

Die *Nomadic* in Belfast

Besuch an Bord des Tenders, der Passagiere in Cherbourg auf die *Titanic* brachte

von GERTRUD SCHMIDT

Am Osterwochenende 2007 war es endlich so weit! Die *Nomadic*, das letzte noch wirklich existierende White-Star-Line-Schiff, sollte der Öffentlichkeit zur Besichtigung freigegeben werden! Jeder *Titanic*-, *Nomadic*- und White Star Line-Interessierte fieberte schon lange diesem historischen Augenblick entgegen.

Da lag sie nun - festgemacht am Quai in der Nähe des Odyssey in Belfast - mit der White Star Line-Flagge am Heck!

Letzte Vorbereitungen:

Aber noch war es nicht ganz so weit. Am Tag vor der Eröffnung gab es für die freiwilligen Helfer der „Nomadic Preservation Society“ (NPS) noch alle Hände voll zu tun. Auch vom Ufer aus konnte man die hektische Betriebsamkeit an Bord, an Deck und am Ufer erleben.

Einige Helfer in gelben Öljacken führten oben an Deck z. B. noch letzte Sicherheitskontrollen durch. Etliche andere Arbeiten im Schiffinneren sowie der Aufbau

von Vitrinen der Ausstellung und andere musste noch schnell vollendet werden.

Am Ufer lagen noch dicke Teppichrollen, die dann später von zwei Helfern geschultert und über die Gangway an Bord transportiert wurden - ebenso Kartons und Blumenkübel. Unwillkürlich hatte man Bilder von der *Titanic* beim Beladen in Southampton vor Augen, wenn auch im Kleinformat! Aufregend!

Später konnte man dann eine Arbeitstruppe beim Verlassen der *Nomadic* beobachten, vom „Vorarbeiter“ in Listen erfasst. Auch Rupert Keyzar, der technische Ingenieur der „Nomadic Preservation Society“, war noch mit der Kontrolle der am Ufer festgemachten Taue beschäftigt. Doch die mit ihm geführten Gespräche werde ich zum Schluss des Berichtes zusammenfassen.

***Nomadic* frei zur Besichtigung:**

Schon eine Weile vor Eröffnungsbeginn bildeten sich am nächsten Tag lange Schlangen von Interessierten, die alle an diesem historischen Ereignis teilhaben und einen Blick in die Welt des fast 100jährigen Tenders werfen wollten. Es war wirklich Geschichte pur - Geschichte zum Anfassen und Erleben!

Wahrlich ein großer Tag für die Organisatoren des Belfast City Council, die freiwilligen Helfer, die NPS, die Stadt Belfast, die vielen interessierten Besucher und nicht zuletzt für die *Nomadic* selbst, die in den letzten Jahrzehnten ein sehr wechselhaftes Schicksal hatte und mehrfach kurz vor dem Verschrotten stand.

Wer hätte das gedacht, dass der im Mai 1911 fertiggestellte Tender für die 1. und 2. Klasse- Passagiere der „Olympischen Klasse“ der White Star Line in Cherbourg, Frankreich, je wieder in seine Heimat Belfast zurückkehren würde.

Rundgang an Bord

Nachdem man mit zittrigen Beinen die neu hergestellte Gangway betreten hat und ins Schiffinnere gelangen will, wird man von einem „Offizier“ der „Nomadic Preservation Society“ (an den Ostertagen von Sir Roy Snowden) begrüßt. Noch

Drei Generationen auf einem Bild: Im Vordergrund liegt die „Nomadic“, Baujahr 1910, dahinter der Anfang dieses Jahrtausends entstandene „Odyssey-Complex“, dahinter einer der beiden Baukräne von Harland & Wolff aus den 70er Jahren. (Gertrud Schmidt)





Eine besonders
erfreuliche
Aufnahme:
Nach
jahrzehnte-
langem
Dornröschen-
schlaf wird auf
der „Nomadic“
wieder
gearbeitet.
Hier bringen
Arbeiter eine
Teppichrolle
an Bord, um
das Schiff auf
seine offizielle
Eröffnung am
7. April 2007
vorzubereiten.
(Gertrud
Schmidt)

etwas atemlos vor Staunen bekommt man schon einen Flyer in die Hand gedrückt (Mitgliedsantrag der NPS zur Förderung der *Nomadic*).

Historisches der jetzigen *Nomadic*

Der erste Blick fällt auf die noch vollkommen intakte „Reception“ (Empfangstisch), vormals der 1. Klasse. Sodann begrüßt ein weiterer Helfer die Gäste an Bord und gibt Kleingruppen Sicherheitsanweisungen. Zu Beginn des Rundgangs über die *Nomadic* sehen wir ein Riesenmodell der *Titanic* verbunden mit einer Fahne von Harland & Wolff.

Man kommt aus dem Staunen nicht mehr heraus, wenn man die vielen Originalteile der 96jährigen *Nomadic* wiederfindet: die zauberhaften eisernen Art Déco-Gitterfenster bei der „Reception“, die zarten Stuckornamente (Rosen und Schleifen) der weißen Wandflächen hinter der langen Bankreihe, wunderschöne Schnitz- und Drechselarbeiten. Einiges ist bereits liebevoll gereinigt und restauriert, z.B. eine senkrechte, mit Blattgold überzogene Zierleiste, anders ist erst noch provisorisch hergerichtet.

Die frisch verlegten Teppichböden in Dekors der damaligen Zeit lassen das Interieur gleich viel gediegener aussehen. Man ist erstaunt, wie geräumig die *Nomadic* ist, das hätte man von außen nicht erwartet.

Immer noch eine Augenweide ist die lange Front der Lattenbank (nur noch eine auf der Steuerbordseite vorhanden) entlang der Außenwand sowie die beiden mittleren, kürzeren, gegeneinander gestellten Bänke in

der Mitte.

Leider sind die Tische davor abhanden gekommen. John White, Mit-Initiator der „Nomadic Preservation Society“, gelang es, in einer Garage eines Hauses in Paris einen Originaltisch, mehrere gusseiserne Tischfüße sowie ein Paneel mit Ausschnitt für einen runden Spiegel aufzutreiben.

Wenn man den Blick durch diesen Teil der *Nomadic* schweifen lässt, mit seinen wunderschönen weißen, stuckverzierten Wänden und Original-Fenstern und man sich vielleicht sogar auf eine der Bänke setzt, kann man sich schon sehr gut die damalige Zeit der *Titanic*-Passagiere an Bord des Tenders *Nomadic* vorstellen. Vielleicht hatte hier einmal Guggenheim mit Mademoiselle Aubart (siehe Interview Seite 29) gegessen, Molly Brown ein Schwätzchen gehalten, oder waren hier die kleinen Navratil-Jungen herumgelaufen?

In dem überdachten Ausstiegsdeck der 1. Klasse befindet sich noch eine originale, gut erhaltene Deckenleuchte, wie es sie vom selben Bautyp auch auf der *Titanic* gab. Welchen Passagieren mag sie schon geleuchtet haben? - Ansonsten schien es sich kaum um Original- Beleuchtung zu handeln.

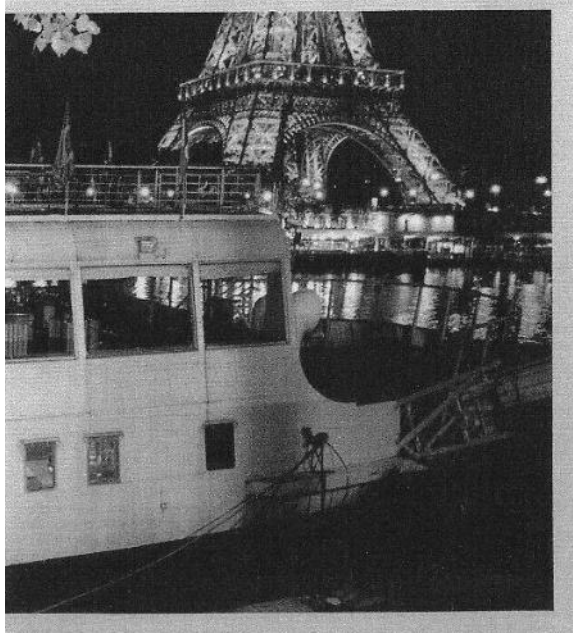
Wer hatte früher die ledernen Schwingtüren mit den runden Fenstern benutzt? Auch sie gab es noch zu sehen, ebenso wie eines der beiden, noch vollständig erhaltenen Bullaugen mit Deckel, auf dem sich der White-Star-Stern befindet. Das andere Bullauge befindet sich übrigens auf der Steuerbordseite noch immer in der Bordwand der *Nomadic*. Auch das Decken- und Wandgebälk im Gang zu den ehemaligen 1. Klasse-Toilettenanlagen war noch gut sichtbar. - Man könnte noch etliche Einzelheiten aufführen, die original erhalten sind oder die von mehreren Farbanstrichen erst z. T. befreit sind (z. B. Treppengeländer).

Obwohl ich an insgesamt drei aufeinander folgenden Tagen der *Nomadic* einen Besuch abstattete, habe ich sicherlich noch nicht alles erkunden können. Dazu werden noch genauere Studien von alten Plänen im Vergleich zur Jetzt- Situation notwendig sein

Touristisches

Natürlich ist Historisches nicht so leicht von Touristischem an Bord der *Nomadic*

TRANSBORDEUR DU TITANIC Café Restaurant



zu trennen. Die vielen Organisationen und freiwilligen Helfer haben unendlich viel gearbeitet und geleistet, um die *Nomadic* über die Osterfeiertage erstmals der Öffentlichkeit präsentieren zu können. Dabei war es schon extrem wichtig, das ehemalige historische Flair des Schiffes zu erhalten oder wiederherzustellen, damit es eine originale Ausstrahlung vermittelte. Zum Wohl der *Nomadic* ist es aber auch sehr wichtig, Gelder hereinzuholen, die erst einen weiteren Ausbau ermöglichen. Also müssen touristische Angebote sein. - Der Eintritt für Erwachsene beträgt 5 (ca. 7,50 €), für Kinder 3 Pfund; Mitglieder der „Nomadic Preservation Society“ haben stets freien Eintritt. Es werden jedoch Spenden in der Spendenbox im Eingangsbereich gerne gesehen.

Auch die Ausstellungsvitrinen, die Auszüge aus der Original White Star Line-Sammlung von John White und David Scott-Beddard (von „White Star Memorabilia“) zur Schau stellen, vermitteln etwas von dem Glanz der großen Atlantikliner von WSL, insbesondere der *Olympic*. Edles Kristall, Geschirr aller drei Klassen an Bord und silbernes Tafelgeschirr spiegeln die Eleganz der White Star Liner im Original wider.

Ein originales Rundbogenfenster, eine hölzerne Treppenleiter, Kacheln.... der *Olympic*, Möbelbeschläge, Offiziers- und Stewartuniformen sowie eine große Anzahl von historischen WSL-, *Nomadic*- und Harland & Wolff-Postkarten und eine Sammlung von historischen Büchern unterstreichen die Authentizität.

Da durfte natürlich eine perfekt gedeckte Tafel für vier Personen mit komplettem Geschirr, Bestecken und Gläsern nicht fehlen - allerdings alles Reproduktionen. Auch ein paar Original- Kostüme aus dem James Cameron Film von 1997 waren dabei. Damit man sich während einer ausführlichen Besichtigung stärken konnte, war - wenn auch noch etwas sehr provisorisch - ein kleines Café errichtet worden. Aber wir wissen ja, dass die vielen Helfer alles in recht kurzer Zeit bewerkstelligen mussten. Es wird sicher noch verschönert.

An einer langen, original aussehenden Theke aus verziertem, dunklem Holz (leider weiß ich nicht die frühere Funktion und das genaue Entstehungsjahr) war auf die Schnelle ein kleiner Shop errichtet worden. Außer ein paar Postkarten (Reprints), ein paar Artikeln zum Cameron-Film sowie einigen Memorabilia auch von anderen Reedereien war das Angebot noch sehr gering - was sich aber gewiss noch ändern wird, da man ja finanzielle Unterstützung

Links:

Seit Juli 1998 hieß das Restaurant an Bord der „*Nomadic*“ „*Transbordeur du Titanic*“. Mit dem neuen Namen sollten potentielle Besucher auf die historische Bedeutsamkeit des Schiffes hingewiesen werden.

(Gertrud Schmidt)



Ein Teil der White Star-Ausstellung an Bord der „*Nomadic*“. Hinter den Teilen des Cameron-Filmsets ist links vom Fenster ein bereits restauriertes Wandpaneel zu sehen, rechts vom Fenster ein neues, unlackiertes Stück.

(Gertrud Schmidt)

für die *Nomadic* braucht. Auch durch kleine Stückchen Original-Panel, die nach der Restaurierung nicht mehr benötigt werden, soll zusätzliches Geld für die Instandsetzung in die Kassen gespült werden.

Doch nachdem ich nun ausführlich den jetzigen Zustand der *Nomadic* beschrieben habe, wird es Zeit, einen historischen Exkurs in die bewegte Vergangenheit zu machen!

Rückblick:

Gewiss werden sich noch einige unserer Mitglieder an die August - Ausgabe 2000 erinnern, in der damals Berthold Sievert und Christian Wagner einiges zur Geschichte der *Nomadic* geschrieben hatten. Doch könnte es sicherlich nicht schaden, einige statistische und historische Daten aufzufrischen.

Statistisches:

Gebaut wurde die *Nomadic* innerhalb von nur fünf Monaten auf der Werft Harland & Wolff, Belfast, auf Slipway 3 (Dezember 1910- Mai 1911). Sie hatte die Baunummer 422 und sollte als Tenderschiff für die Passagiere der 1. und 2. Klasse eingesetzt werden, um zu den Linern der "Olympischen Klasse" zu gelangen. Für die Passagiere der 3. Klasse war die ebenfalls zum gleichen Zeitpunkt gebaute *Traffic* vorgesehen.

Der Tender *Nomadic* wies (und weist noch

heute) eine Länge von 71,17 Metern und eine Breite von 11,30 Metern auf. Er konnte eine Geschwindigkeit von 12 Knoten erreichen. Die Kapazität war auf ca. 1.000 Passagiere plus Gepäck ausgelegt.

Am 10. April 1912, dem einzigen Zubringerdienst für die *Titanic*, waren jedoch nur 172 Passagiere an Bord der *Nomadic*, also etwa ein Fünftel der möglichen Gesamtkapazität. Ihre Tonnage betrug 1.273 BRT.

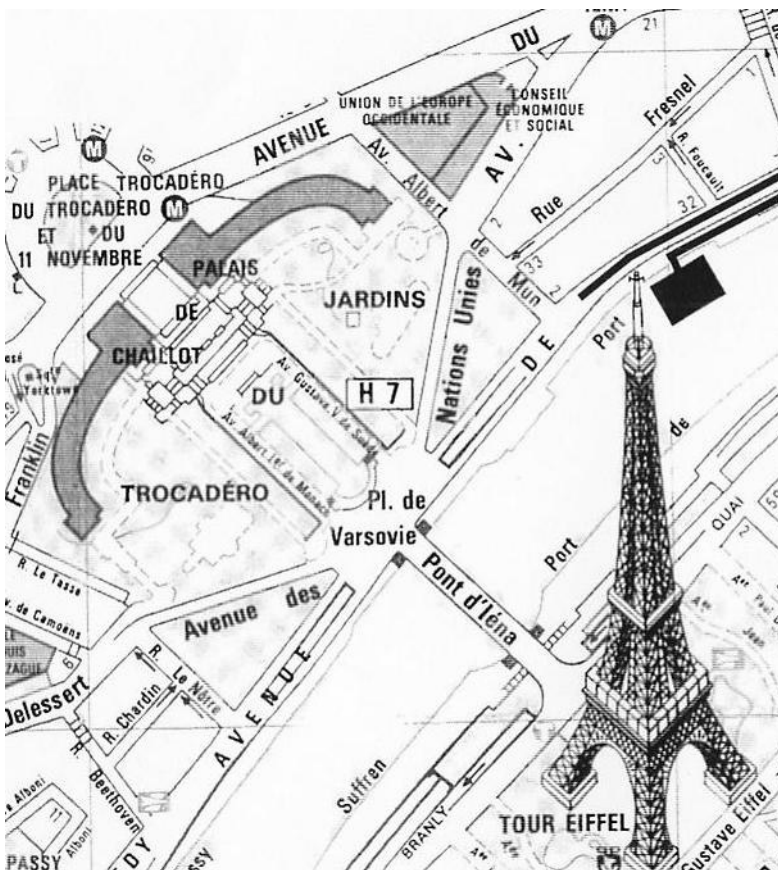
Die *Nomadic* hatte zwei Schrauben mit je drei Flügeln, die einen Durchmesser von 1,8 Meter aufwiesen.

Historisches:

Im Folgenden werde ich mich auf eine Art tabellarischer Kurzfassung der Geschichte der *Nomadic* beschränken, da es sonst zu umfangreich würde.

- 22. Dez.1910: Kiellegung der *Nomadic* auf Slipway Nr. 3 bei H & W
- 25. April 1911: Stapellauf
- 27. Mai 1911:Auslieferung an White Star Line
- 31. Mai 1911: Lord Pirrie und Bruce Ismay an Bord der *Nomadic* von Belfast nach Southampton zur *Olympic*; danach *Nomadic* und *Traffic* nach Cherbourg
- 14. Juni 1911: im Dienst der *Olympic*
- 10.April 1912: im Dienst der *Titanic*
- 25. April 1917: Truppentransporter für die US Navy bis Sommer 1919
- 2. Sept. 1919: im Dienst der *Caronia*
- 1928: Kollision mit der *Orinoco* (HAPAG)
- 1934: von französischer Reederei aus Cherbourg in *Ingenieur Minard* umbenannt
- 18. Juni 1940: Evakuierung von Soldaten und Arbeitern vor den Deutschen
- bis Juni 1945: Truppentransporter für die Britische Marine
- Juli 1945: Reparaturen in Cherbourg; zurück an Cunard White Star, dann dort im Dienst
- Mai 1952: Tender für *Queen Mary*
- 4. Nov. 1968: letzter Dienst für *Queen Elizabeth*, danach 1968: zum Verschrotten verkauft
- 1973 : Ausbau der Maschinen
- 1974: Umgestaltung des Tenders durch Roland Spinnewyn
- 1977: Umbenennung wieder in *Nomadic*

Diese Wegskizze, die von einem Flyer des Restaurants "Le Colonial" stammt, das sich zeitweise an Bord der "Nomadic" befand, zeigt, wie nah zum Eiffelturm der kleine Tender all die Jahre in Paris gelegen hatte. (Gertrud Schmidt)



Menu TITANIC à 100 frs		
ENTREES		PLATS
6 escargots de Bourgogne		Poulet fermier rôti et son gratin
Les Moules à la marinière		La pièce de bœuf à la bordelaise
La salade au roquefort		Le filet de canard au poivre des Îles
La salade de fruits de mer		Le saumon frais à l'oseille
DESSERTS		
Ouvert 7j/7	Tarte tatin chaude	
de 12 h à 1 h du matin	Mousse au chocolat "Maison"	Service Non stop
	Salade fruit frais etc.	



Links:
Während ihrer Zeit als Restaurantschiff mit dem Namen „Le Colonial“ (Logo rechts daneben) hatte die „Nomadic“ auch ein „Titanic“-Menu auf der Karte.
(Gertrud Schmidt)

durch neuen Besitzer Yves Vincent, Einweihung und großer Empfang als Restaurantschiff mit Kino am Quai Debilly am Ufer der Seine, Paris, Name des Restaurants: „Le Colonial“

- 1997: Umbenennung des Restaurants in „Shogun“
- Juli 1998: neuer Name des Restaurants: „Transbordeur du Titanic“; private Empfänge, Modenschau etc.
- 1998: Treffen einiger Titanic-Überlebender an Bord (Louise Laroche, Millvina Dean)
- Nov. 1999: Ende der Zeit als Restaurantschiff
- 2000: Schließung des Restaurants und der *Nomadic*
- Feb. 2000: Forderung des Besitzers: 10 Mill. Ffr. (ca. 750.000 €)
- Sept. 2002: Beginn der Abbauarbeiten (falsche Deckaufbauten und Schornstein); für ein Jahr unter französischem Denkmalschutz
- April 2003: Transport der *Nomadic* mit Hilfe eines Schubschiffes über Rouen nach Le Havre; dort Untersuchung im Trockendock
- Sept. 2004: geplante 1. Auktion (500.000 €); entfiel
- Sept. 2005: erneute Auktion- ohne Ergebnis
- 26. Jan. 2006: Kauf durch brit. Regierung für Belfast (250.000,01 €)
- 17. Juli 2006: Ankunft der *Nomadic* in Belfast, Beginn der Restaurierungsarbeiten

- 22. Dez. 2006: Wechsel ins Barnett Dock
- 7. April 2007: Freigabe zur Besichtigung (Nähe Odyssey)
- Juni 2007: Fortsetzung der Reparaturen und Restauration

Passagiere 1912:

Am 10. April 1912 warteten gegen 17.30 Uhr 274 Passagiere auf die leicht verspätete Ankunft der *Titanic* in Cherbourg. Nachdem 22 Kanalreisende die *Titanic* verlassen hatten, wurden die 142 Personen der 1. Klasse und die 30 Passagiere der 2. Klasse mit dem Tender *Nomadic* an Bord der *Titanic* gebracht. 172 Passagiere an Bord der *Nomadic*, das war nur 1/5 der möglichen Kapazität. 122 Personen wurden mit der kleineren *Traffic* zur *Titanic* gebracht. - Es ist schon sehr tragisch, dass von den insgesamt 274 in Cherbourg zugestiegenen Gästen 115 nicht überlebten.

Natürlich waren einige berühmte Passagiere in Cherbourg an Bord der *Titanic* gegangen. An bekannten Persönlichkeiten wurden mit der *Nomadic* befördert: John Jacob Astor und Madeleine Astor, Benjamin Guggenheim und Mademoiselle Léontine Pauline Aubart (siehe Interview auf Seite 39 dieser Ausgabe), Margaret (Molly) Brown, Sir Cosmo und Lady Lucile Duff- Gordon, Dorothy Gibson, Norris Williams, Edith Rosenbaum, die Familien Ryerson, Thayer, Widener, Spedden, Laroche und Navratil.

Links:
Berthold Sievert hatte 1998 die Gelegenheit, alle Decks der „Nomadic“ zu erkunden, wie hier das nachträglich montierte Restaurantschiff, das mittlerweile wieder entfernt wurde.
(Berthold Sievert)



Daneben:
Die „Nomadic“ lag jahrelang direkt am Fuße des Eifelturms (einer der Pfosten des Turms ist am linken Bildrand zu erkennen).
(Gertrud Schmidt)

Auch einige wenige deutsche Passagiere gingen in Cherbourg an Bord und benutzten die *Nomadic* als Tender: Alfred Nourney (Baron von Drachstedt), Emma Schabert geb. Mock, (der mitreisende Bruder Philip E. Mock war inzwischen US- Bürger) und Franz Pulbaum.

Der deutsche Titanicverein und die *Nomadic* :

In den Anfängen des Vereins (Ende der 90er Jahre) wurde noch nicht so häufig über die *Nomadic* gesprochen. Da galt sie noch als absoluter Geheimtipp für Insider. Malte Fiebing las als Gymnasiast von dem Restaurantschiff zu Füßen des Eiffelturms in Paris und suchte sie auf. Heiko Hesse scheint mir der erste aus den Reihen des TIC gewesen zu sein, der im November 1998 zusammen mit Stefan Braun der *Nomadic* in Paris einen Besuch abstattete. Sie hatten noch das große Glück, völlig ungestört einen Rundgang durch alle Räumlichkeiten an Bord machen zu können. (siehe „Navigator Nr. 1, 3. Jahrgang, Juni 1999“!)

Wer jedoch das Thema „*Nomadic*“ so richtig ins Rollen brachte, weil er zufällig irgendwo von Bustouren nach Paris für 79,- DM gelesen hatte, war Berthold Sievert.

Er organisierte die 1. (und später auch die 2.) Fahrt der „Nord-Titanen“ zur *Nomadic*, und zwar zum historischen Datum 15. April 2000. Mit von der Partie waren außer ihm Christian Wagner, Stefan Kalkhoff, Elke und Rainer Klausmeyer, Susanne Krause und Nicole Dupont - und natürlich eine White Star Line-Flagge! (nachzulesen im „Navigator Nr.1 +2, 4. Jahrgang, Mai u. August 2000“!)

Nachdem sie schon verbotenerweise auf die hölzerne Gangway aufgesprungen waren, um Fotos von der *Nomadic* zu machen, fuhr zufällig der damalige Besitzer Yves Vincent vor - wie Berthold Sievert berichtete. Dank Christian Wagners TIC-Ausweis öffnete Monsieur Vincent ihnen die *Nomadic* und führte sie freundlich durch die Räumlichkeiten. Schon damals war besonders das untere Deck in einem bedauerlichen Zustand.

Zurück aus Paris gründeten die „Nord-Titanen“ die „AG *Nomadic*“ innerhalb des TIC und riefen zur Erhaltung der *Nomadic* auf. Im Sommer 2001 entwarf Berthold Sievert den ersten „Rettet die *Nomadic*!“-Flyer, der auf eine Internet-Petition hinwies und Ausgangspunkt einer Unterschriftensammlung in Deutschland wurde. Ca. 400 Unterschriften konnten dem damaligen Vorsitzenden des französischen Titanicvereins, Monsieur Robert Shotton, übersandt werden. Vielleicht haben ja auch unsere Unterschriften einen kleinen Teil zur Verzögerung des drohenden Schicksals der *Nomadic* beigetragen.

An der für Februar 2002 wiederum von Berthold geplanten Fahrt zur *Nomadic* konnte dieser leider nicht teilnehmen, da er erkrankte. Die anderen Teilnehmer hatten wiederum Glück, dort von Yves Vincent aufgeschlossen zu bekommen und den Autor Fabrice Vanhoutte (Buch: „Le S/S *Nomadic*“ - 2004) zu treffen.

Im Mai 2002 zog es dann auch mich gemeinsam mit meiner Schwester an den Quai Debilly nach Paris. Leider konnte ich Yves Vincent nicht telefonisch erreichen, so dass ich nur Außenaufnahmen von der *Nomadic* machen und Fenster heranzoomen konnte. Der äußere Eindruck war aber schon ziemlich deprimierend. Doch war schon noch etwas von dem damaligen Flair des Tenders zu spüren. - Im Sommer 2002 machte auch Christian Kunze in seiner *Titanic*-Ausstellung in Dresden

Mit diesem Flyer machte die „AG-*Nomadic*“ des TIC unter der Leitung von Berthold Sievert bereits seit 2001 auf den vergessenen Tender aufmerksam.
(Gertrud Schmidt)





Natürlich durfte ein Modell an Bord der „Nomadic“ anlässlich der Eröffnung nicht fehlen. Es steht auf einem großen Transparent, auf dem das Logo von „Harland & Wolff“ aufgedruckt ist. (Gertrud Schmidt)

auf die drohende Gefahr für die *Nomadic* aufmerksam.

Das von Günter Bähler am 1. April 2003 beim Abtransport der *Nomadic* vom Seineufer Richtung Le Havre gemachte Foto war denn auch auf der Titelseite des zweiten Flyers, den Berthold zusammen mit von mir aus Belfast mitgebrachten Informationen des „Belfast Industrial Heritage“ zur *Nomadic* und Fotos anderer „Nomadicer“ auf der Rückseite erstellte.

Immer mehr Mitglieder und andere erkannten die historische Bedeutung der *Nomadic* und trugen sich in Petitionslisten ein. Die von Kathleen Neill und später von John White und David Scott-Beddard propagierte „Save the Nomadic!“-Kampagne rief zu „pledges“ auf, angekündigte Spenden, die zu einem späteren Zeitpunkt eingelöst werden sollten. Auch das TIC stellte eine Spende in Aussicht und überwies auch den Betrag im November des vergangenen Jahres.

Einige Mitglieder des TIC sind bereits Mitglied der „Nomadic Preservation Society“ (Jahresbeitrag: 20 Pfund). Eine „Sache“, die sich wirklich lohnt, auch wegen des hervorragenden Journals „The Lone Star“ (siehe Rezension der ersten Ausgabe auf Seite 31). Und: die *Nomadic* hat noch ganz enorme Unterstützung bei der weiteren Restauration dringend nötig!

Nomadic-unterstützende Organisationen:

In den letzten Navigator-Ausgaben wurde ja schon mehrfach ausführlich über die „Save the Nomadic!“-Kampagne berichtet. Ohne die etwa im April 2003 von Kathleen Neill

und ihren unermüdlichen Einsatz hätte die *Nomadic* vielleicht ein ganz anderes Ende gefunden. Dank ihrer Initiative konnten im Laufe der Jahre etliche Organisationen und Sponsoren zur Rettung der *Nomadic* gewonnen werden.

Wie Kathleen mir noch Ostern in der Belfast City Hall sagte, bot das Geschäft „Smyth Irish Linens“ in der Royal Avenue die erste finanzielle Unterstützung an. John White und David Scott-Beddard seien erst im Oktober 2005 richtig „eingestiegen“. Sie bat mich, Alan Shannon vom „Department for Social Development“ und Roy Snowden als unermüdliche Helfer für die Kampagne zu erwähnen. Für Kathleen ist es immer noch ein „absolute wonder“, dass die *Nomadic* für Belfast erworben werden konnte.

Unterstützende Organisationen u. ä., die es gemeinsam geschafft haben, sind: „Department for Social Development“, „Belfast City Council“, „Belfast Harbour Commissioners“, „Belfast Industrial Heritage“, „The World Ship Society“, „Titanic Heritage Trust“, Harland & Wolff, „Lagan Boat Company“, „White Star Memories“ und dann natürlich der im September des vergangenen Jahres installierte „Nomadic Charity Trust“, dessen zehn Mitglieder (Consultants) die eingegangenen Spendengelder und weitere Finanzen koordinieren und verwalten.

Die im März 2006 gegründete „Nomadic Preservation Society“ (NPS) rekrutiert sich überwiegend aus Mitgliedern der ehemaligen Website www.savenomadic.com. Bereits im Sommer hatte die NPS 200 Mitglieder. Die

NPS organisierte die erste „Titanic/Nomadic Convention“ in Belfast vom 6. - 8. April 2007 (siehe Artikel auf Seite 24) und nahm auch an „Titanic- Made in Belfast“ teil.

Im Vorstand der Nomadic Preservation Society sind:

- Sir Andrew Duff-Gordon und Gattin (Ehrenvorsitzende)
- John White (Operations Manager)
- David Scott-Beddard (Projects and Marketing Director)
- Sir Roy Snowden (Projects Manager)
- Mervyn Pritchard (Website Designer)
- Rupert Keyzar (Marine Engineering Consultant + Membership)
- Pete Lock (Treasurer)
- Philippe Delaunoy (European Co-ordinator)

Die Zukunft der *Nomadic*:

Wenn man die *Nomadic* im April 2007 gesehen hat, wird man dem zustimmen müssen, dass es sich bei dem *Nomadic*-Projekt um einen Fünf-Jahres-Plan handelt. Ziel ist die Wiederherstellung ihrer früheren Gestalt und Pracht bis ca. 2011, da man dann das 100jährige der *Nomadic* feierlich begehen will. Wie das Schiffsinnere, die Decks usw. konkret gestaltet werden, hängt davon ab, ob die *Nomadic* wieder seetüchtig gemacht wird oder ob sie als Museumsschiff im geplanten „Titanic Quarter“ (mit Ausstellung, Cafeteria und Shop) ihren Standort hat. Die Pläne, zu einem „floating ship“ zurückzukehren, wären wegen technischer Probleme, extremer Kosten und erheblicher Veränderungen des Schiffsäußeren vermutlich nicht realisierbar (siehe auch letzter „Navigator“ Seite 49).

Wenn man einen genauen Rundgang auf der *Nomadic* macht, stellt man an sehr vielen Stellen fest, wo noch weitergearbeitet werden muss, z.B. an den Unterseiten der Treppenaufgänge, an den Stuckarbeiten, den Holzschnitzereien... Alleine die weißen Stuckarbeiten der Paneele hinter der langen Bankreihe zu restaurieren wird laut Scott-Beddard mindestens zwei Jahre dauern. Auf dem notdürftig mit Teerpappe verkleideten Deck wartet noch eine Unmenge an Arbeit, wie man von außen beim Zoomen erkennen konnte.

Es werden noch jede Menge freiwilliger Helfer gebraucht, egal ob Schweißer, Elektriker, Ingenieure, Möbelrestauratoren oder ungelernte Enthusiasten, die gerne am Wiederaufbau der *Nomadic* beteiligt sein wollen.

Etliche Einzelteile wie Fensterrahmen und Türen des ehemaligen Aufbaus, Wand- und Treppenverkleidungen, die in Frankreich aufgetrieben wurden (die von der Umwandlung der *Nomadic* 1974 - 77 stammen), müssen noch eingearbeitet werden. Einige bemerkenswerte Funde sind bisher noch nicht öffentlich zugänglich wie ein eisernes Schott im unteren Deck, der gesamte Heckbereich mit seinen Metallplatten und Nieten u.a. Wie „Projects Director“ David Scott-Beddard mitteilte, ist eine Art Periskop mit Beleuchtung geplant, so dass die Besucher einen Blick bis tief ins Schiffsinnere, zum Schott, werfen können.

Es sind inzwischen schon große Fortschritte in der Restaurierung der *Nomadic* gemacht worden, aber es gibt noch sehr viel zu tun in der nächsten Zukunft - bis 2011. Daher ist es sehr wichtig, den Wiederaufbau der *Nomadic* auch finanziell zu unterstützen, um die letzte echte Verbindung zur *Titanic* und der White Star Line- verkörpert in der *Nomadic* - zu erhalten!

Für weitere Informationen oder zwecks Mitgliederantrag siehe:

www.nomadicpreservationsociety.co.uk

Quellen:

«Le S/S Nomadic, Petit frere du Titanic», Fabrice Vanhoutte & Philippe Melia, 2004

„Titanic à Cherbourg“, Gérard Destrais, 1998

„The S.S. Nomadic“, Belfast Industrial Heritage, revidierte Ausgabe Juli 2006

„The Lone Star“, Journal of the Nomadic Preservation Society, Issue 1, Winter 2006

„Special NOMADIC“, Latitude 41, Franzos. Titanic- Journal, Winter 2006

„Der Navigator“, Juni 1999, Heiko Hesse

„Der Navigator“, August 2000, Berthold Sievert und Christian Wagner diverse Prospekte der Gastronomie an Bord der *Nomadic*: Paris 80er und 90er Jahre

2 Flyer 2001 und 2003 , Berthold Sievert

diverse Zeitungsausschnitte aus : „Belfast Telegraph“ und „The Irish News“

Homepages des TIC und der NPS

Der *Nomadic*-Helfer Rupert Keyzar

Immer im Einsatz für die *Nomadic*

von GERTRUD SCHMIDT

Wie schon gesagt, wird jede Hand für die Aufbauarbeit an der *Nomadic* gebraucht! Dass Rupert Keyzar Weihnachten 2005 auf der Internet-Site „savethenomadic“ seine Mithilfe an der Rettungskampagne anbot, war ein Riesengewinn für die ganze Aktion. Es hatten vorher Gespräche mit John White und David Scott-Beddard stattgefunden, die ihn überzeugt hatten. Von Beruf qualifizierter Elektroingenieur der Marine hatte er genau die Kenntnisse im technischen Bereich, die notwendig waren. Im Gespräch mit Rupert Keyzar erzählte dieser, dass genau zu dem Zeitpunkt, als es mit der *Nomadic* in Belfast im Juli 2006 aktuell wurde, seine damalige Arbeitsstelle in Southampton, England, beendet war. Genau zum richtigen Zeitpunkt, wie er sagte. Im Mai 2006 begannen seine vorbereitenden Arbeiten an und auf der *Nomadic*. U.a. stattete er der *Nomadic* einen Inspektionsbesuch in Le Havre ab. Im Herbst vergangenen Jahres zog er sogar nach Belfast, um sich voll und ganz der Arbeit an der *Nomadic* zu widmen. Wie berichtet, wurden seit dem letzten Oktober-Wochenende 2006 alle losen Teile von Bord der *Nomadic* geräumt und bei

Harland & Wolff gelagert, besonders die Gegenstände, die aus der Restaurant-Zeit des Schiffes stammten. Rupert war bei diesem ca. 40 Personen umfassenden Großeinsatz eine Art technischer Leiter, auch als der Tender am 22. Dezember 2006 ins Barnett-Dock geschleppt wurde.

Seit dieser Zeit wurde jeden Tag mit Hochdruck auf das Ziel hingearbeitet, die *Nomadic* über Ostern 2007 der Öffentlichkeit zu präsentieren, damit neue Kräfte und interessierte Sponsoren gewonnen werden können. Es waren täglich unterschiedlich viele freiwillige Helfer im Einsatz. Laut Rupert schwankte ihre Zahl zwischen vier und 20 pro Tag. Der größte Teil der freiwilligen Arbeiter stammt dabei aus Belfast, wenn auch die Vorstandsmitglieder der *Nomadic* Preservation Society überwiegend aus England/Schottland kommen.

Nach Angaben von Rupert Keyzar wurde vor der Eröffnung Ostern 2007 an 6-7 Tagen an Bord der *Nomadic* gearbeitet, mit vollem Einsatz! Neun bis zehn Stunden pro Tag waren dabei keine Seltenheit. Am letzten Abend vor der Freigabe für die Öffentlichkeit schufteten einige Helfer bis 2 Uhr nachts,



„Crewmitglied“
der „*Nomadic*“
Rupert Keyzar.
(Gertrud
Schmidt)

um fertig zu werden. Alle sind mit großer Freude und Stolz dabei. Rupert Keyzar gilt als „caretaker“ der *Nomadic*, wie Kathleen Neill sagte. „Caretaker“ bedeutet soviel wie Hausmeister oder Wächter. Er ist besonders für „emergency repairs“, also für Reparaturen im technischen Bereich - und das nicht nur in Notfällen - zuständig. Außerdem fungiert er als Ansprechpartner in Mitgliederangelegenheiten, weshalb ich ihn auch schon etwas länger durch Emails kannte und aufgrund von Fotos im Internet wiedererkannte.

Die genaue Bezeichnung seiner Funktion in der NPS lautet: „Marine Engineering Consultant“. Es hängt von der Entwicklung des *Nomadic*-Projektes ab, ob Rupert eine ständige Anstellung erhält oder ob sie zeitlich befristet ist. Meine Frage, ob er irgendeine finanzielle Unterstützung hätte, beantwortete er damit, dass er etwas vom „Nomadic Charity Trust“ bekäme, der ja die Finanzen verwaltet. Ob er nach England zurückkehrt, weiß er noch nicht, es hängt vom Ende der Restaurationsarbeiten ab. Weihnachten 2006 hat er seine Heimat Southampton das letzte Mal besucht, vermutlich Ende Juni oder sogar etwas später wieder. Für Ingenieur Rupert Keyzar und alle anderen Helfer waren die Wiedereröffnungstage der *Nomadic* zum Oster-Wochenende ein Riesenerfolg. Ca. 1000 Besucher strömten täglich an Bord, um einen Blick ins Innere des Tenders werfen zu können. Für viele Besucher bedeutete es einen Einblick in die Arbeitswelt

ihrer Großväter, die bei H & W gearbeitet hatten, in eine Welt, die zu der eigenen Vergangenheit gehört- wie Rupert meinte. Bis Ende Juni 2006 wird die *Nomadic* und mit ihr die White Star Line- Ausstellung fürs Publikum geöffnet sein. Bis dahin werden mehrere Kreuzfahrtschiffe (vermutlich amerikanische von Carnival Cruises) Belfast anlaufen. Die Gäste werden die Möglichkeit haben, die *Nomadic* zu besichtigen und dabei vielleicht helfen, auf sie und die nötige Unterstützung aufmerksam zu machen.

Da im Juni ein großes maritimes Festival in Belfast stattfindet, muss die *Nomadic* ihren Platz im Hafenbecken in der Nähe des Odyssey verlassen und ins Barnett Dock zur Fortsetzung der Restaurationsarbeiten geschleppt werden. Welcher Art und in welcher Reihenfolge die Arbeiten sein werden, steht noch nicht genau fest. Das von einem Museum in Cherbourg gekaufte Rettungsboot der *Nomadic* befindet sich übrigens bei Harland & Wolff, wo es fachgerecht nach alten Plänen restauriert wird. Ebenso werden dort die Deckaufbauten anhand von Originalplänen exakt reproduziert werden.

Ingenieur Rupert Keyzar wird uns über die weiteren Fortschritte an, in und auf der *Nomadic* auf dem Laufenden halten. Fest steht seines Erachtens, dass die Fortschritte der jetzigen Restaurierung schon so groß sind, dass man als gesichert davon ausgehen kann, dass die *Nomadic* ihr erstes Etappenziel nach 18 Monaten erreichen wird und sie nicht mehr verkauft werden muss!!!

Volles Haus auf der „Nomadic“. Die Helfer, wie hier Rupert Keyzar, hatten am Osterwochenende alle Hände voll zu tun, die Besuchermassen durch den Schiffskörper zu schleusen. (Gertrud Schmidt)





Oben: 96 Jahre nach ihrer Indienststellung weht am Heck der "Nomadic" wieder die Flagge der White Star Line. (Gertrud Schmidt)
 Unten: Das heutige Seitenprofil der "Nomadic". Man erkennt deutlich, dass das oberste Deck fehlt. (Malte Fiebing) (April 2007)





Noma-

alle Bilder v





dic 2007

on Gertrud Schmidt



Der Navigator 1/11 - Mai 2007

