackay-Bennett* aus dem Wasser gefischt.

Am 3.5.1912 folgte in der Saint Mary's Basilica ab 9:30 Uhr der Gottesdienst für die katholischen Opfer in Anwesenheit des Erzbischofs von Nova Scotia und sechs anderen Priestern. Im prall gefüllten Kirchenschiff (siehe Bild rechts), befanden sich auch offizielle Repräsentanten der White Star Line. Vorne am Altar waren drei damals noch unidentifizierte Leichen aufgebahrt (später konnte eine davon als die Dritte Klasse Passagierin Margaret Rice identifiziert werden), die später auf den Friedhof „Mount Olivet“ kamen.

				FRONT GOLD TOOTH (Partly):	
NO.	96.	MALE.	ESTIMATED AGE, 65.	GREY HAIR AND MOUSTACHE.	
CLOTHING—Fur lined overcoat; grey trousers, coat, and vest; soft striped shirt; brown boots; black silk socks.					
EFFECTS—Pocketbook; gold watch; platinum and pearl chain; gold pencil case; silver flask; silver salts bottle; £40 in notes; £4 2s. 3d in silver.					
FIRST CLASS.				NAME—ISADOR STRAUSS.	

In der „Body-List“ wurden akribisch alle Details der geborgenen Körper vermerkt und ggf. später identifiziert. (Malte Fiebing)



Oben und Seite 89 unten: Heutzutage sind die Gräber der „Titanic“-Opfer gut ausgeschildert und mit Infotafeln versehen. (Malte Fiebing)

Links:

In der „St. Mary's Basilica“ fand am 3. Mai 1912 ein Gedenkgottesdienst statt. Stellvertretend für alle Toten wurden drei Verstorbene am Altar aufgebahrt; eines der Opfer wurde später identifiziert.

(Malte Fiebing)

Unten:

Das Kirchenschiff der katholischen St. Mary's Kirche war zum Gottesdienst proppevoll. (Postkarte Malte Fiebing)



In der "St. George's Round Church", hier eine Außen- und eine Innenaufnahme, fand am 4. Mai 1912 ein von der Crew des Bergungsschiffes "Mackay-Bennett" organisierter Gedenkgottesdienst zu Ehren der "Titanic"-Opfer und des "Unknown Child" statt. (Malte Fiebing)



Am 4.5.1912 schließlich fand in der St. George's Round Church ein von den Crewmitgliedern der Mackay-Bennett organisierter Gottesdienst für das „Unkown Child“, das später als Gösta Palsson (auf dem Grab steht fälschlicherweise „Paulson“) identifiziert wurde (siehe weiter unten). Die Crew bezahlte auch den Grabstein der Luxusausführung für die Kinderleiche.

plante Hilda Harry Lacon, den Sohn eines britischen Barons, der auf einer Insel vor der Küste British Columbias lebte, zu heiraten. 1902 war Hilda nach Italien umgezogen, in der Hoffnung, eine professionelle Sängerin zu werden, hatte aber nur wenig Erfolg. Ihr Bruder, der sie fast zehn Jahre lang unterstützt hatte, zwang Hilda dazu, ihren Traum aufzugeben und zurück nach Hause zu kommen.

Berühmte Opfer aus Halifax

Halifax hatte nur zwei berühmte Passagiere zu beklagen: den bereits erwähnten George Wright und Frau Hilda Slayter. Die 30jährige reiste allein ab Queenstown in der Zweiten Klasse. Sie war auf dem Rückweg aus England, wo sie ihr Hochzeitskleid gekauft hatte. Nach der Ankunft in New York



Auch in der "Saint Paul's Church", der ältesten protestantischen Kirche Kanadas, fand bereits sechs Tage nach dem Untergang der "Titanic" eine Gedenkfeier statt. (Malte Fiebing)

Weitere bekannte Opfer

Berühmtheit erlangt hat auch die schwedische Passagierin Alma Palsson, die mit ihren vier Kindern in der Dritten Klasse reiste. Die 29jährige aus Bjuy wollte nach Chicago, wohin ihr Ehemann bereits 1910 ausgewandert war. Nach zwei Jahren hatte er mithilfe seines Jobs als Straßenbahnfahrer genug Geld zusammen, um auch seinen vier Kindern und seiner Frau die Überfahrt zu bezahlen. Alma wurde bekannt, als sie vor einiger Zeit mittels Gentechnik als Mutter des „Unknwon Child“, das die Herzen Tausender berührt hatte, deklariert wurde. Inwieweit dies der Wahrheit entspricht, werde ich in der nächsten Ausgabe des „Navigator“ klarstellen.

Das Maritime Museum of the Atlantic

Wie zu Beginn bereits erwähnt, beherbergt das Museum die bis heute größte bekannte Ansammlung an Holztrümmern, darunter mehrere Stücke der Balustrade des großen Treppenhauses, der versunkenen Titanic. Die Dauerausstellung mit dem Titel „Titanic: The Unsinkable Ship and Halifax“ hat aber noch viel mehr zu bieten. Unter anderem



ist ein Paar kleiner Kinderlederschuhe ausgestellt, das vermutlich zum Körper mit der „Body-Number“ 4, dem „Unkown Child“, gehörte. Außerdem ist der Grabstein mit der Nummer 233 von Thomas Baxter, ein damals 48 Jahre alter Steward, zu sehen. Sein schwarzer Granitstein musste wegen eines Risses oben abgeschnitten werden, und dieses obere Ende ging als Spende an das Museum. Des weiteren sind einige Teile des White Star-Services zu sehen: Sie wurden dem Museum von Nachfahren von George M. Scanlon vermacht, der sie als Geschenk von der *Olympic* erhalten hatte, die während des Ersten Weltkrieges des Öfteren in Halifax eingelaufen war. Neben den Handschuhen von Charles Hays, dem damaligen Präsidenten der „Grand Trunk Railway Company“ und einem Stück der

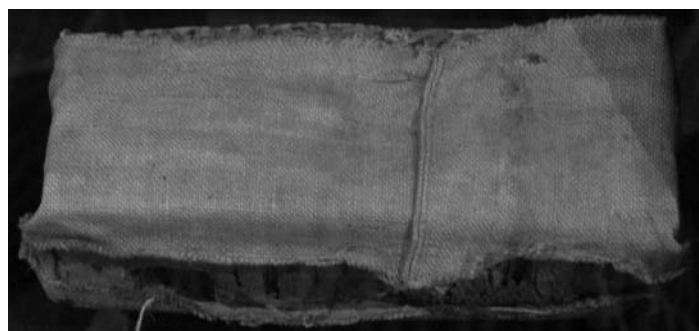
Schwimmweste von John Jacob Astor befindet sich in der Sammlung auch der einzige vollständig erhaltene Deckstuhl der *Titanic*. Mittlerweile steht auf einem Nachbau eines Spazierdecks ein Nachbau des von der *Minia* geborgenen Originals für ein Erinnerungsfoto bereit.

Erste internationale *Titanic*-Convention im April 2007 in Halifax

Am Wochenende des 95. Jahrestag des *Titanic*-Untergangs, also vom 13. – 15.4. 2007 fand im Mariott Hotel direkt am Wasser in Halifax die erste internationale *Titanic*-Convention statt, die hauptsächlich von der „British *Titanic* Society“ (BTS) organisiert wurde. Neben Vertretern des britischen, irischen, skandinavischen

Oben links:
Im „Maritime Museum of the Atlantic“ in Halifax befindet sich der einzig bekannte, vollständig erhaltene Deckstuhl der „*Titanic*“.
(Malte Fiebing)

Oben rechts:
Ebenfalls im Halifaxer Museum zu sehen ist dieses Paar Kinderschuhe, die vermutlich dem „Unknown Child“ gehörte.
(Malte Fiebing)



Im Museum befinden sich auch dieses Stück Wandpaneele aus dem Rauchsalon (links), ein Stück von Astors Schwimmweste (oben) und die Handschuhe von Charles Hayes. (M. Fiebing)



Sieben
Vorstände aus
sieben Nationen:
In Halifax trafen
sich Mitglieder
des skandina-
vischen,
irischen,
deutschen,
amerikanischen,
britischen,
kanadischen und
schweizerischen
Titanic-Vereins
(Vorstände
von links nach
rechts).
(Malte Fiebing)



und schweizerischen Titanicvereins und den in Halifax dazu gestoßenen Mitgliedern des us-amerikanischen und kanadischen Titanicvereins, war auch das Titanic Informations Center Deutschland e.V. mit einigen Mitgliedern vertreten, die zusammen mit den Schweizern eine deutschsprachige Reisegruppe bildeten und gemeinsam Halifax erkundeten. Wie bei einer JHV (und bei den Engländern war diese Veranstaltung in der Tat in den Rahmen der JHV eingebettet) fanden zusätzlich zu den Touren durch die Stadt verschiedene Vorträge statt. Interessierte konnten sich somit Claes-Göran Wetterholms Lieblingsthema „Auswanderung“ anhören

oder sich bei Buchautor Alan Ruffman über die neusten Thesen bezüglich des „Unkown Child“ aufklären lassen (dazu mehr in der nächsten Ausgabe des „Navigator“) oder den Titanic-Urgesteinen Eaton und Haas lauschen.

Am 14.04.2007 um 23:40 Uhr fand ein großer Gedenkgottesdienst statt. Auch hier war das internationale Flair der gesamten Veranstaltung spürbar. Neben einigen gemeinsamen Liedern (darunter als letztes natürlich „Nearer, my God to Thee“) und Gebeten wurden einige Verse jeweils von den Vorständen der vertretenen Vereine verlesen.

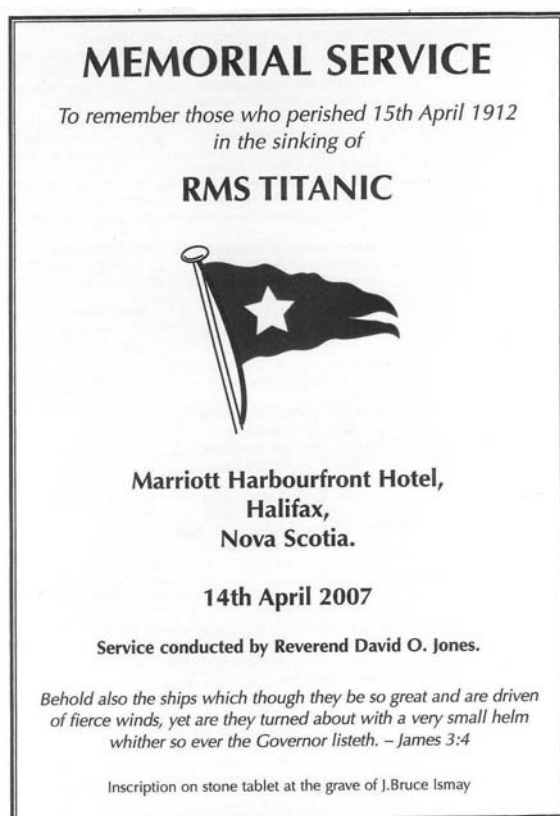
Abschlusspunkt der Reise war am 15.4. dann neben dem Tagesausflug zum berühmten Leuchtturm an der „Peggy's Cove“ das Memorial-Concert in der „First Baptist Church of Halifax“, ein Konzert, in dem beliebte Lieder aus der Zeit der Ozeandampfer gespielt wurden, die thematisch mit Lesungen aus Aufzeichnungen von Colonel Archibald Gracie, Offizier Lightoller oder Lawrence Beesley untermalt wurden.

Alles in allem war es eine tolle Veranstaltung, die gezeigt hat, dass sich Halifax für einen „Titanicer“ auf alle Fälle als Reiseziel lohnt!

Quellen:

- John G. Avery, The Mackay-Bennett, The Funeral Ship at the Titanic Disaster, Southampton 2001
- Blair Beed, Titanic Victims in Halifax Graveyards, Halifax 2006
- Alan Jeffers, Titanic Halifax, a guide to sites, Halifax 1998
- Alan Ruffman, Titanic Remembered, The Unsinkable Ship and Halifax, Halifax 2005
- „Body-List“ des Archivs von Nova Scotia
- Bordkarten der Ausstellung „Titanic: Einladung zu einer Zeitreise“
- Flyer „Titanic“ und „Titanic Cemeteries in Halifax“ der Touristeninformation von Nova Scotia

Die erste Seite
des Programm-
Heftchens
des Gedenk-
gottesdienstes
am 14. April
2007, bei dem
neben mehreren
gemeinsamen
Gebeten und
Liedern die
Vorstände der
anwesenden
Vereine jeweils
ein Stück eines
Psalmes verlasen.
(Malte Fiebing)





Impressionen aus Halifax 2007

(alle Bilder von Malte Fiebing)

