



Der Stolz der Supermacht, 1952 vor Manhattan: Schon bei seiner Jungfernfahrt im selben Jahr nach Southampton eroberte das Schiff das Blaue Band für die schnellste Atlantiküberquerung.

Foto: Bettmann/Corbis

Amerika darf nicht sterben

Auf der „United States“ vergnügten sich die Präsidenten, Marilyn Monroe, Grace Kelly, Marlon Brando und Salvador Dalí. Heute hat das Traumschiff der „Mad Men“-Ära nur noch Schrottwert. Aber einige Frauen und Männer verhindern jetzt den Untergang.

Von Christian Wernicke

Philadelphia – Susan Gibbs hat die *United States* gerettet. Neulich, an einem trüben Vormittag in Philadelphia.

Es ist kein sonderlich feierliches Moment, als die zierliche Frau die Bestätigung für ihre Heldentat erhält. Ein kühler Wind weht, unter ihren Schuhen knirschen die Glassplinter eines zerborstenen Fensters, als sie auf dem Handy die E-Mail ihres Anwalts entdeckt. Da steht es, schwarz auf weiß: gekauft für drei Millionen Dollar, in voller Länge, in ganzer Breite. Die *United States* – vor dem Untergang bewahrt.

Susan Gibbs kommt es noch „jenseits unwirklich“ vor. Alles soll plötzlich ihr gehören: das staubige Promenaden-deck, die rostigen Stahlwände, das Kino ohne Klappstühle, der leere Tanzsaal und all die endlosen Kabinengänge, in denen vor Jahren jedes Licht erlosch. Sogar das Skelett jener Taube, die sich als letzter Passagier in den Katakomben des Lutzerdecks verirrt, ist im Preis inbegriffen.

Gibbs zieht den Kopf zwischen die schnellsten Ozeandampfer – größer als die längst versunkene Titanic und so flink, dass sie selbst noch im rückwärtigen sämtlichen Luxuslinern entwickelt wäre, die heute zur Kreuzfahrt laden. Mit 32 Knoten, also knapp 60 Stundenkilometern, peitschte sie über die See. Nach wie vor hält dieses Flaggship das Blaue Band für die rasanteste Atlantiküberquerung von Southampton nach New York.

Die *SS US* war (und ist bis heute) der schnellste Ozeandampfer – größer als die längst versunkene Titanic und so flink, dass sie selbst noch im rückwärtigen sämtlichen Luxuslinern entwickelt wäre, die heute zur Kreuzfahrt laden. Mit 32 Knoten, also knapp 60 Stundenkilometern, peitschte sie über die See. Nach wie vor hält dieses Flaggship das Blaue Band für die rasanteste Atlantiküberquerung von Southampton nach New York.

Ein Altseilhändler bot knapp 6 Millionen für den Dampfer, um ihn in Indien zu zersägen.

An Bord tanzen Marilyn Monroe und Salvador Dalí, saßen die US-Präsidenten Harry Truman, Dwight Eisenhower und John F. Kennedy in denselben Liegestühlen wie der deutsche Kanzler Konrad Adenauer oder der Herzog von Windsor. Tausende deutsche Nachkriegs-Auswanderer gelangten per *SS US* nach Amerika. Marlon Brando liebte dieses Schiff, auf dem er sich den Paparazzi durch Flucht in die Mannschaftskajüten entzog und mit Mietrosen Gitarre spielte. Und Fürst Rainier von Monaco reiste auf der *SS US*, um seine Braut Grace Kelly aus Hollywood nach Monte Carlo zu entführen. Ein Schlag besang in den fünfziger Jahren diese „First Lady of the Sea“, sie verkörperte Pracht wie Kraft der Supermacht. Auf dem Sonnendeck und im Ballsaal der ersten Klasse floss der Champagner, unten im Maschinenraum tobten modernste Turbinen mit 248 000 PS. Der Glamour des „American Way of Life“ gepaart mit genialer Ingenieurskunst, „Made in USA“

– beides verschmolz, so jubelte die US-Wochenschau damals, „zu einem Symbol amerikanischer Überlegenheit“.

Heute ist der Ozeanliner kaum mehr als ein schwimmender Haufen Schrott. Einsam dümpelt die *SS United States* am Pier 82 in Philadelphia's Hafen. Zwei Männer kreischen, sie kreisen über der Kommandobrücke. Seit 15 Jahren liegt der Dampfer im Brackwasser des Delaware Rivers, fest veräußert und regungslos. Besucher betreten ein Geistesdampf, düstere Gänge, nackte Wände. Das Tafelsilber und die Kristallgläser, die Niernessel wie die Kabinentüren, selbst die Rettungsringe – alles ist längst weg, verstört schon anno 1984. In der Bar für die „Cabin Class“, die zweitbeste der drei Passagierklassen, stehen noch drei zeretzte Schaumstoffhocker, auf dem dreieckigen Tresen verrostet fünf Kronenkorke. Sonst herrscht Leere. Und Grabesstille. Der Tod umflutet die *SS US* seit Jahren. Als „Ship of Death“ gefeierten sie Umweltschützer, da sie 1994 – gezogen von einem einzigen Schleppkahn – ihre vorerst letzte große Reise absolvierte. In der Türkei und der Ukraine riss man ihr die Eingeweide aus dem Schiffskelch. Sämtliche Wände und Decken, selbst Sessel und Gardinen waren abbestverseucht. Ihre Erbauer hatten panische Angst vor Feuer, nur zwei Dinge an Bord durften aus Holz sein: der Schlichter-Tisch in der Küche und das Klavier im Salon. Steinway & Sons hätten einen Aluminiumfüßler liefern sollen, doch Theodore Dreiser, der Bauherr, ließ die Ingenieure per Experiment: Er setzte eines seiner Instrumente mit Benzin in Brand und bewies, dass die Flammen nicht übergriffen.

Asbestfrei und entkernt wartete die *SS US*, das irgendeine Reeder sie aufkaufen und wiederbeleben würde. Stattdessen rückte der Exitus näher. Ihre finale Fahrt sollte sie vor Indiens Küste führen, wo Käme aus aller Welt zersägt und verschrottet werden. Schon hatte ein Altseilhändler 5,9 Millionen Dollar geboten für die Gohbine dieser „First Lady“. Auf solch elende Weise war 2009 die *SS France* verendet, das französische Pendant der *United States*.

Davor hat Susan Gibbs die alte „First Lady“ nun bewahrt. Dieses stolze Mutter- und Anthropologin, die im Auftrag für einen Solidaritätsfonds Frauenprojekte in Asien und Afrika managt, ist weder reich noch mächtig. Aber die Frau mit der sanften Stimme träumt groß. Die Story dieses Wracks ist ihre Familiengeschichte; schon ihr Großvater, der längst vergessene Schiffsrhede, stand lebenslang im Bann dieses Riesen. Nur, davon will sie später reden. Erst einmal hebt sie den Zeigefinger und erklärt fast feierlich: „Die Rettung dieses Schiffes ist für mich auch ein Signal gegen die Mentalität unserer Wegwerfgesellschaft.“

Gibbs ist zah. Und sie hat Freunde. Dan McSweeney zum Beispiel, den schnellen Major des Marinekorps, der sogar während des Irakkriegs von seinem Stützpunkt in Bagdad aus per Internet für die *SS US* kämpfte. Oder Joe Rota, den netten Rentner, der sich einst als Telegrammjunge und Lift-Boy auf dem Ozeanliner verdiente und zum Steward hocharbeitete. Rota schwelgt in Erinnerungen („Dies

war immer ein glückliches Schiff“), erzählt Anekdoten. Wie ihm der steife Fahrwind einst sämtliche Exemplare der täglichen Bordzeitung aus den Händen riss. „Bis auf eine, die kriegte der Kapitän.“ Oder wie auch er ein paar Dollar beisteuerte zu dem üppigen Geburtstagsgeschenk, mit dem die Besatzung ihren geliebten Kommandore ehrte. „Dem haben wir ein nageleues Auto geschenkt, einen Ford.“

Gibbs, McSweeney und Rota bilden den harten Kern der „SS United States Conservancy“, eines Bürgervereins, der diese „lebende Legende“ reanimieren will. Die Hilfsappelle wirken, mehr als 5000 Menschen antworteten mit Spen-

Dieser Liner ist wie das Land. Und er weckt bei Linken wie Rechten patriotische Gefühle.

den: Schulkinder schickten fünf Dollar Taschengeld, zumeist ältere Menschen zwackten 25 oder 50 Dollar ab. Ein Gönner griff tief in die Tasche für „The Big U“: Gerry Lenfest, Milliardär und Philanthrop aus Philadelphia, gab der „Conservancy“ 5,8 Millionen Dollar. Drei Millionen für den Kauf, der Rest sichert vorerst den Unterhalt des Schiffs. Monatlich sind 60 000 Dollar Liegegebühren fällig. Jede Reparatur, jeder Pinselstrich kostet extra.

Es sind recht vaterländische Töne, mit denen der Retter-Verein wirbt. Ein Falblatt der Conservancy schwelgt, die beiden mächtigen Schonsteine der *SS US* hätten, glänzend lackiert in nationalem Blau-Weiß-Rot, einst „für jeden, der sie erblickt, Demokratie und Hoffnung symbolisiert“. Das klingt, als stünde für die Autoren mehr auf dem Spiel. Als fürchten sie insgeheim, dass es ihrer stolzen Nation so ergehen könnte wie dem einstigen Staatsschiff. Und als hoffen sie, die Rettung der *SS US* zünzte ein Omen sein für ein Land, das zuletzt sehr oft und fast unamerikanisch mit sich haderte.

Tatsächlich drängen sich ja Parallelen auf. Plan und Bau, Glorie wie Verfall dieses Schiffes umspannen das „American Century“, also das von den Vereinigten Staaten dominierte 20. Jahrhundert. Früheste Blaupausen für den Rekord-Riesen entstanden, als die USA gerade in den Ersten Weltkrieg zogen und zur Weltmacht heranwuchs. Nach dem Zweiten Weltkrieg wollte Washington seine Potenz mit diesem Luxus-Dampfer beweisen. Alles war „Made in USA“. Turbinen und Konstruktionsplan versah das Verteidigungsministerium mit dem Siegel „Top Secret“. Tausend Bedienstete verwohnten 2000 Passagiere an Bord – aber binnen 48 Stunden ließ sich die *SS US* zum Truppen-transporter für 14 000 Soldaten umrüsten. Eine Geheimwaffe im Kalten Krieg, verkleidet als Traumschiff für Europas Aristokratie und Amerikas Geldadel.

Als dann Flugzeuge die Hoheit über den Atlantik eroberten, begann der Niedergang der *SS US*. Ausgemustert wurde sie 1969 – derweil ging's auch mit der Supermacht bergab. Der Dollar büßte seinen Glanz als alleinige Weltwährung ein, die Supermacht veranste sich in einem Dschungelkrieg in Vietnam. Die Ölkrise machte den Schiffsbetrieb ruinös teuer, mehrfach wurde der „Stolz der Nation“ in den achtziger Jahren verschertelt. Die Terroranschläge vom 11. September 2001, abendtein der Crash an der Wall Street 2008 zerstörten endgültig den Traum, die *SS US* für Kreuzfahrten vor Hawaii wiederzubeleben. Bin Ladens Heimtücke markierte zugleich das Ende des amerikanischen Jahrhunderts. Die Großmacht schlug zurück – aus Notwehr am Hindukusch, aus blinder Wut in der Wüste. Die beiden Kriege haben das Land ausgezehrt, seelisch wie finanziell.

„The Big U“ vorstelte zuletzt in den Händen einer anonymen Holding aus Hongkong, deren Milliarden aus asiatischen Spielcasinos stammten. Wieder so eine Parabel zur Lage der Nation: Niemanden fürchtet Amerika heute mehr als China, seinen größten Gläubiger, dessen

Billigexporte das Land überschwemmen und tausende US-Jobs vernichten.

Auch Susan Gibbs, die Präsidentin der Conservancy, erkennt im Schiffsschicksal so manches Spiegelbild der nationalen Geschichte. Gibbs steigt gerade die austretene, einst glamourös ausgeleuchtete Haupttreppe zum Main Deck der *SS US* hinab. In ihrer Hand flackert eine Taschenlampe, sie leuchtet den Weg, als sie eine Frage ins Stölpchen bringt: Ob ihre Mission zur Rettung des Schiffes ein patriotisches Unterfangen sei? Gibbs strauzelt, grübelt tief. Minutenlang. Schließlich ringt sie sich ein zartes „Yes“ ab. „Ja, es ist patriotisch – weil die Kraft dieses Schiffes Menschen zusammenbringt, die sonst nichts ein.“ Gibbs ist eine linke Internationalistin und Obama-Anhängerin, und Joe Rato, ihr Mitstreiter, ein Verfechter der Rechtspopulistin Sarah Palin. Politisch haben sie sich nichts zu sagen. Beide, Gibbs wie Rato, beklagen, Amerikas Gesellschaft zerfalle immer mehr in Lager und Subkulturen. In der Conservancy sei das anders, „da ziehen wir an einem Strang, seit zehn Jahren“.

Früher, in der Ära der *SS US*, war alles anders. Konservative US-Bürger verkünden die fünfziger und frühen sechziger Jahre als gesittete Zeit ohne Homo-Ehe oder Abtreibung, derweil Progressive eine Zeit des Wohlstands erinnern, in der Amerikas Arbeiter zur Mittelschicht aufstiegen. Niemand zweifelte, dass es der nächsten Generation noch besser gehen werde. Heute glauben nur noch 17 Prozent aller US-Eltern, die eigenen Kinder würden es besser treffen als sie selbst.

Doch da ist mehr als Nostalgie, jedenfalls für Susan Gibbs. „Dies ist auch ein persönliches Projekt“, sagt sie andernfalls in ihrem Büro in Washington. Sie atmet tief durch, ehe sie zu einem Stapel Zeitungsartikel greift. Obenauf liegt eine schwarz-weiße Kopie von *Time*, es ist die Ausgabe vom 28. September 1942. Das Titelblatt zeigt einen hageren Männerkopf mit schwarzem Knitterhaut und Nickelbrille. Ein finsterner Unsympath, dessen Namen die Unterzeile preisgibt: „Schiffsbauer Gibbs“. Susan ergänzt: „Das ist mein Großvater.“

Dieser William Francis Gibbs hat die *SS United States* geschaffen – er trachtete und entworfen, gebaut und geliebt. Als „lang und dürr, einem Leichenbestatter ähnlicher als einem wirklichen Menschen“, beschreibt ihn *Time*. Gibbs war ein so gasstiger wie genialer Geist. Seit seinem zehnten Lebensjahr skizzierte er Schiffspläne, nur widerwillig studierte er Jura in Harvard, ehe er in New York ein Ingenieurbüro gründete, das im Zweiten Weltkrieg den Bau von 5500 Schiffen – 70 Prozent der gesamten US-Kriegsflotte – koordinierte.

Dann, kurz nach dem Krieg, war die Zeit reif für Gibbs' Lebensraum. Washington hatte Millionen Dollar Schiffsmieten an London bezahlen müssen, um Hunderttausende GIs aus der *Queen Mary* und der *Queen Elizabeth* von der Front in Europa heimzuführen. Nun verlangte das Pentagon nach einem eigenen, schnelleren Truppentransporter. Der Plan dafür lag seit Jahren in Gibbs' Schublade. Der brillante Kauf wollte den Briten („diesen herablassenden, hochnäsigen Mistker-

len“) das Blaue Band abjagen, und der Kalte Krieg bescherte ihm das nötige Geld: 50 der 78 Millionen Dollar Baukosten trug das Verteidigungsministerium.

Susan Gibbs hat ihren Großvater erst spät entdeckt. 1995 war's, nach dem Tod des eigenen Vaters. Der hatte den Ahnen totgeschwiegen, weil er nichts mehr zu tun haben wollte mit einem Erzeuger, der nie Zeit für seine Kinder fand und einmal einem Reporter gestand, er liebe „mit tausendprozentiger Sicherheit“ seine stählerne First Lady mehr als die eigene Frau.

Vor 16 Jahren also stieß Susan Gibbs in der väterlichen Garage auf ein Dutzend Pappkartons voll mit Skizzen, Plänen, Briefen, die sich alle nur um das eine drehten – um „das perfekte Schiff“. Die Enkelin begann zu stöbern, fasziniert von der sturen Beharrlichkeit, mit der ihr Großvater sein Ziel verfolgte. „Er hat sich seinen American Dream erfüllt“, sagt sie. Sechs Jahre dauerte es, ehe sie sich aufraffen zur Fahrt nach Philadelphia. An den Pier 82. „Ich stand da und staunte.“

New York hat Interesse: 5200 Quadratmeter vor Manhattan – mit Blick auf den Atlantik?

Noch ist Susan Gibbs nicht am Ziel. Die Verschrottung ist abgewendet, aber einen sicheren Hafen hat die *SS US* noch nicht erreicht: 200 Millionen Dollar, so schätzen Experten, werden nötig sein, um das Schiff umzurüsten in ein modernes Hotel- und Kongresszentrum. Stattdessen soll ein Museum an Bord an die eigene Glorie erinnern, vielleicht sogar inklusive des kleinen Beitrags, den das Schiff im Kampf gegen den Terror leistete. „Kein Training in Maschinenräumen“, hat jemand an eine Stahlträger gepusht: Eine Erinnerung an jene Wochen, da diese Katakomben den „Navy Seals“ als Übungstraining dienten – jenen Elitepiloten, die nun den Erzfeind Osama bin Laden erledigten. Auf große Fahrt wird die First Lady nie mehr gehen. Susan Gibbs preist ihr Schiff neuerdings als „Immobilie mit 5200 Quadratmetern in bester Lage mit Blick auf Wasser“. New Yorks Bürgermeister Michael Bloomberg hat Interesse signalisiert, auch in Miami oder Philadelphia könnte die Lady dauerhaft vor Anker gehen. Die Investoren rechnen noch.

Solange mag Susan Gibbs, die neue Herrin der *United States*, nur verhalten feiern. Stunden nach der E-Mail mit dem Kaufvertrag finden sich gegenüber von Pier 82 vier Dutzend Schiffsliebhaber ein. Man trifft sich in der Kantine eines Möbelhauses, aus dem ersten Stock hat man den besten Blick auf den Schiffskelch. Ein Festredner erhebt das Glas, vergleicht die *SS US* mit „Lady Liberty“, der Freiheitsstatue in New York. Und mit der „Liberty Bell“, also jener Freiheitsglocke, die hier in Philadelphia erklang, als anno 1776 erstmals öffentlich Americas Unabhängigkeitserklärung verlesen und die Vereinigten Staaten geboren wurden.

Susan Gibbs steht am Fenster und lächelt milde. Versonnen schaut sie hinüber zu ihrem Schiff. Sie träumt ihren eigenen „American Dream“. Den Traum vom zweiten Leben der „United States“.



Susan Gibbs vor der ausgeschlachtenen United States in Philadelphia. Ihr Großvater hat das Schiff entworfen und gebaut. Fotos: cwe, Bridgeman





Der Stolz der Supermacht, 1952 vor Manhattan: Schon bei seiner Jungfernfahrt im selben Jahr nach Southampton eroberte

Amerika darf r

Auf der „United States“ vergnügten sich die Präsidenten, Marilyn Monroe. Heute hat das Traumschiff der „Mad Men“-Ära nur noch Schrottwert.

Von Christian Wernicke

Philadelphia – Susan Gibbs hat die *United States* gerettet. Neulich, an einem trübem Vormittag in Philadelphia.

Es ist kein sonderlich feierlicher Moment, als die zierliche Frau die Restri-

– beides verschmolz, so jubelte die US-Wochenschau damals, „zu einem Symbol amerikanischer Überlegenheit“.

Heute ist der Oceanliner kaum mehr als ein schwimmender Haufen Schrott. Einsam dümpelt die *SS United States* am Pier 82 in Philadelphias Hafen. Zwei Mä-

war immer ein glückliches Schiff“), erzählt Anekdoten. Wie ihm der steife Fahrtwind einst sämtliche Exemplare der täglichen Bordzeitung aus den Händen riss: „Bis auf eine, die kriegte der Kapitän.“ Oder wie auch er ein paar Dollar beisteuerte zu dem üppigen Geburts-

den vormittag in Philadelphia.

Es ist kein sonderlich feierlicher Moment, als die zierliche Frau die Bestätigung für ihre Heldentat erhält. Ein kühler Wind weht, unter ihren Schuhen knirschen die Glassplitter eines zerborstenen Fensters, als sie auf dem Handy die E-Mail ihres Anwalts entdeckt. Da steht es, schwarz auf weiß: gekauft für drei Millionen Dollar, in voller Länge, in ganzer Breite. Die *United States* – vor dem Untergang bewahrt.

Susan Gibbs kommt es noch „irgendwie unwirklich“ vor. Alles soll plötzlich ihr gehören: das staubige Promenaden-deck, die rostigen Stahlwände, das Kino ohne Klappstühle, der leere Tanzsaal und all die endlosen Kabinengänge, in denen vor Jahren jedes Licht erlosch. Sogar das Skelett jener Taube, die sich als letzter Passagier in den Katakomben des Hauptdecks verirrt, ist im Preis unbegriffen.

Gibbs zieht den Kopf zwischen die Schultern, wenn sie von der jähen Verantwortung spricht. So, als wolle sie sich wegdrücken. Dann wiederum lacht sie. Es lasse – „dem Himmel und Barack Obama sei Dank!“ – ja nicht das Schicksal des ganzen Landes auf ihr. Nur dieses Schiff ist es, nur dieser 300 Meter lange Leib aus doppelwandigem Stahl, an dessen Bug seit sechzig Jahren der Name der Nation prangt – die *SS United States*.

Die *SS US* war (und ist bis heute) der schnellste Ozeandampfer – größer als die längst versunkene *Titanic* und so flink, dass sie selbst noch im Rückwärtsgang sämtlichen Luxuslinern enteilt wäre, die heute zur Kreuzfahrt laden. Mit 32 Knoten, also knapp 60 Stundenkilometern, peitschte sie übers Meer. Nach wie vor hält dieses Flaggschiff das Blaue Band für die rasanteste Atlantiküberquerung von Southampton nach New York.

Ein Alteisenhändler bot knapp 6 Millionen für den Dampfer, um ihn in Indien zu zersägen.

An Bord tanzten Marilyn Monroe und Salvador Dalí, saßen die US-Präsidenten Harry Truman, Dwight Eisenhower und John F. Kennedy in denselben Liegestühlen wie der deutsche Kanzler Konrad Adenauer oder der Herzog von Windsor. Tausende deutsche Nachkriegs-Auswanderer gelangten per *SS US* nach Amerika. Marlon Brando liebte dieses Schiff, auf dem er sich den Paparazzi durch Flucht in die Mannschaftskajüten entzog und mit Matrosen Gitarre spielte. Und Fürst Rainier von Monaco reiste auf der *SS US*, um seine Braut Grace Kelly aus Hollywood nach Monte Carlo zu entführen. Ein Schlager besang in den fünfziger Jahren diese „First Lady of the Sea“, sie verkörperte Pracht wie Kraft der Supermacht: Auf dem Sonnendeck und im Ballsaal der ersten Klasse floss der Champagner, unten im Maschinenraum tobten modernste Turbinen mit 248 000 PS. Der Glamour des „American Way of Life“ gepaart mit genialer Ingenieurskunst „Made in USA“

als ein schwimmender rauhen Schrott. Einsam dümpelt die *SS United States* am Pier 82 in Philadelphias Hafen. Zwei Möwen kreischen, sie kreisen über der Kommandobrücke. Seit 15 Jahren liegt der Dampfer im Brackwasser des Delaware River, fest vertäut und regungslos. Besucher betreten ein Geisterschiff: düstere Gänge, nackte Wände. Das Tafelsilber und die Kristallgläser, die Nierensessel wie die Kabinbetten, selbst die Rettungsringe – alles ist längst weg, versteigert schon anno 1984. In der Bar für die „Cabin Class“, die zweitbeste der drei Passagierklassen, stehen noch drei zerfetzte Schaumstoffhocker, auf dem dreckigen Tresen verrostet fünf Kronenkorke. Sonst herrscht Leere. Und Grabesstille. Der Tod umlauert die *SS US* seit Jahren. Als „Ship of Death“ geißelten sie Umweltschützer, da sie 1994 – gezogen von einem einzigen Schleppkahn – ihre vorerst letzte große Reise absolvierte. In der Türkei und der Ukraine riss man ihr die Eingeweide aus dem Schiffsleib: Sämtliche Wände und Decken, selbst Sessel und Gardinen waren asbestverseucht. Ihre Erbauer hatten panische Angst vor Feuer, nur zwei Dinge an Bord durften aus Holz sein: der Schlachter-Tisch in der Küche und das Klavier im Salon. Steinway & Sons hätten einen Aluminiumflügel liefern sollen, doch Theodore Steinway überzeugte die Ingenieure per Experiment: Er setze eines seiner Instrumente mit Benzin in Brand und bewies, dass die Flammen nicht übergriffen.

Asbestfrei und entkernt wartete die *SS US*, dass irgendein Reeder sie aufzucken und wiederbeleben würde. Stattdessen rückte der Exitus näher: Ihre finale Fahrt sollte sie vor Indiens Küste führen, wo Kähne aus aller Welt zersägt und verschrottet werden. Schon hatte ein Alteisenhändler 5,9 Millionen Dollar geboten für die Gebeine dieser „First Lady“. Auf solch elende Weise war 2009 die greise *France* verendet, das französische Pendant der *United States*.

Davor hat Susan Gibbs die alte „First Lady“ nun bewahrt. Diese dreifache Mutter und Anthropologin, die im Hauptberuf für einen Solidaritätsfonds Frauenprojekte in Asien und Afrika managt, ist weder reich noch mächtig. Aber die Frau mit der sanften Stimme träumt groß. Die Story dieses Wracks ist ihre Familiengeschichte; schon ihr Großvater, der längst vergessene Schiffsarchitekt, stand lebenslang im Bann dieses Riesen. Nur, davon will sie später reden. Erst einmal hebt sie den Zeigefinger und erklärt fast feierlich: „Die Rettung dieses Schiffes ist für mich auch ein Signal gegen die Mentalität unserer Wegwerfgesellschaft.“

Gibbs ist zäh. Und sie hat Freunde. Dan McSweeney zum Beispiel, den schneidigen Major des Marinekorps, der sogar während des Irakkriegs von seinem Stützpunkt in Bagdad aus per Internet für die *SS US* kämpfte. Oder Joe Rota, den netten Rentner, der sich einst als Telegrammjunge und Lift-Boy auf dem Oceanliner verdingte und zum Stewart hocharbeitete. Rota schwelgt in Erinnerungen („Dies

München Seite 3, Bayern Seite 3
den riss: „Dis au eme, die kriegte der Kapitän.“ Oder wie auch er ein paar Dollar beisteuerte zu dem üppigen Geburtstagsgeschenk, mit dem die Besatzung ihren geliebten Kommodore ehrte: „Dem haben wir ein nagelneues Auto geschenkt, einen Ford.“

Gibbs, McSweeney und Rota bilden den harten Kern der „SS United States Conservancy“, eines Bürgervereins, der diese „lebende Legende“ reanimieren will. Die Hilfsappelle wirken, mehr als 5000 Menschen antworteten mit Spen-

Dieser Liner ist wie das Land. Und er weckt bei Linken wie Rechten patriotische Gefühle.

den: Schulkinder schickten fünf Dollar Taschengeld, zumeist ältere Menschen zwackten 25 oder 50 Dollar ab. Ein Gönner griff tief in die Tasche für „The Big U“: Gerry Lenfest, Milliardär und Philanthrop aus Philadelphia, gab der „Conservancy“ 5,8 Millionen Dollar. Drei Millionen für den Kauf, der Rest sichert vorerst den Unterhalt des Schiffs. Monatlich sind 60 000 Dollar Liegegebühr fällig. Jede Reparatur, jeder Pinselstrich kostet extra.

Es sind recht vaterländische Töne, mit denen der Retter-Verein wirbt. Ein Faltblatt der Conservancy schwelgt, die beiden mächtigen Schornsteine der *SS US* hätten, glänzend lackiert in nationalem Blau-Weiß-Rot, einst „für jeden, der sie erblickte, Demokratie und Hoffnung symbolisiert“. Das klingt, als stünde für die Autoren mehr auf dem Spiel. Als fürchten sie insgeheim, dass es ihrer stolzen Nation so ergehen könnte wie dem einstigen Staatsschiff. Und als hofften sie, die Rettung der *SS US* könnte ein Omen sein für ein Land, das zuletzt sehr oft und fast un-amerikanisch mit sich haderte.



Susan Gibbs vor der ausgeschlachteten *United States*. Ihr Großvater hat das Schiff entworfen und geb



...n eroberte das Schiff das Blaue Band für die schnellste Atlantiküberquerung.

Foto: Bettmann/Corbis

f nicht sterben

Marilyn Monroe, Grace Kelly, Marlon Brando und Salvador Dalí.
 ...wert. Aber einige Frauen und Männer verhindern jetzt den Untergang.

er-
 teife
 klare
 Hän-
 der
 Dol-
 erte-
 Tatsächlich drängen sich ja Parallelen
 auf. Plan und Bau, Glorie wie Verfall die-
 ses Schiffes umspannen das „American
 Century“, also das von den Vereinigten
 Staaten dominierte 20. Jahrhundert. Frü-
 heste Blaupausen für den Rekord-Riesen
 entstanden, als die USA gerade in den Ere-

Billigexporte das Land überschwemmen
 und tausende US-Jobs vernichten.

Auch Susan Gibbs, die Präsidentin der
 Conservancy, erkennt im Schiffsschick-
 sal so manches Spiegelbild der nationa-
 len Geschichte. Gibbs steigt gerade die
 ausgestratene, einst glamouröse ausschlech-

len“) das Blaue Band abjagen, und der
 Kalte Krieg bescherte ihm das nötige
 Geld: 50 der 78 Millionen Dollar Baukos-
 ten trug das Verteidigungsministerium.

Susan Gibbs hat ihren Großvater erst
 spät entdeckt. 1995 war's, nach dem Tod
 des eigenen Vaters. Der hatte den Abner

Der Dol-
orts-
zung
Dem
ge-
lden
tates
der
eren
r als
pen-

d.
e
le.

ollar
chen
Fön-
Big
ilan-
ser-
illio-
rerst
sind
e Re-
ra.
, mit
Falt-
bei-
US
alem
r sie
sym-
r die
chte-
Na-
igen
Ret-
n für
t un-

Staaten dominierte 20. Jahrhundert. Frü-
heste Blaupausen für den Rekord-Riesen
entstanden, als die USA gerade in den Ers-
ten Weltkrieg zogen und zur Weltmacht
heranwuchsen. Nach dem Zweiten Welt-
krieg wollte Washington seine Potenz mit
diesem Luxus-Dampfer beweisen. Alles
war „Made in USA“. Turbinen und Kons-
truktionsplan versah das Verteidigungs-
ministerium mit dem Siegel „Top Se-
cret“. Tausend Bedienstete verwöhnten
2000 Passagiere an Bord – aber binnen 48
Stunden ließ sich die *SS US* zum Truppen-
transporter für 14 000 Soldaten umrü-
sten. Eine Geheimwaffe im Kalten Krieg,
verkleidet als Traumschiff für Europas
Aristokratie und Amerikas Geldadel.

Als dann Flugzeuge die Hoheit über
dem Atlantik eroberten, begann der Nie-
dergang der *SS US*. Ausgemustert wurde
sie 1969 – derweil ging's auch mit der Su-
permacht bergab. Der Dollar büßte sei-
nen Glanz als alleinige Weltwährung ein,
die Supermacht verrannte sich in einem
Dschungelkrieg in Vietnam. Die Ölkrise
machte den Schiffsbetrieb ruinös teuer,
mehrfach wurde der „Stolz der Nation“
in den achtziger Jahren verscherbelt. Die
Terroranschlägen vom 11. September
2001, obendrein der Crash an der Wall
Street 2008 zerstörten endgültig den
Traum, die *SS US* für Kreuzfahrten vor
Hawaii wiederzubeleben. Bin Ladens
Heimtücke markierte zugleich das Ende
des amerikanischen Jahrhunderts: Die
Großmacht schlug zurück – aus Notwehr
am Hindukusch, aus blinder Wut in der
Wüste. Die beiden Kriege haben das Land
ausgezehrt, seelisch wie finanziell.

„The Big U“ verrostete zuletzt in den
Händen einer anonymen Holding aus
Hongkong, deren Milliarden aus asiati-
schen Spielcasinos stammten. Wieder so
eine Parabel zur Lage der Nation: Nie-
manden fürchtet Amerika heute mehr als
China, seinen größten Gläubiger, dessen

sai so manches Spiegelbild der nationa-
len Geschichte. Gibbs steigt gerade die
ausgetretene, einst glamourös ausgeleuch-
tete Haupttreppe zum Main Deck der
SS US hinab. In ihrer Hand flackert eine
Taschenlampe, sie leuchtet den Weg, als
sie eine Frage ins Stolpern bringt: Ob ihre
Mission zur Rettung des Schiffs ein patrio-
tisches Unterfangen sei? Gibbs strau-
chelt, grübelt tief. Minutenlang. Schließ-
lich ringt sie sich ein zartes „Yes“ ab: „Ja,
es ist patriotisch – weil die Kraft dieses
Schiffes Menschen zusammenbringt, die
sonst nichts eint.“ Gibbs ist eine linke In-
ternationalistin und Obama-Anhängerin,
und Joe Rato, ihr Mitstreiter, ein Verehr-
er der Rechtspopulistin Sarah Palin. Poli-
tisch haben sie sich nichts zu sagen. Bei-
de, Gibbs wie Rato, beklagen, Amerikas
Gesellschaft zerfalle immer mehr in La-
ger und Subkulturen. In der Conservancy
sei das anders, „da ziehen wir an einem
Strang, seit zehn Jahren“.

Früher, in der Ära der *SS US*, war alles
anders. Konservative US-Bürger verklä-
ren die fünfziger und frühen sechziger
Jahre als gesittete Zeit ohne Homo-Ehe
oder Abtreibung, derweil Progressive an
eine Zeit des Wohlstands erinnern, in der
Amerikas Arbeiter zur Mittelschicht auf-
stiegen. Niemand zweifelte, dass es der
nächsten Generation noch besser gehen
werde. Heute glauben nur noch 17 Pro-
zent aller US-Eltern, die eigenen Kinder
würden es besser treffen als sie selbst.

Doch da ist mehr als Nostalgie, jeden-
falls für Susan Gibbs. „Dies ist auch ein
persönliches Projekt“, sagt sie andern-
tags in ihrem Büro in Washington. Sie at-
met tief durch, ehe sie zu einem Stapel
Zeitungartikel greift. Obenauf liegt eine
schwarz-weiße Kopie von *Time*, es ist die
Ausgabe vom 28. September 1942. Das Ti-
telblatt zeigt einen hageren Männerkopf
mit schwarzem Knitterhut und Nickel-
brille. Ein finsterner Unsympath, dessen
Namen die Unterzeile preisgibt: „Schiffs-
bauer Gibbs“. Susan ergänzt: „Das ist
mein Großvater.“

Dieser William Francis Gibbs hat die
SS United States geschaffen – erdacht
und entworfen, gebaut und geliebt. Als
„lang und dürr, einem Leichenbestatter
ähnlicher als einem wirklichen Men-
schen“, beschreibt ihn *Time*. Gibbs war
ein so garstiger wie genialer Geist. Seit
seinem zehnten Lebensjahr skizzierte er
Schiffspläne, nur widerwillig studierte er
Jura in Harvard, ehe er in New York ein
Ingenieurbüro gründete, das im Zweiten
Weltkrieg den Bau von 5500 Schiffen – 70
Prozent der gesamten US-Kriegsflotte –
koordinierte.

Dann, kurz nach dem Krieg, war die
Zeit reif für Gibbs' Lebenstraum. Wa-
shington hatte Millionen Dollar Schiffs-
mieten an London bezahlen müssen, um
Hunderttausende GIs auf der *Queen Mary*
und der *Queen Elisabeth* von der Front in
Europa heimzuholen. Nun verlangte das
Pentagon nach einem eigenen, schnelle-
ren Truppentransporter. Der Plan dafür
lag seit Jahren in Gibbs' Schubladen. Der
brillante Kauz wollte den Briten („diesen
herablassenden, hochnäsigen Mistker-

München Seite 3, Bayern Seite 3

Susan Gibbs hat ihren Großvater erst
spät entdeckt. 1995 war's, nach dem Tod
des eigenen Vaters. Der hatte den Ahnen
totgeschwiegen, weil er nichts mehr zu
tun haben wollte mit einem Erzeuger, der
nie Zeit für seine Kinder fand und einmal
einem Reporter gestand, er liebe „mit tau-
sendprozentiger Sicherheit“ seine stähler-
ne First Lady mehr als die eigene Frau.

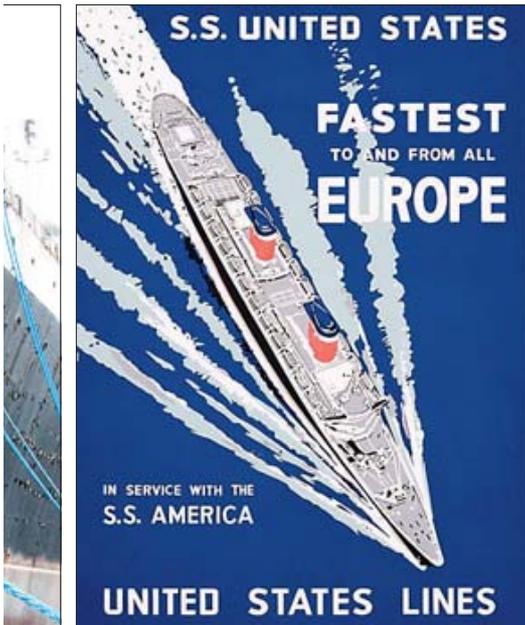
Vor 16 Jahren also stieß Susan Gibbs in
der väterlichen Garage auf ein Dutzend
Pappkartons voll mit Skizzen, Plänen,
Briefen, die sich alle nur um das eine dre-
hen – um „das perfekte Schiff“. Die Enke-
lin begann zu stöbern, fasziniert von der
sturen Beharrlichkeit, mit der ihr Großva-
ter sein Ziel verfolgte. „Er hat sich seinen
'American Dream' erfüllt“, sagt sie.
Sechs Jahre dauerte es, ehe sie sich auf-
raffte zur Fahrt nach Philadelphia. An
den Pier 82. „Ich stand da und staunte.“

New York hat Interesse: 5200 Quadratmeter vor Manhattan – mit Blick auf den Atlantik?

Noch ist Susan Gibbs nicht am Ziel.
Die Verschrottung ist abgewendet, aber
einen sicheren Hafen hat die *SS US* noch
nicht erreicht: 200 Millionen Dollar, so
schätzen Experten, werden nötig sein, um
das Schiff umzurüsten in ein modernes
Hotel- und Kongresszentrum. Stattdes-
sen soll ein Museum an Bord an die eigene
Glorie erinnern, vielleicht sogar inklusive
des kleinen Beitrags, den das Schiff im
Kampf gegen den Terror leistete. „Kein
Training in Maschinenräumen“, hat je-
mand an eine Stahltür gepinselt: Eine Er-
innerung an jene Wochen, da diese Kata-
komben den „Navy Seals“ als Übungster-
rain dienten – jenen Elitetruppen, die nun
den Erzfeind Osama bin Laden erledig-
ten. Auf große Fahrt wird die First Lady
nie mehr gehen. Susan Gibbs preist ihr
Schiff neuerdings als „Immobilie mit
5200 Quadratmetern in bester Lage mit
Blick aufs Wasser“. New Yorks Bürger-
meister Michael Bloomberg hat Interesse
signalisiert, auch in Miami oder Philadel-
phia könnte die Lady dauerhaft vor An-
ker gehen. Die Investoren rechnen noch.

Solange mag Susan Gibbs, die neue
Herrin der *United States*, nur behalten
feiern. Stunden nach der E-Mail mit dem
Kaufvertrag finden sich gegenüber von
Pier 82 vier Dutzend Schiffsliebhaber
ein. Man trifft sich in der Kantine eines
Möbelhauses, aus dem ersten Stock hat
man den besten Blick auf den Schiffsleib.
Ein Festredner erhebt das Glas, ver-
gleicht die *SS US* mit „Lady Liberty“, der
Freiheitsstatue in New York. Und mit der
„Liberty Bell“, also jener Freiheitsglo-
cke, die hier in Philadelphia erklang, als
anno 1776 erstmals öffentlich Amerikas
Unabhängigkeitserklärung verlesen und
die Vereinigten Staaten geboren wurden.

Susan Gibbs steht am Fenster und lä-
chelt milde. Versonnen schaut sie hinüber
zu ihrem Schiff. Sie träumt ihren eigenen
„American Dream“. Den Traum vom
zweiten Leben der „United States“.



chteten United States in Philadelphia. Ihr
und gebaut. Fotos: cwe, Bridgemanart