

HISTORY'S GREATEST MYSTERIES

MIT LAURENCE FISHBURNE



STAFFEL 1

AB 9. NOVEMBER 2021 AUF ABRUF BEI HISTORY PLAY,
DEM ON-DEMAND-CHANNEL BEI AMAZON UND APPLE

STAFFEL 2

ALS DEUTSCHE TV-PREMIERE AB 5. JANUAR 2022
AUF THE HISTORY CHANNEL



HISTORY'S GREATEST MYSTERIES

DIE DOKU-REIHE

MIT LAURENCE FISHBURNE

„History's Greatest Mysteries“ wird präsentiert von Laurence Fishburne, der sich berühmten historischen Ereignissen und damit verbundenen Mysterien widmet – vom Untergang der Titanic bis zu Roswell.

Staffel 1 ab 9. November 2021 auf Abruf bei HISTORY Play, dem On-Demand-Channel bei Amazon und Apple, Staffel 2 als deutsche TV-Premiere ab 5. Januar 2022 auf The HISTORY Channel.

Hochkarätige Besetzung auch am Mikrophon: Synchronsprecher Tom Vogt leiht in der deutschen Fassung Laurence Fishburne seine Stimme.

Mit „History's Greatest Mysteries“ brachte The HISTORY Channel im Frühjahr dieses Jahres eine hochkarätig besetzte Doku-Reihe in den deutschsprachigen Raum. Die Produktion, durch die Laurence Fishburne als Host führt, widmet sich berühmten historischen Ereignissen und damit verbundenen Mysterien – vom Untergang der Titanic über die Ermordung Abraham Lincolns bis hin zum Rätsel um Roswell. Nun kommt die erste Staffel des Formats auch zu HISTORY Play, dem On-Demand-Channel bei Amazon und Apple. Alle Episoden stehen dort ab Dienstag, 9. November 2021, auf Abruf bereit.

Ab dem 5. Januar 2022 zeigt The HISTORY Channel dann im linearen TV die zweite Staffel in deutscher Erstaussstrahlung. Die vier je anderthalbstündigen Episoden werden immer mittwochs um 21:55 Uhr im Rahmen der Sonderprogrammierung „Geheimnisvoller Januar“ zu sehen sein. Neue Themen, denen sich Laurence Fishburne widmet, sind dabei unter anderem der Mythos um das Bermudadreieck, einem Seegebiet im Atlantik, in dem über Jahrhunderte Schiffe und Flugzeuge verschwanden,

sowie der Tod des Superstars Bruce Lee im Jahr 1973.



Laurence Fishburne führt als Host durch die Episoden.

Laurence Fishburne in der Titanic-Folge von „History's Greatest Mysteries“:

„Sind die Geschichten des heldenhaften Kapitäns und seiner Crew wahr? Historiker versuchen seit jeher, die privaten Aufzeichnungen von Lord Mersey einzusehen. Er war in Großbritannien mit der Untersuchung des Unglücks beauftragt worden. Seine Tagebücher könnten die Antworten enthalten. Diese wichtigen Dokumente werden nun zum ersten Mal seit 1912 wieder zugänglich gemacht.“

So deckt die Reihe in sieben anderthalbstündigen Episoden eine Bandbreite an Ereignissen ab, die von nationalen Vorfällen bis hin zu internationalen Katastrophen reicht, und verschiedene inhaltliche Schwerpunkte ersetzt.



Das 116 Millionen Euro teure Forschungsschiff „S. A. Agulhas II“; „Der verschollene Eisbrecher“ (Episode 2).

Ein Beispiel hierfür ist die Suche nach der „Endurance“: 1914 führte Sir Ernest Shackleton eine Expedition in die Antarktis durch, doch kurz nach deren Ankunft wurde das zu Deutsch



Experte Eric Ulis sucht nach Spuren des Phantoms D. B. Cooper. „Wer ist D. B. Cooper?“ (Episode 4).

in etwa „Beständigkeit“ getaufte Schiff durch die Verschiebung von Gletschern zerstört. Shackleton musste seine 27 Köpfe umfassende Crew in einem weltberühmten Überlebenskampf durch die Tundra führen. Das Schiff gilt seitdem als verschollen.

Eine Forschungsreise, die vom maritimen Archäologen und Schiffswrackexperten Mensun Bound geleitet wurde, konnte The HISTORY Channel im Rahmen der Produktion exklusiv begleiten. Sie ist das Ergebnis von zwei Jahren Planung und über 250 Millionen US-Dollar Budget, das für Spitzentechnologie ausgegeben wurde, um das ewige Eis zu durchbrechen und diesen heiligen Gral der Schiffswracks zu lokalisieren.

Neben offenen Fragen wie dieser behandelt das Doku-Format zudem auch berühmte Mythen, deren Wahrheitswert in Frage steht. So entstand etwa mit der Ermordung des US-Präsidenten Abraham Lincoln die Sage, dass dessen Mörder, John Wilkes Booth, nicht zwölf Tage nach dem Attentat selbst erschossen wurde, sondern seinen Tod inszenierte und unter

falscher Identität ein neues Leben begann. Dass Booth erfolgreicher Schauspieler war, spielt Verbreitern dieser Theorie in die Karten.

„History’s Greatest Mysteries“ untersucht derartige Fälle nach deren Faktenlage. Unter Zuhilfenahme von DNA-Tests, der Auswertung von über 20.000 Seiten an FBI-Akten oder der Untersuchung von bislang nicht öffentlich zugänglichen Dokumenten wie Notizen des Titanic-Ermittlers Lord Mersey soll so die Wahrheit hinter den verschiedenen Sagen kritisch ermittelt werden. Als Host stellt Laurence Fishburne die Fälle vor.

Hochkarätiger Sprecher: Tom Vogt

Auch die deutschsprachige Fassung von „History’s Greatest Mysteries“ setzt auf eine hochkarätige Besetzung. So leiht der renommierte Synchronsprecher und Schauspieler Tom Vogt Laurence Fishburne seine Stimme. Vogt stand bereits für die HISTORY-Channel-Dramaserie „Roots“ im Synchronstudio.

„History’s Greatest Mysteries“ wurde für The HISTORY Channel durch die



Synchronsprecher Tom Vogt leiht Laurence Fishburne im Deutschen seine Stimme.

Produktionsfirmen Lost Arts Pictures und 3BMG („Wer ist D. B. Cooper?“), Atlantic Productions („Der verschollene Eisbrecher“), Texas Crew Productions und TH Entertainment („Auf den Spuren der Titanic“), Big City TV und The Content Group („Der Mörder Abraham Lincolns“) und Bungalow Entertainment und Blumhouse Television („Rätsel um Roswell“, drei Folgen) realisiert.

**Weitere Informationen zu
The HISTORY Channel unter:**
www.history.de

[f /history](https://www.facebook.com/history) | [@/history_de](https://www.instagram.com/history_de) | [yt /historyde](https://www.youtube.com/channel/UC...)



*Booth-Nachfahrin Joanne Hulme untersucht Dokumente der Universität Harvard.
„Der Mörder Abraham Lincolns“ (Episode 3).*

HISTORY'S GREATEST MYSTERIES

DIE EPISODEN DER ERSTEN STAFFEL

„AUF DEN SPUREN DER TITANIC“ (EPISODE 1)

Als die RMS Titanic im April 1912 südöstlich von Neufundland verunglückte, riss sie zahllose Passagiere und Besatzungsmitglieder in den Tod. Mit ihr ging eines der beeindruckendsten von Menschenhand geschaffenen Objekte in der Geschichte unter, es war eine der größten Katastrophen der damaligen Zeit.

Seinerzeit wurde der angesehene britische Jurist und Politiker John Charles Bigham, 1. Viscount Mersey, mit der Untersuchung der politisch brisanten Katastrophe beauftragt. Ein Schuldnachweis der Reederei als Ergebnis hätte den Weg für Schadensersatzansprüche und Gerichtsverfahren in Millionenhöhe geebnet, was in der Folge den Zusammenbruch der „White Star Line“ und damit für Großbritannien starke Einbußen auf dem lukrativen Markt des Schiffsverkehrs bedeutet hätte. Bigham, der enge Kontakte zu politischen Entschei-

dungsträgern pflegte, galt daher als nicht unumstrittene Personalie.

Als am 30. Juli 1912 dessen Abschlussbericht veröffentlicht wurde, wurden die Sorgen der Öffentlichkeit an einer beschönigten Berichterstattung zu Teilen bestätigt. Weder ein Versagen des Kapitäns Edward Smith, noch irgendeine Form der Kritik an der Hybris der Reederei oder der mitwissenden staatlichen Behörden fanden darin Erwähnung.

Seitdem lag 108 Jahre lang eine staubbedeckte Kiste in einem britischen Herrenhaus. Sie enthält die persönlichen Notizen von Lord Mersey zum Vorfall, einschließlich einer neuartigen Perspektive auf die schwerwiegenden Fehler, die nach heutiger Annahme vom Kapitän und der Besatzung begangen wurden.

Die RMS Titanic riss mit sich rund 1500 Passagiere in den Tod.



„DER VERSCHOLLENE EISBRECHER“ (EPISODE 2)

Mit dem Ziel, die Antarktis zu durchqueren, begab sich Sir Ernest Shackleton 1914 auf eine folgenreiche Expedition. Denn als sein Schiff, die Endurance, im Packeis gefangen wurde, und mit ihm die Menschen an Bord, führte Shackleton seine 27-köpfige Besatzung in einer widrigen Rettungsmission zurück in die Zivilisation. Mit unermüdlichem Engagement und Organisationstalent führte er seine gesamte Mannschaft lebend aus dem Eis, und wurde, trotz des Misserfolgs, zu einer historischen Figur. Die Endurance blieb zurück, sank, und gilt seitdem als verschollen. Über ein Jahrhundert später ist es das Ziel einer neuen Forschungsreise, das

verlorene Schiff zu lokalisieren. Dabei hat die Expedition mit vielen derselben Probleme zu kämpfen, denen auch Shackleton einst ausgesetzt war, allen voran die extremen Naturbedingungen im ewigen Eis. Doch mit neuen Mitteln, darunter einem 14.000 Tonnen schweren Eisbrecher und Technologie im Wert mehrerer Millionen Dollar, scheinen die Bedingungen der Reise besser, als mit dem 1914 eingesetzten Dreimaster. Tauchroboter sollen in ca. 3 Kilometern Tiefe die Überbleibsel des legendären Schiffs zum Vorschein bringen.

Dank der extremen Temperaturen ist davon auszugehen, dass das Wrack der „Endurance“ sehr gut erhalten ist.



„DER MÖRDER ABRAHAM LINCOLNS“ (EPISODE 3)

Historische Ereignisse gehen oft mit Mythen und Legenden einher, so auch die Ermordung des US-Präsidenten Abraham Lincoln. Dessen Person allein war immer wieder Gegenstand wilder Spekulationen und Vermutungen, doch eine dieser Legenden, die sich bis heute besonders hartnäckig erhalten hat, dreht sich um seinen Mörder, den Schauspieler John Wilkes Booth. Schenkt man den allgemein anerkannten Quellen zum Thema Glauben, wurde der extremistische Schauspieler wenige Tage nach dem Attentat beim Widerstand gegen seine Verhaftung erschossen. Booths Nachkommen hingegen glauben, dass dies falsch ist. Die Familie geht davon aus, der Shakespeare-

Darsteller habe seinen eigenen Tod inszeniert, um unter falschem Namen der Bestrafung zu entgehen und mit dieser Identität schließlich sogar eine neue Familie gegründet. Was hinter der Behauptung steckt, soll die Untersuchung von 60 Kisten mit Archivmaterialien der Harvard University zu Tage fördern. Mit Dokumenten wie Heiratsurkunden und etwas, das womöglich das Testament von John Wilkes Booth ist, sollen die Hintergründe der Behauptung untersucht werden. Finalen Zweifeln soll im Anschluss daran ein DNA-Test beikommen.

Um die Geschichte Booths zu ermitteln, wurden Stammbäume seiner möglichen Nachfahren untersucht.



„WER IST D. B. COOPER?“ (EPISODE 4)

D. B. Cooper ist der Platzhaltername eines bis heute nicht identifizierten Mannes. Er entführte am 24. November 1971 nachmittags eine Boeing 727 in US-Luftraum, irgendwo zwischen Portland und Seattle. Er erpresste 200.000 Dollar Lösegeld (Heute inflationsbereinigt rund 1.2 Millionen), und sprang mit einem Fallschirm in eine uns bis heute unbekannt Zukunft. Der Fall ist die einzige unaufgeklärte Flugzeugentführung in der Geschichte der Vereinigten Staaten. „History's Greatest Mysteries“ begleitet mit Eric

Ulis einen Experten zum Thema, der mit über 7500 Stunden Recherche, Zeugenbefragungen, DNA-Tests sowie der Lektüre von über 20.000 Seiten Fallakten des FBI versucht, die Identität des Täters zu ermitteln. Gemeinsam mit einem Team, darunter ehemalige Mitarbeiter der US-Sicherheitsbehörde, und neuen Hinweisen auf den Täter, begibt Ulis sich auf die Suche nach der wahren Identität des Täters.

Ein Ort, an dem Cooper möglicherweise nach der Entführung landete, wird untersucht.



„RÄTSEL UM ROSWELL“ (EPISODEN 5 BIS 7)

Der Roswell-Zwischenfall bezeichnet den Absturz eines Flugobjekts im Juni oder Juli des Jahres 1947. Dass hier der neutrale Begriff „Flugobjekt“ fällt, nicht etwa Flugzeug, Zeppelin oder ähnliches, hat einen Grund: Immer wieder behaupten Stimmen, dass das, was in diesem Sommer in der Nähe der US-Kleinstadt Roswell verunglückte, außerirdischer Herkunft war. Dieser Mythos, der seinen Ursprung wohl in einem Bericht der US-Armee über eine „fliegende Untertasse“ fand, ist bis heute Gegenstand verschiedenster Theorien und Spekulationen.

Eine Tatsache zwischen diesen vielen Ungewissheiten ist, dass es zu einem Absturz kam, und dass dieser von den US-Behörden untersucht wurde. Eine der Zentralen Figuren in diesem Zusammenhang war Major Jesse Marcel, der zuvor an verschiedenen Atomwafentests im Bikini Atoll beteiligt war, und beim Roswell-Zwischenfall einer der Ersten am Absturzort war. Zwar

wurde der Vorfall kurz darauf in einer Erklärung der US-Armee als Absturz eines Wetterballons vermeldet, doch immer wieder wird das Vorkommnis von mal mehr, mal weniger ernstzunehmenden Stimmen hinterfragt.

Eine dieser Stimmen entstammt den Nachkommen Marcells. Die Familie glaubt, ihr Großvater sei dazu gezwungen worden, den Bericht als wahr anzuerkennen, und jede Sichtung eines UFOs abzustreiten. In dessen Nachlass glauben sie, dafür ein Beweisstück gefunden zu haben: Ein Tagebuch des Major Marcel, in dem sie codierte Hinweise auf das tatsächliche Geschehen in Roswell vermuten. Ihre Nachforschungen, die vom Ex-CIA-Agenten Ben Smith geleitet werden, führen vom Absturzort bis hin zur Erkenntnis, dass es innerhalb der US-Armee weitere Amtsträger gab, die an den UFO-Mythos glaubten.

Bis heute ist der Roswell-Zwischenfall Anlass für verschiedene Verschwörungstheorien.



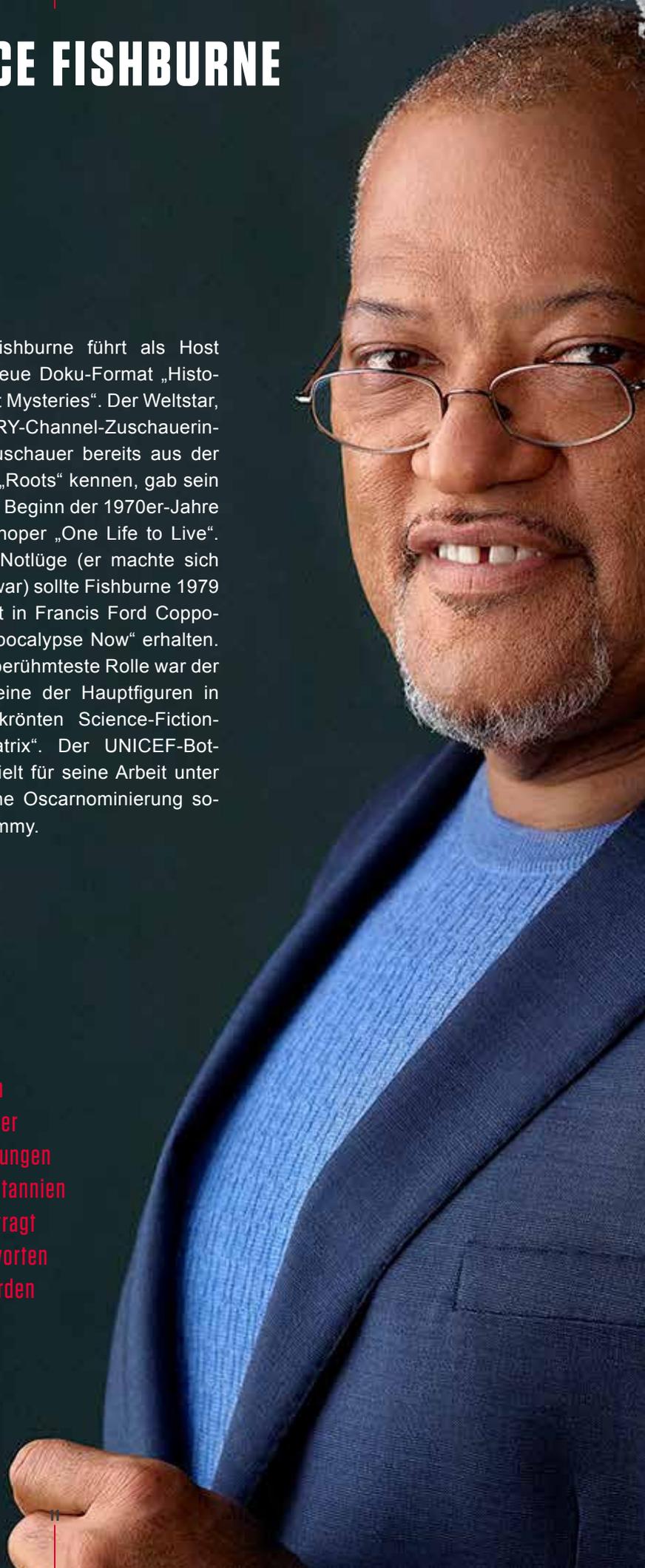
LAURENCE FISHBURNE



Laurence Fishburne war bereits in der HISTORY-Channel-Serie „Roots“ zu sehen.

Laurence Fishburne führt als Host durch das neue Doku-Format „History’s Greatest Mysteries“. Der Weltstar, den HISTORY-Channel-Zuschauerinnen und -Zuschauer bereits aus der Dramaserie „Roots“ kennen, gab sein TV-Debüt zu Beginn der 1970er-Jahre in der Seifenoper „One Life to Live“. Dank einer Notlüge (er machte sich älter, als er war) sollte Fishburne 1979 einen Auftritt in Francis Ford Coppolas Werk „Apocalypse Now“ erhalten. Seine wohl berühmteste Rolle war der Morpheus, eine der Hauptfiguren in der preisgekrönten Science-Fiction-Trilogie „Matrix“. Der UNICEF-Botschafter erhielt für seine Arbeit unter anderem eine Oscarnominierung sowie einen Emmy.

„ Sind die Geschichten des heldenhaften Kapitäns und seiner Crew wahr? Historiker versuchen seit jeher, die privaten Aufzeichnungen von Lord Mersey einzusehen. Er war in Großbritannien mit der Untersuchung des Unglücks beauftragt worden. Seine Tagebücher könnten die Antworten enthalten. Diese wichtigen Dokumente werden nun zum ersten Mal seit 1912 wieder zugänglich gemacht. “



„MYTHEN BIETEN RAUM FÜR IDENTITÄT“

NACHGEFRAGT BEIM HISTORIKER DR. SASCHA PRIESTER, MITGLIED IM WISSENSCHAFTLICHEN BEIRAT VON THE HISTORY CHANNEL

Zum Begriff „Mythos“ wird im allgemeinen Sprachgebrauch schnell gegriffen. Er ist etwas unklar oder gar rätselhaft. Dagegen legt der Historiker, wie jeder Wissenschaftler, Wert auf Genauigkeit. Hat der Mythos überhaupt Platz in der Geschichtswissenschaft?

Dr. Sascha Priester: Wir verwenden heute „Mythos“ meist sehr unscharf, ohne uns der Komplexität des Begriffs bewusst zu sein. Wir verweisen etwas ins „Reich der Mythen und Legenden“ und verbinden damit irgendeine Form von Märchenwelt. Eine unwahre Realität. Wer Geschichtsforschung betreibt, sollte diesen Fehler vermeiden und das Phänomen „Mythos“ in seinen Facetten reflektieren. Mythos ist alles andere als eine Märchenstunde! Ein Beispiel: Wenn die Römer ihre

dem Mythos von Romulus und Remus verknüpfen, dann hat das eine eigene Qualität. Das ist eine Form antiker Realität, in der unsere vermeintlich so sauber voneinander getrennten Schubladenbezeichnungen „Geschichte“ und „Mythos“ nicht greifen. Die Gründungsmythen Roms, die sogar bis zu den Erzählungen rund um den Trojanischen Krieg zurückreichen, wurden mit ihren Figuren, Werten und Normen als ein entscheidender Teil der Geschichte Roms verstanden und vermittelt. Dies ging so weit, dass in der antiken Weltmetropole sogar die sichtbaren Stätten dieser Erzählungen zu sehen waren: vom „Lupercal“, der Höhle der Wölfin, die Romulus und Remus gesäugt haben soll, bis zur „Hütte des Romulus“ auf dem Palatin Hügel. Szenenwechsel: Wenn ein Eroberer wie Alexander des Großen in der zweiten Hälfte des 4. Jahrhunderts vor Christus wie ein wiedergeborener Achill als übermenschliche Gestalt auftritt und sogar als Sohn des Gottes Zeus verherrlicht wird, mag mancher heute diese Form von Selbstinszenierung und Beweihräucherung als tumbe Propaganda abtun. Das ändert jedoch nichts daran, dass hier Mythos und Historie miteinander sehr lebendig und komplex verwoben sind mit einer Fülle von politischen Botschaften und Idealen, die Alexander in seiner Person bewusst vermittelt sehen wollte.

Mythen sind Erzählungen, die als Medium dienen: Sie bieten Raum für Identität, liefern übergreifende Erklärungen oder geben Orientierung, bei-



Der deutsche Journalist, Historiker und klassische Archäologe Dr. Sascha Priester

Zeitrechnung mit dem ganz konkreten Jahr 753 vor Christus sowie mit

spielsweise religiös ethischer Natur. Mythen, alte wie neue, sind der Spiegel von Welterfahrung. Ein Spiegel, den wir immer aus der jeweiligen Zeit heraus verstehen sollten und zugleich in der Rückschau bewerten, oft mit großem zeitlichen Abstand. Diesem Dilemma wie auch dieser Vielschichtigkeit müssen wir uns stellen, um den Mythos im jeweiligen Fall zu verstehen, zu deuten und zu entschlüsseln.

Als Außenstehender stellt man sich die Arbeit als Historiker leicht in alten Bibliotheken, umgeben von noch älteren Schriftstücken vor. Das Sprichwort „Geschichte wird von Siegern geschrieben“ hingegen zweifelt den Wahrheitswert solcher Quellen kategorisch an. Wie skeptisch sollte man gegenüber historischen Texten sein?

Dr. Sascha Priester: Historische Texte sind für den Historiker wichtige, oft entscheidende Quellen. Denn es handelt sich um Zeugnisse, die einen vergleichsweise direkten, unmittelbar-authentischen Zugang zur Geschichte erlauben. Sie sind nicht „richtig“ oder „falsch“; stattdessen stehen sie für eine(n) Autor/-in, für einen Zweck, der mit dem Text erfüllt wird, für eine bestimmte Zuhörerschaft, für eine Gesellschaft und letztlich für die Zeit, in die dieser Text eingebunden ist. Als Medium liefert er uns eine Perspektive, einen Standpunkt, eine Momentaufnahme – die wir kritisch überprüfen und auswerten sollten.

Ich stehe also historischen Texten alles andere als skeptisch gegenüber, sondern ganz im Gegenteil sehr freudig. Denn sie gehören zu meinem Arbeitsmaterial. Und sie sind ein Glücksfall. Viele Kulturen, von denen wir keine historischen Texte besitzen, sind für uns aufgrund dieses Mangels an Überlieferung in vielen Fragen im-



Dreharbeiten zur Episode „Der Mörder Abraham Lincolns“

mer noch eine black box.

Die Doku-Reihe „History’s Greatest Mysteries“ kommt auch auf die Ermordung des US-Präsidenten Lincoln zu sprechen. Um dessen Tod ranken sich viele Legenden, eine davon die, ob der Täter John Wilkes Booth seinen eigenen Tod vortäuschte, um seiner Bestrafung zu entgehen. Kann es neue Erkenntnisse zutage fördern, auch einem solchen (weit hergeholt) Mythos nachzugehen?

Dr. Sascha Priester: Aus meiner Sicht handelt es sich hierbei weniger um einen klassischen Mythos als um eine Verschwörungsgeschichte. Diese besagt, dass Booth nach seinem Attentat auf Präsident Abraham Lincoln und der anschließenden 12-tägigen Flucht nicht am 26. April 1865 auf einer Tabakfarm von einem Suchtrupp gestellt und dabei ums Leben gekommen sei. Jemand anderer sei an seiner Statt getötet worden. Als professioneller Schauspieler und

Meister der Verwandlung habe Booth inkognito weitergelebt; man habe ihn an verschiedenen Orten „gesichtet“. Je nach der jeweiligen Version habe er hier oder dort unter einem falschen, neuen Namen gelebt.



Ein Suchtrupp erforscht mögliche Spuren von D. B. Cooper.

Das Verdienst der TV-Doku ist es hier, dem heutigen, mittlerweile fast unüberschaubaren Netz von Booth-Theorien wie auch angeblichen leiblichen Booth-Nachfahren in den USA nachzugehen – und dabei auch mit Hilfe von DNA-Tests nachzuweisen, dass es gegenwärtig keine wissenschaftlichen Beweise für Nachkommen von Booth nach den Ereignissen vom April 1865 gibt.

Die Heroisierung, die in mancher Legende rund um Booths angebliches Verschwinden mitklingt, erklärt für mich den möglichen Ursprung dieser Geschichten: als Konföderierten-Legende, die aus der damaligen Zeit verstanden werden muss. Wenn sich,

wie nach der Kapitulation des Südens, nach dem amerikanischen Bürgerkrieg, Menschen ohnmächtig, ohne Orientierung und Zukunftsperspektive fühlen, schlägt auch die Stunde von Verschwörungsgeschichten. Derartige Stories können denen, die an sie glauben und weiterverbreiten, ein Gefühl von Kontrolle, Sicherheit, Zusammengehörigkeit und Herrschaftswissen verleihen.

Im Fall Booth gibt es, wie oft in vergleichbaren Fällen, einen vermeintlich wahren Kern: Man könne ja nicht mehr genau sagen, ob der Erschossene wirklich der Lincoln-Attentäter gewesen sei. Er habe anders ausgesehen. Sagt jemand. Was niemand damals wie heute mehr wirklich überprüfen kann. Was wiederum Verschwörungsgeschichten befeuert, die man aktuell nicht faktisch weiterverfolgen und auflösen kann – worin deren Anhänger dann einen weiteren vermeintlichen Beweis für ihre angebliche Richtigkeit sehen. Also: To be continued ...

Man könnte sich die Geschichtswissenschaft als die Erforschung zu vergangenen Ereignissen vorstellen. Nehmen wir beispielsweise das Ereignis der D.-B.-Cooper-Entführung 1971: Was braucht es, dass aus einem bloßen Vorkommnis eine historische Begebenheit wird?

Dr. Sascha Priester: Vieles, was heute passiert, ist morgen bereits vergessene Geschichte. Unter wirklichen Ereignissen verstehe ich dagegen historische Wegmarken – also für viele Menschen wichtige Geschehnisse, die den Zeitpfeil strukturieren. Dass sich ein Vorkommnis in ein historisches Ereignis verwandelt, dazu müssen mehrere Faktoren gegeben sein: Es muss gesehen und beobachtet werden – und das Beobachtete muss

wiederum anderen in irgendeiner Form zugänglich sein. Wenn niemand von dem Vorkommnis Notiz nimmt, wenn es nicht weiterkommuniziert wird, wenn es niemanden interessiert, ist zwar etwas geschehen – aber es ist kein Ereignis im eigentlichen Sinn.

Dabei gibt es eine Fülle von begleitenden Phänomenen: Die D.B.-Cooper-Entführung 1971 ist beispielsweise ein mysteriöser Kriminalfall, der in den USA sehr berühmt, bei uns in Deutschland hingegen deutlich weniger bekannt ist. Neben der Unterschiedlichkeit in der Wahrnehmung von Ereignissen ist aber auch eine grundsätzliche Trennung wichtig: zwischen dem, was wirklich bei dem Ereignis geschehen ist, und dem, was man mit diesem Ereignis als kulturelle Bedeutung verbindet.

„History's Greatest Mysteries“ sucht nach dem Zusammenhang zwischen Mythos und Fakten. Dabei verstand sich der Begriff „Mythos“ einst ohnehin als etwas Allgemeingültiges und damit Wahres. Wie kam dieser Bruch zustande?

Dr. Sascha Priester: In den Fällen, die in der Doku-Reihe „History's Greatest Mysteries“ aufgerollt werden, geht es um historische Ereignisse. Ereignisse, die, als sie eintraten, viele Menschen beschäftigten. Ereignisse, die teils heute noch tief bewegen. Ereignisse, die bewegen. Ereignisse, die – auch wenn wir glauben, schon viel darüber zu wissen – noch offene Fragen haben. Und diese Fragen werden jetzt in der Serie im Licht neuer Erkenntnisse und Einschätzungen gestellt. Die Antworten rücken diese Ereignisse und unser Wissen darüber in ein neues Licht. Wir sprechen hier von Ereignissen, die bereits in der Vergangenheit etwas Mythisches hatten

und dem Mythos bis heute Nahrung bieten. Ereignisse, die weniger einen Bruch zeigen als ein Ineinandergreifen von Geschichte, Geschichtlichkeit, Verklärung und Mythos. So war der Untergang der „Titanic“ eine der größten Katastrophen der modernen Seeschifffahrt. Wegen der Umstände, die mit dem Desaster verbunden werden, gehört das Bild des untergehenden Luxusliners mittlerweile längst



Grabungsarbeiten im Rahmen der Untersuchungen zum Roswell-Zwischenfall

zu unserem kollektiven Gedächtnis. Auch wenn das Wrack seit über 100 Jahren auf dem Grund des Atlantiks in 3800 Meter Tiefe liegt, in Teile zerbrochen, die Schiffshülle von Bakterien zerfressen ist, Rost und Meeresströmung ausgesetzt – das Bild des sinkenden Schiffes hat sich in unseren Köpfen festgesetzt.

Der Fall des „Titanic“-Untergangs entfacht immer noch Schuldfrage-Debatten. Mit bislang unbekanntem Notizen des im Fall damals angesetzten Ermittlers Lord Mersey will „History's Greatest Mysteries“ das Thema aus einer neuen Perspektive betrachten. Die Untersuchung scheint also bis heute zumindest kulturell nicht abge-

schlossen. Steckt dieselbe Treibkraft auch hinter der Arbeit eines Historikers?



Ein Auszug aus den Titanic-Dokumenten Lord Merseys

Dr. Sascha Priester:

Natürlich reizt mich als Historiker die Frage, mehr über den Untergang der RMS Titanic zu erfahren. Ein Ereignis, das mich in seiner Vermischung von historischem Geschehen und mythischer Rezeption immer schon berührt hat, spätestens seitdem ich in den 1990er-Jahren die großen Titanic-Ausstellungen in Memphis und Hamburg besucht habe. Wir sollten nicht vergessen: Wir sprechen über eine Katastrophe, die in der Nacht vom 14. auf den 15. April 1912 über 1500 Passagiere das Leben kostete. Und auch über 100 Jahre später wollen wir wissen: Wie konnte es wirklich zu dieser Katastrophe kommen? Das Verdienst der Dokumentation „History’s Greatest Mysteries“ ist es hier, den Blick auf wirklich Neues zu

richten und auf die Person des damaligen Chefermittlers Lord Mersey. Es ist eine Sensation, dass nun seine privaten Aufzeichnungen öffentlich gemacht werden, die er zeitgleich zu den Anhörungen und Ermittlungen angefertigt hatte.

Während die abschließende Untersuchung zu dem Schluss kam, dass die „Titanic“ zwar mit sehr hoher Geschwindigkeit fuhr, aber Captain Smith kein ausdrücklicher Vorwurf gemacht wurde, vermitteln Lord Merseys Notizen ein anderes Bild. Sie lassen seine eigenen Fragen, ja seine Besorgnis durchklingen, warum die „Titanic“ mit nahezu Höchstgeschwindigkeit unterwegs war. Und dies trotz der 21 Eis-Warnungen, die das Schiff während seiner Fahrt mittels der damals neuen Marconi-Funktechnik erreichte, allein sieben am letzten Tag. Lord Mersey machte sich Skizzen zu den unterschiedlichen Formen des treibenden Eises, das der „Titanic“ gemeldet wurde: vom flachen Eisfeld über höhere Erhebungen an der Wasseroberfläche bis zu Eisbergen. Er unterstrich an einer Stelle seine eigene Bemerkung, dass trotz all dieser Warnungen „keine Drosselung der Geschwindigkeit“ stattfand. Stattdessen fuhr das Schiff mit 21 Knoten weiter, auch mitten in der Nacht, bis zum Zeitpunkt der Kollision trotz des Wissens von „Eisbergen in unmittelbarer Nähe und der Wahrscheinlichkeit, auf diese zu treffen“, wie Lord Mersey kommentierte.

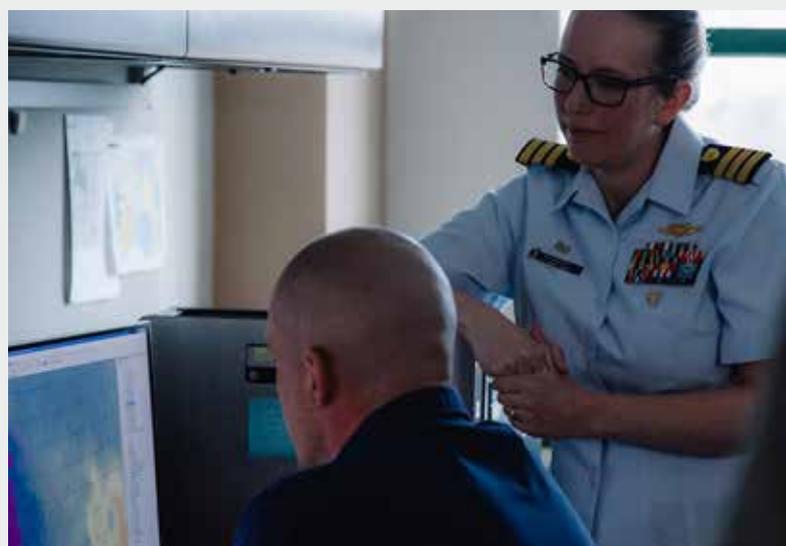
Die Doku stellt die sich aufdrängende Frage in den Raum: Warum gab Captain Smith keine Order, langsamer zu fahren? Lag es am Druck, den J. Bruce Ismay an Bord auf ihn ausgeübt habe, der Vertreter der „White Star Line“, dem Eigentümer des Schiffs, um pünktlich in New York City einzutreffen? „History’s Greatest Myste-

ries“ rekonstruiert eine bezeichnende Szene, als Ismay eine Eiswarnung in seine Tasche gesteckt habe, die die „Titanic“ von einem anderen Schiff, der „Baltic“, erhalten habe. Wollte man auf der Brücke nicht für Unruhe und Diskussionen sorgen? Lord Mersey unterstrich jedenfalls in seinen Notizen den Namen „Ismay“ und kommentierte: „die Botschaft der Baltic, die Ismay eine Weile an sich genommen hatte“.

Dazu kommt die Tatsache, dass das Schiff über zu wenige Rettungsboote verfügte. Auch wenn es mehr Rettungsboote gab als offiziell vorgeschrieben, führt die Doku vor Augen, dass bei voller Auslastung des Schiffes nur maximal die Hälfte der rund 2240 Passagiere dort Platz gefunden hätten. Aus den Mersey-Notizen geht nun der ebenfalls skandalöse Umstand hervor, dass die Verantwortlichen an Bord zwar erfahrene Seeleute waren, aber offenbar viel zu wenig darin trainiert, das neue Kransystem zu bedienen, das auf der „Titanic“ dazu dienen sollte, Rettungsboote zu Wasser zu lassen. Und noch mehr: Captain Smith cancelte eine während der Fahrt vorgesehene Rettungsboot-Übung. Lord Mersey, selbst in nautischen Belangen erfahren, kommentierte: „Das (ist) unüblich“.

Die Notizbücher bieten zudem eine neue Perspektive auf die dramatischen Minuten und Stunden, die zwischen der Kollision mit dem Eisberg nach heutigem Wissensstand gegen 23:40 Uhr und dem Untergang des Schiffes gegen 02:20 Uhr morgens lagen. Im Gegensatz zu dem bisher gewohnten Bild, dass die „Titanic“ nach der Kollision mit dem Eisberg die Schotten herunterließ und komplett ihre Fahrt stoppte, sprechen die Aufzeichnungen von Lord Mersey zu

Zeugenaussagen für einen anderen Ablauf: Wasserdichte Schotten, die verhinderten, dass das eindringende Wasser weitere Bereiche des Schiffs überflutete, wurden demnach manuell wieder geöffnet, um Schläuche und Pumpen von A nach B zu bringen. Erschütternd wirkt hier heute Lord Merseys kurzes Zeugnis, dass danach diese Türen alle offen gelassen worden seien.



Crew-Mitglieder auf den Spuren der Endurance

Und die nach der Kollision eingeleitete Schadensaufnahme gestaltete sich offenbar so, dass zunächst kein echter Schaden festgestellt wurde – so dass die „Titanic“ nach dem Stopp auf Smiths Order hin wieder Fahrt aufnahm. Für 20 Minuten fuhr die „Titanic“ weiter, jetzt allerdings mit halber Geschwindigkeit. Weil man tatsächlich an keinen ernsthaften Schaden glaubte? Um die Passagiere zu beruhigen? Diese Entscheidung führte laut der Experten, die in der TV-Doku zu Wort kommen, dazu, dass das Schiff immer schneller mit Wasser volllief. Wertvolle Zeit verstrich, in denen man die Evakuierungsmaßnahmen hätte einleiten müssen. 22 Minuten nach der Kollision meldete dann der Schiffskonstrukteur Thomas

Andrews auf der Brücke das Ergebnis seiner Untersuchung, dass die „Titanic“ nur noch zwei Stunden habe ...



Tauchroboter sollen in ca. drei Kilometern Tiefe die „Endurance“ aufspüren.

Erst 25 Minuten nach der Kollision wurde endlich der Befehl erteilt, die Rettungsboote klar zu machen. Rettungsboote, die im Chaos nicht voll gefüllt wurden. Und in einem Rettungsboot waren von 68 Insassen 61 Männer. Frauen und Kinder zuerst? Am Schluss steht neben den vielen Ursachen für die Katastrophe noch eine weitere bedrückende Tatsache für sich: Viele derjenigen, die im kalten Wasser den Untergang des Schiffes zunächst überlebten und in den Fluten schwammen, hätten gerettet werden können. Doch nur zwei der 20 Rettungsboote kamen ihnen zu Hilfe. So konnten nur 40 Personen aus dem Wasser gezogen und gerettet werden. Während hier die Mitmenschlichkeit offenbar oft auf der Strecke blieb, nahm ein anderer Mann alle Risiken auf sich: Arthur

Rostron. Als Captain der „Carpat hia“ steuerte er sein Schiff mit Crew und Passagieren in genau dasselbe Eisfeld, in dem die angeblich unsinkbare „Titanic“ ihren Notruf abgesetzt hatte, um zu Hilfe zu eilen. Mit seinem Einsatz konnte Captain Rostron die Rettungsboote der „Titanic“ so schnell wie möglich erreichen und die Überlebenden aufnehmen und erstversorgen.

Mit Geschichten wie der „Titanic“ geht bis heute ein Interesse einher, das sich in zahlreichen Büchern, Filmen, Fachartikeln etc. niederschlägt. Ist es dieses Interesse, das aus dem Ereignis den Mythos macht?

Dr. Sascha Priester: Literatur, bildende Kunst, Hollywood oder Dokumentationen halten ein historisches Ereignis nicht nur fest, sondern erzählen es vor allem auch weiter. Beim Fallbeispiel „Titanic“ hält dieser Prozess und dessen Verankerung in unseren Köpfen so auch die „Titanic“ selbst auf bemerkenswerte Weise am Leben. Mit einer Fülle von Interpretationsmöglichkeiten, die das Schiff und ihr Untergang als Projektionsfläche bieten. Eine Verkörperung des menschlichen Drangs, etwas technisch Perfektes, Unsinkbares, Unzerstörbares, ja Ewiges zu schaffen. Ein Symbol dafür, wie genau diese menschliche Hybris des modernen Prometheus – wie so oft zuvor oder auch später in der Menschheitsgeschichte – auf monströs tragische Weise scheitert: die allmächtige „Titanic“, verschlungen vom Meer, verschluckt von der doch so viel mächtigeren Natur – ein Menetekel. Eine Metapher für den Untergang, für die Unerfüllbarkeit eines Menschheitstraums. Aber eben auch die Geschichte, wie die zerstörte, nur vermeintlich physisch un-

zerstörbare „Titanic“ der ganz eigenen Logik ihres Mythos folgend am Ende eine Form von dauerhafter Erinnerung und damit metaphysischer Unsterblichkeit erlangt. So wie der US-Nobelpreisträger Bob Dylan die „Titanic“ in seinem musikalisch-poetischen Werk einsetzt, wenn er das Schiff in seinem surrealistischen Song „Desolation Row“ aus dem Jahr 1965 zeichnet: Die „Titanic“ fährt im Morgengrauen. Auf der Kommando- brücke befiehlt jedoch kein Captain Smith, stattdessen streiten sich hier die Dichter Ezra Pound und T.S. Eliot, während Calypso-Sänger darüber lachen, Fischer Blumen halten und Meerjungfrauen im Chor singen. Und während man sich an Deck darüber zankt, wer auf welcher politischen Seite steht und wann man wo endlich Position bezieht, wissen wir eigentlich die Antwort: Welche Rolle spielt das alles, wenn man gerade auf der Titanic dem Untergang entgegenfährt? Bob Dylan kehrte 2012 zu die-

sem Thema zurück: in seinem fast 14 Minuten dauernden Song „Tempest“, der den Untergang des Schiffes in Verse und folkige Musik fasst. Die „Titanic“ ist jetzt, wie dies Autor Andrew Muir in seinen Betrachtungen zu „Dylan & Shakespeare“ (2019) formulierte, in einem metaphorischen Sturm unterwegs: Die sturmgebeutelte Menschheit – egal, ob reich oder arm – ist der Gnade einer höheren, unergründlichen Macht überantwortet. Damit steht meiner Meinung nach die Geschichte der „Titanic“ beim Mythenerzähler Dylan nicht mehr nur für den Abschied von Vergangenheit, wie dies fast fünf Jahrzehnte zuvor der Fall war. Das Schiff ist nun die Bühne, auf der ein finaler Showdown stattfindet. Das göttliche Weltengericht, dem niemand entrinnen kann, am Ende der Zeit. Der im wahrsten Wortsinn ultimative Mythos auf unserer Suche nach Erkenntnis und Gewissheit.

„DIE SUCHE NACH DER ENDURANCE WAR DIE GRÖSSTE HERAUSFORDERUNG, DER ICH MICH JE GESTELLT HABE“

IM GESPRÄCH MIT MENSUN BOUND, UNTERWASSER-ARCHÄOLOGE UND EXPERTE IN „HISTORY'S GREATEST MYSTERIES“ (EPISODE 2: „DER VERSCHOLLENE EISBRECHER“)

Herr Bound, Sie sind darauf spezialisiert, Schiffswracks zu erkunden und auszugraben. Wie kam es dazu?

Schiffe und das Meer haben mich schon immer fasziniert. Ich wuchs auf den Falklandinseln auf, wo sich damals, in den 1950er-Jahren, im Hafen von Port Stanley das schönste Freilichtmuseum über die Schifffahrt des 19. Jahrhunderts der Welt befand. Wenn ich morgens die Vorhänge an meinem Fenster aufzog, sah ich alte Segelboote, die am Kap Hoorn zerschellt waren. Über ihre Schiffsrümpfe zu klettern, legte den Grundstein meiner Faszination. Später, als ich

einem alten Dampfer, der den Südatlantik befuhr. Dort war ich zunächst im Motorenraum beschäftigt, einige Jahre später arbeitete ich dann an Deck. Während meiner Universitätszeit begann ich schließlich, mit einem amerikanischen Archäologie-Team in der Türkei zu arbeiten, danach mit einem französischen im Süden Frankreichs, wo ich römische Schiffswracks erforschte, bis ich letztendlich nach England zurückkehrte. Dort wirkte ich an der Bergung der Mary Rose mit und machte einen Zufallsfund: Ich war bei Alexander McKee zuhause, dem Mann, der die Mary Rose entdeckt hatte, und fand dort auf einem seiner Bücherregale den Griff einer etruskischen Amphore. Er fragte mich, warum ich aus einer Reihe weiterer getöpfter Objekte in seinem Zuhause ausgerechnet dieses Stück ausgewählt hatte. Ich sagte ihm, ich wisse aufgrund von Ablagerungen, dass es aus dem Meer stammte, und dass ich es aufgrund seiner Form für etruskisch hielt. So datierte ich es auf eine Epoche, aus der mir nur der Fund eines Schiffswracks bekannt war, das jedoch geplündert wurde. Er erzählte mir, dass er den Griff zwanzig Jahre zuvor, im Jahr 1961, während eines Tauchurlaubs im Mittelmeer entdeckt hätte. Er stellte einen Kontakt zu Reg Valentine her, dem Mann, der das Schiff damals ausfindig gemacht hatte. Der wiederum zeigte mir eine Rei-



Mensun Bound während einer seiner zahlreichen Expeditionen

die Schule verließ, heuerte ich dann zum ersten Mal auf einem Schiff an,

he alter Fotos und allerlei Fundstücke, die seine Tauchschüler an Bord des Wracks gefunden hatten, und in diesem Moment wusste ich, dass ich auf etwas von außergewöhnlicher archäologischer Bedeutung gestoßen war.

Ich studierte noch in Oxford, und dank Professor Sir John Boardman, damals ein sehr angesehener klassischer Archäologe dort, erhielt ich den Segen der Universität und machte mich sogleich für eine Forschungsreise nach Italien auf, wo ich mich um eine Erlaubnis des dortigen Kultusministeriums bemühte. Ein paar Monate später fand ich mit einer Gruppe von Tauchern das Wrack, und ab da begann alles in meinem Leben, wie von selbst zu laufen. Ein paar Jahre später fand im Archäologischen Nationalmuseum Florenz eine Ausstellung statt, die nur dieses Schiff zum Thema hatte. Ich war gerade 30 Jahre alt, und da es viele Wracks und nur wenige Archäologen gab, die tauchen konnten, öffneten sich überall neue Möglichkeiten, und ich konnte mir die Schiffswracks, die es zu erforschen galt, geradezu aussuchen.

Bei Ihren Forschungen wird es sicher zahlreiche Funde gegeben haben, die Sie besonders beeindruckt haben. Welche waren das zum Beispiel?

Meine Karriere in der Archäologie begann als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Metropolitan Museum of Art in New York, wo ich mich als Forscher der Leopold Schepp Foundation mit griechischer Vasenmalerei befasste. Diese frühe Liebe zur Töpferei ist mir mein ganzes Leben lang erhalten geblieben. Ich erinnere mich noch heute an den absoluten Nervenkitzel, den ich empfand, als ich in einer Tiefe von 50 Metern von Hand Sand durch-



Dreharbeiten zur Episode „Der verschollene Eisbrecher“

siebte und darin plötzlich ein kleiner runder korinthischer Topf auftauchte. Darauf waren zwei kämpfende Hopliten gemalt. Ich kannte den Maler, oder besser gesagt, ich kannte das Œuvre des Künstlers. Er war Kunsthistorikern als „Little Warrior Painter“ bekannt, und ich hatte ihn studiert. Momente wie diese sind selbst auf 50 Metern Tiefe noch elektrisierend. Sie versetzen einen noch im selben Augenblick über Jahrtausende hinweg zurück in die Welt des archaischen Griechenland.

Unter den wahrscheinlich aufregendsten Entdeckungen, die nicht aus Ton gefertigt wurden, ist für mich eine Eisenkanone aus dem Wrack von Lord Nelsons Schiff Agamemnon, die in der Nähe von Punta del Este in Uruguay verloren ging. Ich hatte gelesen, dass die Marine, als sie die schwere Artillerie des Schiffes zu retten versuchte, eine der Kanonen zwischen dem Fundort des Wracks und einer nahegelegenen Insel namens

Gorriti abgeworfen hatte. Ich war sicher, dass sie dort noch zu finden war. Ihre Bedeutung? Alle Kanonen



Dreharbeiten zur Episode „Der verschollene Eisbrecher“

waren nummeriert, und anhand dieser Zahlen konnte ich nachweisen, dass es sich hier um die einzige Waffe handelte, die nachweislich in der Schlacht von Trafalgar abgefeuert wurde, dem größten Sieg auf See in der Geschichte der britischen Marine.

Was war Ihre liebste Ausgrabung?

Das ist einfach. Das Giglio-Wrack, ca. 600 v. Chr. So genannt nach der toskanischen Insel, vor der es gefunden wurde. Es war meine erste große Grabung. Ein Wrack voller griechischer bemalter Keramik, Waffen, Werkzeuge, Schreibtäfelchen, Bernstein, Musikinstrumenten, Amphoren voller Oliven (deren Kerne die Zeit überdauerten) und Wein. Die gesamte oberste Etage des italienischen Unterwassermuseums in Porto Santo

Stefano ist mit den Funden aus dem Giglio-Wrack gefüllt. Aber das, was mir an dieser Ausstellung am besten gefällt, sind nicht die Artefakte, sondern ein großes Foto an der Wand. Es zeigt meine damalige Freundin Joanna, seit 40 Jahren meine wundervolle Ehefrau. Giglio ist ein bedeutender Teil unseres Lebens geblieben.

Und die wichtigste Ausgrabung?

Auch das ist einfach. Das Hoi-An-Wrack aus dem 15. Jahrhundert, das sich im Südchinesischen Meer 22 Kilometer von der Küste Vietnams entfernt befand. Es war von Fischern gefunden worden, als deren Netze versehentlich den Auftrieb verloren und sich in 70 bis 80 Metern Tiefe verfangen. Anstelle von Fisch bekamen sie Töpfe. Bald sammelten sich dort weitere Fischer, die versuchten, mehr von den wertvollen Fundstücken zu sammeln, die sie an Händler aus der Region verkauften. Plötzlich tauchte diese unglaubliche Keramik auf Kunstmärkten auf der ganzen Welt auf. Ich hatte zu der Zeit in der Straße von Malakka gearbeitet, wurde aber nach China berufen, um sofort eine Rettungsgrabung durchzuführen. Mit acht Schiffen (über 300 Beschäftigte) wurde sie zur größten und tiefsten Ausgrabung ihrer Art.

Mein erster Blick auf das Wrack war etwas, das ich nie vergessen werde. Es war ein riesiger Haufen Scherben. Während in meinem Anzug heißes Wasser zirkulierte, um mich vor dem Erfrieren zu bewahren, kletterte ich auf den Hügel, fast unter Tränen über die Zerstörung um mich herum. Unter den Trümmern fanden wir jedoch das Wrack intakt, und darin viele tausende Schalen, die wie Bücher in einem Regal nebeneinander gestapelt waren. Wir hatten genug intaktes Geschirr

gefunden, um zwei riesige Reislager zu füllen. Es waren 13 Lastwagen nötig, um die gesamte Keramik von der Konservierungsstation zu den Lagerhäusern zu transportieren. Am Ende nahmen sechs große Museen alles mit, was sie davon bekommen konnten.

Was hat es mit Ihrer Entdeckung der „Scharnhorst“ auf sich, die vor zwei Jahren Schlagzeilen machte?

In den letzten Jahren war der Höhepunkt meines Lebens das Wrack der Scharnhorst, das Flaggschiff des deutschen Admirals Graf von Spee, das im Dezember 1914 in der Schlacht um die Falklandinseln mit der gesamten Besatzung, einschließlich des Admirals, unterging. Als gebürtiger Falkländer bin ich mit dieser Geschichte aufgewachsen, es war mein Traum, die Scharnhorst zu finden. 2014/15 verbrachte ich fünf Monate in einem alten U-Boot-Jäger aus Zeiten des Kalten Krieges unter brutalen Bedingungen südöstlich der Falklandinseln und schleppte darin ein Sonar über eine große Fläche hin und her – fand aber nichts. Wir haben die Suche dann 2019 mit einem größeren Schiff und neuester Technologie wieder aufgenommen. Und diesmal haben wir sie entdeckt. Sie saß aufrecht auf dem Meeresgrund, ihre Kanonen in alle Richtungen von sich gestreckt und in gutem Zustand, wenn man von einigen klaffenden Löchern an den Seiten absieht. Die ersten Menschen, denen wir von unserer Entdeckung erzählten, waren die heutigen Nachkommen der Familie von Spee. Wir hatten uns mit ihnen angefreundet, als sie 2014, zum 100. Jahrestag der Schlacht, die Falklandinseln besuchten. Es war ein sehr emotionales Moment, ihnen die Bilder des Wracks zu zeigen.

Wie haben Sie das Schiff genau entdeckt?

Wir fanden sie, indem wir einen Anker durch das Wasser zogen, bis wir damit an einem großen Gebilde hängenblieben. Ich schlug vor, eine ihrer Kanonen zu bergen, was wir auch taten. Sie steht nun vor dem Schiffahrtsmuseum in Montevideo. Später fand mein Freund Hector Bado noch an Ort und Stelle des Wracks den Bronzeadler, der um das Heck des Schiffes angebracht war. Er war vollständig im



Mensun Bound: „Es geht um das Streben nach Informationen.“

Schlamm begraben. Wir informierten die Regierung, die uns bat, das Stück zu bergen, aus Angst, es könne in die Hände von Neonazi-Gruppen fallen. Dazu haben wir ein riesiges Loch in das Flussbett vor dem Heck gegraben und es dann einfach abmontiert. Der Vogel hielt ein riesiges Hakenkreuz in seinen Krallen, ein Symbol des Bösen, wie es kaum ein zweites gibt. Als er aus dem Wasser auftauchte, verfielen wir alle bei dessen Anblick in einen Schockzustand. In diesem Moment spürte ich den Atem Hitlers in meinem Nacken.

Gibt es etwas, das Sie nach zahlreichen Forschungsreisen bedauern?

Die offensichtliche Antwort wäre, die Endurance nicht gefunden zu haben, doch wenn ich zurückblicke, ist das einzige klaffende Loch in meinem Leben ein griechischer Helm, der schönste Helm aus der Antike, den ich je gesehen habe. Er wurde 1961 von einem deutschen Sporttaucher in dem Giglio-Wrack gefunden und von ihm mit nach Hause genommen, als er die Insel verließ. 1983 hatten meine Frau und ich das Stück bis hin zu einem Mann aus Hamburg zurückverfolgen können, der es freundlicherweise für uns aus seinem Bankdepot



Dreharbeiten zur Episode „Der verschollene Eisbrecher“

nahm. Er ließ uns fotografieren und technische Zeichnungen anfertigen. Er war sich jedoch des kommerziellen Wertes bewusst und wollte für seine Entdeckung entschädigt werden. Er starb später, und seitdem ist der Helm verschwunden. Eines Tages wird er

wieder auftauchen. Ich hoffe nur, dass ich lange genug lebe, um zu sehen, wie das Stück nach Italien zurückkehrt, damit es inmitten all der Funde, die wir aus diesem beeindruckenden Wrack geborgen haben, seinen angestammten Platz einnehmen kann.

Was ging bei der Suche nach der Endurance schief?

Die Suche nach der Endurance war die größte Herausforderung, der ich mich je gestellt habe. Das Wrack liegt 3000 Meter unter ständigem Packeis im Zentrum des Weddellmeer-Gyrus, der feindlichsten und unzugänglichsten Ecke der Welt, die man sich denken kann, und in der das Eis zwischen 2,5 und 9 Meter dick sein kann. Immer wieder umzog es unser Schiff, und wie einst die Endurance blieben wir darin stecken. Aber im Gegensatz zur Endurance war unser Schiff, die Aghullhas 2, ein großer moderner Eisbrecher, und jedes Mal, wenn wir feststeckten, konnten wir uns am Ende des Tages doch einen Weg hinausbahnen. Ein paar Mal war es dennoch eine knappe Angelegenheit. Es gelang uns schließlich, unseren Weg in das Gebiet zu bahnen, in dem die Endurance unterging, und wir konnten ein autonomes Unterwasserfahrzeug (AUV) in die Tiefe lassen, das die eigentliche Suche nach dem Wrack durchführen sollte. Die 42-stündige Mission verlief gut, bis das AUV an einem der geplanten Treffpunkte für eine Systemüberprüfung einfach nicht auftauchte. Wir sind uns nicht sicher, was da schiefgelaufen ist, es gibt eine Reihe möglicher Szenarien. Das Antriebssystem könnte ausgefallen sein, es könnte seine Mission abgebrochen und versucht haben, unter dem Eis aufzutauchen, oder es könnte in den Drift-Modus gegangen sein, in welchem Fall es einfach vom Strom

weggetragen worden wäre. Eines Tages wird das Gerät gefunden werden, aber bis dahin wissen wir nicht genau, was passiert ist.

Welche Bedeutung hat es für Sie, die Endurance zu finden?

Aus archäologischer Sicht kann ich nicht so tun, als würde die Entdeckung der Endurance uns viel verraten, was wir noch nicht wissen. Doch ganz gewiss würde sie die möglicherweise größte Fluchtgeschichte in der Geschichte der Menschheit in neues Licht stellen. Nachdem sie damals die lange Polarnacht im Eis verbracht hatte, wurde das Schiff im Frühjahr vom Packeis zerdrückt, so dass die 28 Männer an Bord nur noch Eisschollen als Boden unter den Füßen hatten. Schließlich unternahmen sie mit ihren drei Rettungsbooten eine brutale Überfahrt nach Elephant Island, eine Insel, die sie halb erfroren erreichten. Shackleton machte sich alsdann in einem der Boote, der James Caird, auf den Weg, in einer zweiwöchigen, sturmgepeitschten Überfahrt zur Insel Südgeorgien, um Hilfe zu holen. Dort angekommen mussten er und zwei weitere Männer eine Bergkette überqueren, um eine Walfangstation auf der anderen Seite der Insel zu erreichen. Am Ende überlebten sie alle. Es ist eine Geschichte von inspirierender Führungskraft, rohem Mut und der unbezwingbaren Entschlossenheit des Menschen, Widrigkeiten zu überwinden und stets darauf zu drängen, seine Grenzen zu erweitern.

Eine vielleicht naheliegende Frage: Haben Sie bei Ihren Forschungen auch Gold gefunden und sind Sie auf Haie gestoßen?

Unmengen an Gold. Einmal leitete ich eine Ausgrabung vor einer kleinen In-

sel vor der Ostküste Afrikas. Ich hatte nicht erwartet, Gold zu finden, aber als wir es taten, brachte es nichts als Ärger. Wenn jemand außerhalb des Teams gewusst hätte, was wir da gefunden hatten, hätte man uns wohl die Kehlen durchgeschnitten. Es dauerte viele Monate, bis ich es der Re-



„Schiffe und das Meer haben mich schon immer fasziniert.“ (Mensun Bound)

gierung aushändigen konnte. In der Zwischenzeit habe ich den Zement unter den Bodenfliesen in meinem Schlafzimmer ausgehöhlt, das Gold darin verstaut und dann darüber geschlafen. Unruhig, wie ich an dieser Stelle hinzufügen muss.

Dasselbe gilt für Haie. Ich habe noch nie einen Weißen Hai angetroffen, aber beispielsweise in dem Goldwrack wurde ich von einem Tigerhai umkreist, der einige Tage zuvor einen Fischer vor einer angrenzenden Bucht getötet hatte. Und einmal begegnete ich einem Bullenhai auf der Suche nach der Admiral Graf Spee. Mein schlimmster Hai-Moment war jedoch, als ich um einen großen Felsen schwamm und Kopf an Kopf mit dem größten Hai zusammenstieß, den ich je gesehen habe. Ich habe mich höl-



Expedition ins Eis

lich erschreckt, bis mir klar wurde, dass es ein Ammenhai war – völlig harmlos.

Was kommt als Nächstes?

Ein paar Trümpfe habe ich noch im Ärmel. Ich würde gerne zur Scharnhorst zurückkehren, sie detaillierter untersuchen und auch nach der ihr nahe gelegenen Gneisenau suchen. Aber inzwischen bin ich am falschen Ende meiner 60er-Jahre angelangt. Meine Tage als Tiefseetaucher sind vorbei, und ich weiß, dass ich bald die Flossen an den Nagel hängen muss. In den letzten Jahren hat mein Leben

dennoch eine erstaunliche Wendung genommen, und als Forschungsdirektor von „Ocean Infinity“ arbeite ich nun auf den besten Schiffen und mit den fortschrittlichsten Such- und Vermessungssystemen der Welt. Ich sehe Wasserlebewesen und Wracks auf 6000 Metern Tiefe, die normalerweise niemand zu Gesicht bekommt. Jeder Tag ist immer noch ein Abenteuer. Ich habe immer eine gepackte Tasche zuhause. Das Telefon klingelt, und ich bin weg.

Haben Sie Ratschläge für junge Leute, die Ihre Dokumentarfilme gesehen haben und nun Meeresarchäologe werden möchten?

Ich bin mir sehr bewusst darüber, dass junge Leute meine Dokumentarfilme sehen und in ein von ihnen als glamourös empfundenenes Leben voller Abenteuer, exotischer Orte, Erkundung anderer Welten usw. gelockt werden. Das ist ein kleiner Teil davon, aber darum geht es absolut nicht. Es geht um das Streben nach Informationen, insbesondere nach neuen Informationen. Archäologie ist ein intellektuelles Unterfangen, für das es vor allem eine tiefe und wahre Liebe zum Lernen braucht. Wenn es an ihr fehlt, denke ich, ist Archäologie jeglicher Art wahrscheinlich nichts für einen. Aber wenn man die Geschichte wirklich liebt, wenn sie in jemandes Kopf lebt und wenn man nach einem Leben strebt, das im Lernen verwurzelt ist – dann sollte man es tun.

Über The HISTORY Channel

The HISTORY Channel ist der TV-Sender für Dokumentationen über besondere Menschen und Ereignisse. Das Programm zeigt täglich, dass Geschichte in der Vergangenheit, der Gegenwart und der Zukunft geschrieben wird. Die vielfach preisgekrönten Sendungen von The HISTORY Channel repräsentieren höchstes Produktionsniveau und setzen Maßstäbe für die moderne TV-Dokumentation. The HISTORY Channel wird im deutschsprachigen Raum von A+E Networks Germany betrieben. Zu teils preisgekrönten Eigenproduktionen, die A+E Networks Germany für das deutschsprachige The-HISTORY-Channel-Publikum realisierte, zählen „Die Legion: Deutscher Krieg in Vietnam“, „Die Befreier“ und „Guardians of Heritage – Hüter der Geschichte“. In deutscher Sprache ist der Sender als Pay-TV-Angebot u.a. bei Sky, Vodafone und Telekom empfangbar. Ausgewählte Formate sind über VOD-Plattformen verfügbar, darunter HISTORY Play bei Amazon und Apple.

Über A+E Networks Germany

Die Pay-TV-Sender The HISTORY Channel und CRIME + INVESTIGATION werden im deutschsprachigen Raum von A+E Networks Germany betrieben und vermarktet. A+E Networks Germany wird vertreten durch die The History Channel (Germany) GmbH & Co. KG. mit Sitz in München und ist Teil von A+E EMEA, einer 100-prozentigen Tochter von Hearst. A+E Networks zählt zu den international führenden Produzenten im Bereich Factual Entertainment mit exklusiven Serien und Doku-Reihen wie „Alone“, „Aufstand der Barbaren“ und „60 Days In“. Aus den 2014 gegründeten A+E Studios gingen darüber hinaus fiktionale Erfolgsserien wie „Roots“ hervor. Zu teils preisgekrönten Eigenproduktionen, die A+E Networks Germany für das deutschsprachige Publikum realisierte, zählen „Der elfte Tag – Die Überlebenden von München 1972“, „Die Legion: Deutscher Krieg in Vietnam“, „Die Befreier“, „Protokolle des Bösen“, „Guardians of Heritage – Hüter der Geschichte“ und „The Invisible Line – Die Geschichte der Welle“.

Pressekontakt

A+E Networks Germany / The History Channel (Germany) GmbH & Co. KG

Nicolas Finke | Head of Press & PR
Telefon: 089 / 208 04 81 16
nicolas.finke@aenetworks.de

Julian Kuhrdt | Press & PR
Telefon: 089 / 208 04 81 11
julian.kuhrdt@aenetworks.de

Weitere Informationen zu The HISTORY Channel und A+E Networks Germany unter:

history.de | aenetworks.de

f/history | @/history_de | v/historyde



Bildnachweis: The HISTORY Channel / A+E Networks (S. 1–5, 8, 9, 11); PR/The HISTORY Channel/Getty/Alston (S. 11); PR/The HISTORY Channel/Getty/The Print Collector (S. 6); PR/The HISTORY Channel/Getty/Time Life (S. 9); PR/The HISTORY Channel/Getty/Reuter (S. 5); The HISTORY Channel / Atlantic Productions / Stubbs (S. 7, 18, 23, 24, 26); The HISTORY Channel / A+E Networks / Wascinski (S. 10, 15); Dr. Sascha Priester (S. 12); RebeccaCD/Wikipedia/Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International License (S. 20); The HISTORY Channel / Atlantic Productions / King (S. 21, 22, 25)