

Die Titanic-Katastrophe als Wendepunkt in der Rettungsbootfrage

Ostersehle, Christian

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Ostersehle, C. (2008). Die Titanic-Katastrophe als Wendepunkt in der Rettungsbootfrage. *Deutsches Schiffsarchiv*, 31, 63-124. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-65997-7>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

► CHRISTIAN OSTERSEHLTE

Die TITANIC-Katastrophe als Wendepunkt in der Rettungsbootfrage

*Dem Andenken meines Vaters,
Dipl.-Bibl. Burkhart Ostersehlte (1921–2008),
der mir das maritime »sacre feu« vermittelt
und mir schon früh die TITANIC nahebrachte.*

1. Das anhaltende Interesse an der TITANIC

Eine französische Veröffentlichung hat sicherlich Recht mit der lapidaren Feststellung: *Le RMS TITANIC est certainement le navire plus connu au monde (après l'Arche de Noé)*.¹ Die Wiederentdeckung des Wracks am 1. September 1985 durch den amerikanischen Ozeanographen Robert Ballard, Ausstellungen in den 1990er Jahren sowie der letzte bedeutende Kinofilm über das Unglück (1997) haben um die Jahrtausendwende zu einem neuen TITANIC-Boom geführt, der in zahlreichen Sachbüchern seriöser wie zweifelhafter Art, Souvenirs in jeder erdenklichen Vielfalt bis hin zu abstrusen Geschmacklosigkeiten seinen Niederschlag gefunden hat. Doch auch vor dieser neuen »Welle« war die TITANIC keineswegs in Vergessenheit geraten: Eine bereits vorher reichhaltige Literatur, Kinofilme unterschiedlicher Qualität, die ewigen ärgerlichen Gerüchte um die Legende mit dem »Blauen Band«², aber auch um die angeblich vor dem Unglück postulierte Unsinkbarkeit³ haben den Seenotfall vom 14./15. April 1912 auf der Jungferreise des kurz zuvor von der Werft Harland & Wolff in Belfast an die White Star Line in Liverpool abgelieferten Transatlantikdampfers TITANIC (mit 46 329 BRT das damals größte Schiff der Welt) von Anfang an zu einem schier unsterblichen Mythos werden lassen.⁴

Den insgesamt 854 Überlebenden, die am nächsten Morgen vom herbeigeeilten Dampfer *CARPATHIA* (13 603 BRT) der mit White Star konkurrierenden, ebenfalls in Liverpool ansässigen Cunard Line gerettet wurden, standen insgesamt 1503⁵ umgekommene Besatzungsmitglieder und Passagiere gegenüber.⁶ So galt die TITANIC-Katastrophe noch nach zwei verheerenden Weltkriegen, die mit so verlustreichen Versenkungen wie jener der *LUSITANIA* (7. Mai 1915, 1198 Tote) oder der *WILHELM GUSTLOFF* (30. Januar 1945, rund 6000–9000 Tote) aufwarteten, lange Zeit als das schlimmste Schiffsunglück in Friedenszeiten. Erst am 20. Dezember 1987 kollidierte die bis dahin einer breiten Öffentlichkeit unbekannte philippinische Fähre *DOÑA PAZ* (2324 BRT) vor der Insel Mindoro mit einem kleinen Küstentanker und geriet in Brand. Die Folgen waren schrecklich: 4386 Tote.⁷ Denselben lang anhaltenden Widerhall wie die nunmehr in der Opferzahl überflügelte TITANIC hat dieses Unglück aber nicht hinterlassen, wie überhaupt Fähr- und Passagierschiffsunglücke in der »Dritten Welt«, denen es an Tragik und Menschenverlusten nicht mangelt, unter einem seltsamen Defizit an Publizität in der Medienlandschaft der Industriestaat-

ten leiden und meist schnell wieder vergessen sind. In ähnlicher Weise sind der TITANIC zeitlich nahe Katastrophen an Land – etwa im Bergbau⁸ – zumindest weitgehend aus der öffentlichen Erinnerung verschwunden. Möglicherweise aber – sicher ist das noch keineswegs – hat die estnische Ostseefähre ESTONIA (gesunken am 28. September 1994, 838 Todesopfer)⁹ Kurs auf eine der TITANIC ähnliche Unsterblichkeit genommen, weshalb in einem seriösen Fachbuch zu lesen ist: *Der Untergang der ESTONIA – die TITANIC-Katastrophe der 90er Jahre?*¹⁰

Andere, ähnlich tragische Schiffsunglücke mit teilweise vergleichbar hohen Verlusten wie die TITANIC sind im Bewusstsein der breiten sowie der maritim-fachlichen Öffentlichkeit beiseite geschoben worden. So ist die Kollision des englischen Passagierschiffes EMPRESS OF IRELAND (Canadian Pacific, 14 191 BRT, 1906) mit dem norwegischen Frachter STORSTAD am 29. Mai 1914 auf dem St. Lorenz-Strom (1024 Todesopfer) durch den nur kurz danach ausbrechenden Krieg rasch in den Hintergrund getreten.¹¹ Auch zwei Unglücke in einer fernerer Vergangenheit, die es an Opferzahl mit der TITANIC sehr wohl aufnehmen können, sind von der Katastrophe von 1912 überdeckt worden. Die Kesselexplosion sowie der folgende Brand des Mississippi-Raddampfers SULTANA am 27. April 1865 bei Memphis kostete annähernd 1700 von etwa 2300 an Bord befindlichen Menschen das Leben.¹² Mehr als ein halbes Jahrhundert früher strandeten in der Nacht vom 23. auf den 24. Dezember 1811 in einem heftigen Nordweststurm vor Thorsminde an der jütländischen Westküste – am westlichen Ausgang des Limfjords – die beiden britischen Linienschiffe HMS DEFENCE und HMS ST. GEORGE: 1396 Besatzungsmitglieder kamen um, nur 18 Überlebende erreichten den rettenden Strand. Zwar erinnert am Unglücksort ein kleines Museum mit entsprechenden Fundstücken an diese Katastrophe, die dennoch weitgehend unbekannt geblieben ist.¹³

Ungeachtet dieser Vergleichsbeispiele stehen die Toten der TITANIC stellvertretend für das Millionenheer an Schiffbrüchigen aus Jahrtausenden Schifffahrts- und Menschheitsgeschichte. Deswegen ist das nicht erlahmende öffentliche Interesse an dieser Schiffskatastrophe legitim, wenn es in eine sinnvolle Richtung gelenkt wird.¹⁴

2. Forschungsergebnisse und ihre Relevanz

Es stellt sich nun die Frage, wie man sich bei der TITANIC der vielschichtigen Problematik nähern kann. Die Literatur hierüber ist, was wenig überrascht, Legion.¹⁵ Das wichtigste Sujet, auf das sich das öffentliche Interesse, dessen medialer Niederschlag, die inzwischen zahlreichen Filme und nicht zuletzt die Aktivität der diversen TITANIC-Vereine stützen, besteht zweifellos aus den Einzelvorgängen in der Katastrophennacht des 14./15. April 1912, jener *Night to Remember*, die Walter Lord in seinem erstmals 1958 erschienenen und so betitelten Buch minutiös dargestellt hat.¹⁶ Dieser Klassiker hat aber nach Ansicht der heutigen Forschung die Vorgänge weitgehend aufgeklärt¹⁷, wobei zu berücksichtigen ist, dass bereits die sofort nach dem Unglück eingesetzten amerikanischen und britischen Untersuchungskommissionen, auf die noch einzugehen ist, Pionierarbeit geleistet haben. Trotz dieser, wie es scheint, erschöpfenden Quellenlage ist bis heute die Diskussion über den Unglückshergang¹⁸ nicht zur Ruhe gekommen. Der Eindruck drängt sich auf, dass auf einem längst umgepflügten Acker immer wieder neue Furchen gezogen werden. Manche längst erledigte Diskussion flammt unnötigerweise wieder auf, abstruse Verschwörungstheorien machen die Runde und werden von unkritischen Medien aufgegriffen.¹⁹ Anderes mutet als eine Banalitätsammlung um ihrer selbst willen an, die im Erkenntnisgewinn nicht weiterführt.²⁰

Nach der Entdeckung des Wracks, das vom US-Forschungsschiff KNORR aus 1985 in zwei Teilen in 3800 Metern Tiefe inmitten eines ausgedehnten Trümmerfeldes (Position 41°43'57" N 49°56'49" W) aufgefunden und dokumentiert wurde, hat der derzeitige, dem Verfall preis-

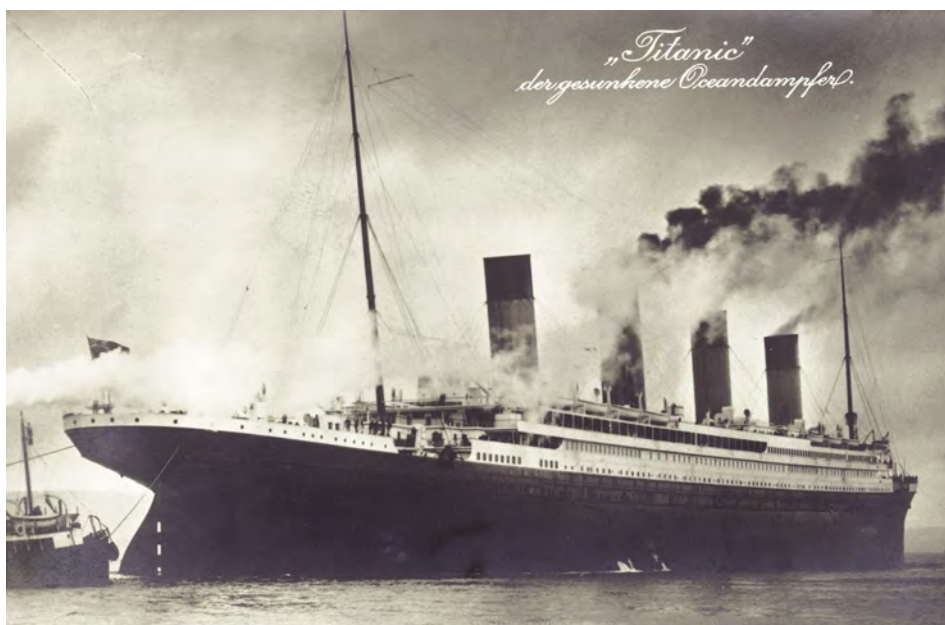


Abb. 1 Als die TITANIC noch keine Schlagzeilen machte: Am 2. April 1912 verlässt das wertneue Schiff Belfast und wird von den Schleppdampfern HORNBY, HERCULANEUM, HUSKISSON und HERALD der Liverpooler Reederei The Alexandra Towing Co. Ltd., die wegen eines wenig leistungsfähigen Belfast Schleppwesens engagiert worden war, hinausbugsiert. Dieses Foto wurde in Österreich nach dem Unglück als Postkarte publiziert. (Slg. d. Verf.)

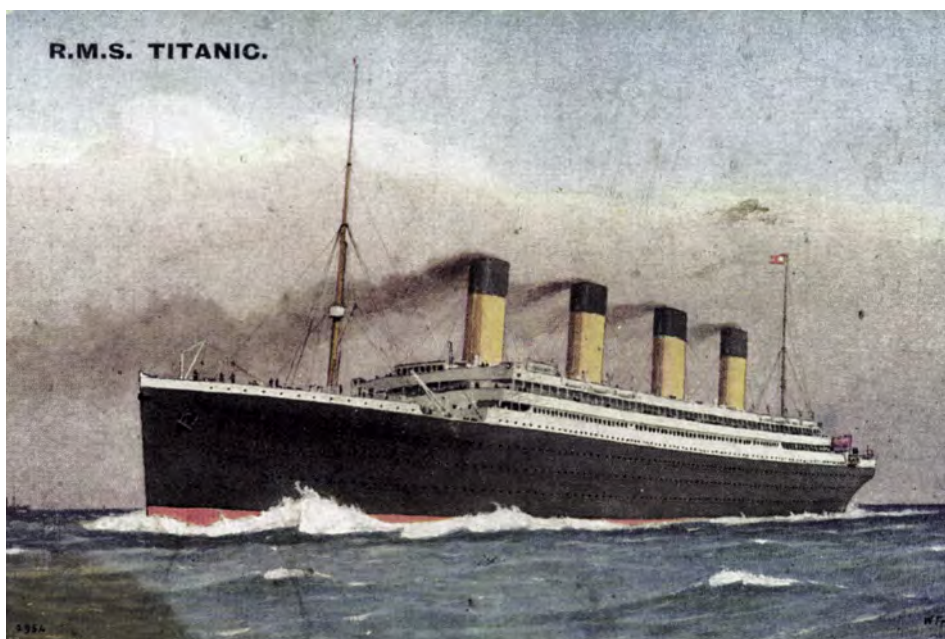


Abb. 2 Diese zeitgenössische kolorierte Postkarte zeigt nicht die TITANIC, sondern ihr Schwesterschiff OLYMPIC. Deren Promenadendeck war vorne offen und nicht – wie bei der TITANIC – verglast. Die Karte in ihrer manipulierten Zuordnung belegt den bereits unmittelbar nach dem Unglück einsetzenden TITANIC-Mythos. (Slg. d. Verf.)

gegebene Zustand in seiner morbiden und schaurigen Faszination die Öffentlichkeit bis heute nicht mehr losgelassen.²¹ Ebenfalls weithin bekannt geworden sind die realistischen Gemälde des amerikanischen Malers Ken Marschall (geb. 1951), der den Untergang des Schiffes sowie das Wrack in einer Reihe von Arbeiten festgehalten hat.²² Nach der Entdeckung der TITANIC drang eine Reihe weiterer Tauchexpeditionen dorthin vor, was schließlich die umstrittene, heftig kritisierte Bergung und Ausstellung zahlreicher Artefakte nach sich zog.²³ Epigonal wirkt eine Reihe weiterer Untersuchungen und Dokumentationen historisch relevanter Schiffswracks, nicht zuletzt durch Ballard selbst.²⁴ Da es sich sämtlich um Schiffe handelt, die bereits durch schriftliche und bildliche Quellen hinreichend überliefert sind, greift hier streng wissenschaftlich der Begriff der Schiffsarchäologie nicht, wie es bei vorgeschichtlichen, antiken, mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Funden der Fall ist. Vielmehr handelt es sich um eine Wrackdokumentation, die nur aufgrund des besonderen öffentlichen Interesses eine Rechtfertigung findet. Als eine aus seiner Wrackerkundung herrührende Fragestellung hat Ballard später versucht, den Sinkvorgang bis zum Aufschlagen der beiden Schiffshälften auf dem Meeresboden minutiös nachzuvollziehen²⁵ und dadurch in Fachkreisen und der breiten Öffentlichkeit eine bis heute anhaltende, mitunter esoterisch wirkende Diskussion ausgelöst.²⁶ Hinsichtlich einer rein technischen Interpretation mögen diese Überlegungen ihren Sinn haben, für eine ethisch tiefer gehende Beurteilung der letzten Schreckensminuten der Opfer erscheinen sie belanglos.²⁷

Die wissenschaftliche maritim-historische Forschung kann sich mit diesen publikumswirksamen, aber letztlich unergiebigsten Fragestellungen nicht zufrieden geben, sondern muss nach Hintergründen suchen, die bei der TITANIC eine wichtige, oft aber vernachlässigte Rolle spielen. Recht gut ausgeleuchtet ist der wirtschaftsgeschichtliche Kontext. Die Bauwerft Harland & Wolff (gegr. 1853) sowie die Reederei White Star (gegr. 1869) sind, trotz mancher Verluste von Originalquellen, recht erschöpfend dargestellt worden, zumal das Verhältnis zwischen beiden Unternehmen weit über die übliche Beziehung Werft – Auftraggeber hinausging und von einer Symbiose in den Interessen und Besitzverhältnissen geprägt war.²⁸ Auch die allgemeine Transatlantikschiifffahrt, vor deren ökonomischen Sachzwängen sich das alles abspielte, ist inzwischen intensiv behandelt worden.²⁹

Neben der Unglücksfahrt finden bis heute kulturgeschichtliche, um nicht zu sagen kulturpessimistische Betrachtungen rund um die TITANIC-Katastrophe breiten medialen Niederschlag. Das Unglück wird als Vorbote des nahenden Ersten Weltkriegs oder Symbol einer sich anbahnenden Sinnkrise der technisch-industriellen Gesellschaft gedeutet, obwohl beide Phänomene sich an unzähligen anderen Erscheinungen festmachen ließen. Der ernsthafte Kern dieser Erörterung besteht aber in der unbestreitbaren Tatsache, dass die TITANIC ihre eigene, hoch komplexe sowie vielfältig gestreute Rezeptions- und Kulturgeschichte hervorgebracht hat.³⁰ Den Ausgangspunkt hierfür bildeten die von Anfang an monumentale öffentliche Erregung und Anteilnahme sowie das damit verbundene internationale Medienecho.³¹

Im engeren Sinne interessiert jene historische Fragestellung, die der zeitgenössischen³² und späteren Rezeption des Unglücks nachgeht und damit das Phänomen des geradezu »flächendeckenden« TITANIC-Mythos genauer bestimmen und nachweisen kann. Hierzu hat das substantielle TITANIC-Handbuch von Hess und Hessel 1999 einen Weg gewiesen: *In der Vielfalt der Äußerungen ist erkennbar, welchen enormen Einfluß das Unglück vom April 1912 auf die Kulturgeschichte gehabt hat. Hier besteht echter Forschungsbedarf, da sich aus der Klärung des Einflusses auf die Kulturgeschichte vielleicht auch das ungebrochene Interesse an der TITANIC und die Aufmerksamkeit einer extrem breiten Schicht von Rezipienten erklären ließe.*³³

Es hat sich als sinnvoll herausgestellt, ausgewählte Orte mit einem engeren Bezug zum Schiff näher zu erforschen. So hat eine Untersuchung des Basishafens der TITANIC, des südenglischen Southampton, verbunden mit vorausgegangener volkskundlicher Sammeltätigkeit, vielfältige

und aufschlussreiche Ergebnisse geliefert.³⁴ Ebenso ist die Beziehung des Bauortes Belfast zum Schiff, zur Werft und zum Unglück in einer ansprechenden kulturhistorischen Studie ausgeleuchtet worden.³⁵

Genauso sinnvoll erscheint eine kultur- und sozialgeschichtliche Rückkoppelung mit Herkunftsgebieten einzelner Fahrgastgruppen, nicht zuletzt aus der III. Klasse (dem früheren Zwischendeck), bei der es sich vor allem um Auswanderer handelte. Schweden³⁶, Kroatien³⁷ und Bulgarien³⁸ haben bereits entsprechende Aufmerksamkeit gefunden, wodurch aufschlussreiche kultur- und sozialgeschichtliche Miniaturen erarbeitet wurden.

Sinnvoll erscheinen ferner Untersuchungen über die Resonanz in wichtigen konkurrierenden Hafenplätzen. Über Bremen ist (mit Seitenblicken nach Hamburg, Deutschland allgemein und Österreich-Ungarn) bereits geforscht worden.³⁹ Liverpool, Rotterdam und Le Havre sowie eine gründlichere Untersuchung über Hamburg stellen weitere Desiderate dar.

Schließlich bilden Sicherheitsfragen im Umkreis der TITANIC ein gewichtiges schiffahrts-, technik- und sozialgeschichtliches Forschungsthema. Hierüber ist bereits zu einigen wichtigen Aspekten gearbeitet worden. So ist das Funkwesen, das seit der Jahrhundertwende die Kommunikation in der Seeschifffahrt revolutioniert hatte, nach dem Unglück einer gründlichen Verbesserung unterzogen worden, die sich in einer Fachkonferenz in London (Juli 1912) und einem internationalen Vertrag (1. Juli 1913) niederschlug. Vor allem die Qualifikation für Bordfunker, veränderte Dienstzeiten der Bordfunkstellen und Seenotfrequenzen wurden neu geregelt, wovon die Literatur ausführlich berichtet.⁴⁰

Dasselbe gilt für die von den wichtigsten Seefahrtsnationen gemeinsam finanzierte Eispatrouille auf dem Nordatlantik, welche die Bewegungen der Eisberge überwachen und vor ihnen warnen soll. Diese Aufgabe wurde durch den 1790 gegründeten amerikanischen Zollkutterdienst (US Revenue Cutter Service/USRCS, seit 1915 US Coast Guard/USCG) übernommen, der die Überwachung mit Schiffen im Frühjahr 1913 aufnahm. Mit Unterbrechung durch die beiden Weltkriege führt die USCG mit Schiffen und seit 1946 aus der Luft bis heute diese Aufgabe mit Erfolg durch.⁴¹

3. Zu wenig Rettungsboote: Zur Entstehung eines Problems

Rettungsboote betrachtete man bis zur TITANIC-Katastrophe nicht als ultima ratio, um im See-notfall allen Menschen an Bord auf einen Schlag Zuflucht zu bieten, sondern eher als ein Mittel zum Übersetzen der Schiffbrüchigen zwischen dem Havaristen und einem herbeieilenden Schiff. Die Ursachen für dieses Erkenntnisdefizit aus heutiger Sicht sind in weit zurückliegender Zeit zu suchen. Aufgrund des damaligen, mit heutigen Verhältnissen verglichen nur rudimentären Stands der Technik und der Navigation war selbstverständlich auch die hansische Schifffahrt im Mittelalter von Schiffbrüchen betroffen. Wegen der meist küstennahen Fahrtrouten scheinen vor allem Strandungen häufig gewesen zu sein.⁴² Der Bremer Koggefund von 1380 hat, allein wegen seines unfertigen Ausrüstungsstands, zwar kein dazugehöriges Boot zu bieten⁴³, dass aber Koggen eines mitgeführt haben, ist zumindest auf dem Siegel von Sandwich (England) aus dem 13. Jahrhundert nachgewiesen.⁴⁴ Die Besatzungsstärke einer Kogge wird auf zehn bis zwanzig Mann geschätzt.⁴⁵ So ist vorstellbar, dass im Notfall deren Besatzung zumindest theoretisch eine Chance besaß, sich mit dem sonst als Zubringer eingesetzten Beiboot in Sicherheit zu bringen. Diese Verhältnisse änderten sich im weiteren Verlauf der vorindustriellen Segelschifffahrt nicht entscheidend. Die mit einem an Bord befindlichen Boot ad hoc improvisierte Rettung blieb für Jahrhunderte vorherrschend.

Die künstlerische Überlieferung stützt diesen Befund. Darstellungen von Schiffbrüchen sind seit der Antike, durchgängig seit dem Mittelalter überliefert, bis in die Frühe Neuzeit meist im

Zusammenhang mit Votivdarstellungen oder ähnlicher Metaphorik. Der Schiffbruch als hingenommenes Schicksal zieht sich als Motiv durch die Kunst des Mittelalters und der Frühen Neuzeit.⁴⁶ Nach der Darstellung von Beiboote, dazu noch als Rettungsmittel, sucht man jedoch weithin vergeblich.⁴⁷ Erst die Kunst des 17. Jahrhunderts scheint mit entsprechender Thematisierung begonnen zu haben.⁴⁸ Allerdings liegen aus dieser quellenreicheren Zeit auch Informationen anderer Art vor.

Modelle in Schifffahrtsmuseen sowie Gemälde und Stiche geben, vor allem seit dem 17. Jahrhundert, eindeutig darüber Auskunft, dass ein frühneuzeitliches Segelschiff – allein aus Platzmangel – nur über wenige Beiboote verfügte, die zumeist auf dem Deck gelagert waren und vor allem Verbindungszwecken dienten. Diese Boote konnten nur so groß sein, dass sie mit Blöcken und Taljen (Flaschenzügen), die mit der Takelage verbunden waren, angehievt und zu Wasser gelassen werden konnten. Ein Werk über historischen Schiffsmodellbau präzisiert: *Im Anfang des 17. Jahrhunderts führte man an Bord nur ein oder zwei Boote mit, während ein größeres geschleppt wurde. Dieser Brauch, ein Boot zu schleppen, das zu groß war, um an Bord mitgeführt zu werden, bestand wohl bis zur Mitte des Jahrhunderts. Später führte man die Boote ineinandergestellt auf der Kuhlgrätting oder über dem Großluk mit. Sie dienten hauptsächlich zum Lastentransport und Hafenverkehr. Im Verhältnis zur Mannschaft war die Zahl der Boote sehr gering. Selbst Dreidecker mit über 600 Mann Besatzung besaßen nur 3 Boote.*⁴⁹

Da sich die damaligen Kriegsmarinen in ihrem Organisationsgrad stetig weiterentwickelten und zu strengerer Normierung ihrer Ausrüstung gelangten, ging man dort allmählich zu einer Standardisierung dieser Boote über. Der renommierte schwedische Schiffbaumeister Fredrik Henrik af Chapman (1721–1808) weist in seinem Standardwerk »Architectura Navalis Mercatoria« (1768) über den damaligen Schiffbau elf exemplarische Typen von Booten unterschiedlicher Länge aus, für die sich die Bezeichnungen Großboot, Barkasse, Schiffsboot, Schlup und Jolle einbürgerten und die in der Folgezeit international weiter verwendet wurden.⁵⁰

Von einer konsequenten Bereitstellung von Rettungsmitteln kann für diese historische Phase jedoch ebenfalls keine Rede sein, ebenso wenig von einer wie auch immer gearteten Ausbildung oder Vorbereitung für den Ernstfall. Im Gegenteil: Exemplarische Berichte über frühneuzeitliche Schiffbrüche sind zwar nicht üppig, aber in ausreichender Zahl überliefert. Sie lassen die Schlussfolgerung zu, dass man nach wie vor im Notfall mit Improvisation und dem fatalistischen Prinzip »Rette sich, wer kann« vorliebnahm. So brach an Bord des niederländischen Ostindienfahrers NEU-HOORN im November 1619 in der Sundastraße ein Feuer aus, das schließlich die Pulverkammer erreichte, damit zu einer Explosion und zum Untergang des Schiffes führte. Das Großboot hatte man ohnehin im Schlepptau geführt, eine auf Deck gelagerte Schaluppe wurde während der verzweifelten Löscharbeiten ausgesetzt. Immerhin schafften es noch 72 Mann der etwa 200-köpfigen Besatzung, die beiden Boote zu erreichen. Sie gelangten nach 13 Tagen Irrfahrt bei schwindenden Brotvorräten zur Insel Sumatra.⁵¹

Diese Praxis der Verwendung von Rettungsmitteln entwickelte sich, im Gegensatz zu anderen Techniken wie Schiffbau, Takelage und Bewaffnung, nicht erkennbar fort, ungeachtet geistesgeschichtlicher Vorgänge, wie etwa der Aufklärung, die schließlich Ende des 18. Jahrhunderts zur Entstehung organisierter Seenotrettungsdienste führte. Aufschlussreich ist der Bericht eines schwäbischen Reisenden, der im Juli 1754 nach Amerika auswandern wollte und an Bord eines niederländischen Schiffes von Hellevootssluis bei Rotterdam aus in See gestochen, dann aber vor Flandern gestrandet war: *Der Capitän machte also Anstalt, daß die zwey Nachen, welche auf dem Schiff waren, in daß Waßer gesezt wurden, da alsdann von denen 400 Seelen, welche auf dem Schiff waren, nicht mehr als 75 auf denen beeden Nachen gerödet haben [...], die übrigen 325 Seelen seyndt mit dem Schiff vor unßern Augen, als wir eine viertel Stunde davon geweßen, ertruncken. [...] Wir 75 wusten also alle Augenblick auch nicht, welche wilden Wellen, da uns allesamt trohten, uns verschlungen werden. In dem kleinen Nachen waren 14 und*

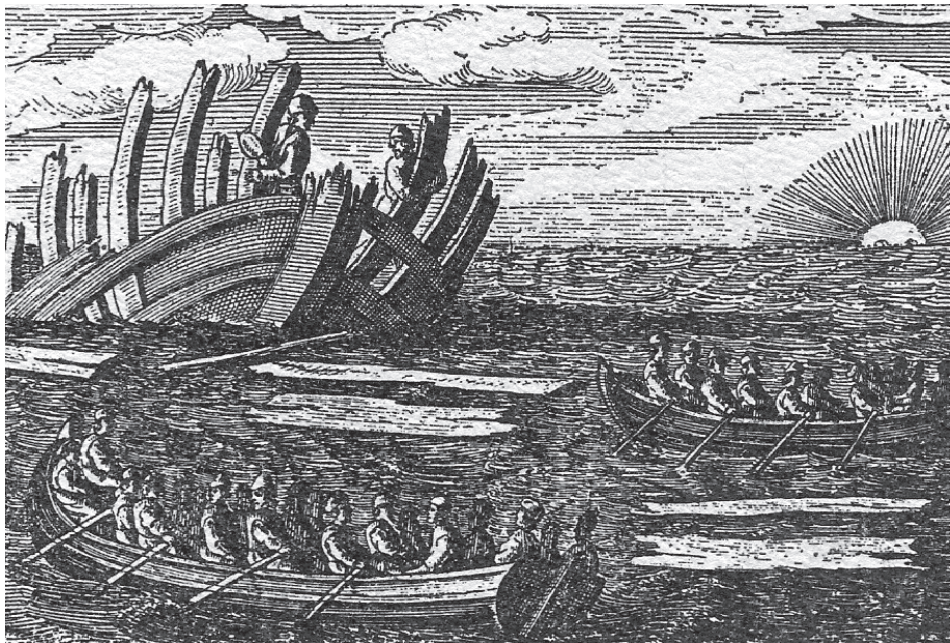


Abb. 3 Während des Untergangs des niederländischen Ostindienfahrers NEU-HOORN vor Sumatra im November 1619 konnten sich 72 Überlebende in zwei Beiboote retten. (Aus: Willem Ysbrantz Bontekoe van Hoorn: Die gefährvolle Reise des Kapitän Bontekoe und andere Logbücher und Schiffsjournale holländischer Seefahrer des 17. Jahrhunderts. Nachdruck Tübingen, Basel 1972, S. 62)

*in dem großen 61 Seeleute, keines von allen hatte Hoffnung, der Gefahr zu entkommen, und jede Wellen sahen wir vor unsere Begräbnis an.*⁵² Doch die Schiffbrüchigen hatten Glück im Unglück, denn ein niederländischer Westindienfahrer stand in der Nähe und nahm sie alsbald auf.

Das verheerende Unglück der beiden englischen Linienschiffe ST. GEORGE und DEFENCE von 1811 ist ebenfalls unter diesem Gesichtspunkt zu betrachten, denn auch in diesem Fall hätte die vorhandene Bootskapazität nie ausgereicht. Die wenigen Überlebenden haben sich wohl an Treibgut geklammert und so den rettenden Strand erreicht.⁵³

Die hier behandelte Problematik hat weit über die Schifffahrt hinaus in die allgemeine Kultur- und Kunstgeschichte ausgestrahlt. Mitte Juni 1816 stach von Rochefort aus die französische Fregatte LA MÉDUSE in See. An der afrikanischen Küste, südlich Cap Blanco (heute Senegal), strandete das Schiff am 2. Juli. Für die rund 400 Personen an Bord reichten die vorhandenen Boote bei weitem nicht aus. Deswegen wurde eilends ein Floß angefertigt, das etwa 150 Personen aufnahm und zunächst von den Booten in Schleppe genommen wurde. Doch bald wurde die Verbindung gekappt und das Floß seinem Schicksal überlassen. Immerhin schafften es die Boote, französische Besitzungen in Senegambien (heute Senegal und Gambia) zu erreichen. Von dort wurde ein Kriegsschiff in Marsch gesetzt, das mit viel Glück das Floß am 17. Juli fand. Nur rund ein Zehntel der ursprünglichen Besatzung hatte diese schreckliche Fahrt überlebt, auf der es, neben den allgemeinen schlimmen Entbehrungen, zu schweren Kämpfen der Schiffbrüchigen untereinander und zu Kannibalismus gekommen war. Im August 1816 gelang es einer weiteren Suchexpedition, das Wrack ausfindig zu machen und die dort verbliebenen restlichen drei Mann – von ursprünglich 17 – zu retten. Um das Maß an Tragik voll zu machen: Auf dem Wrack

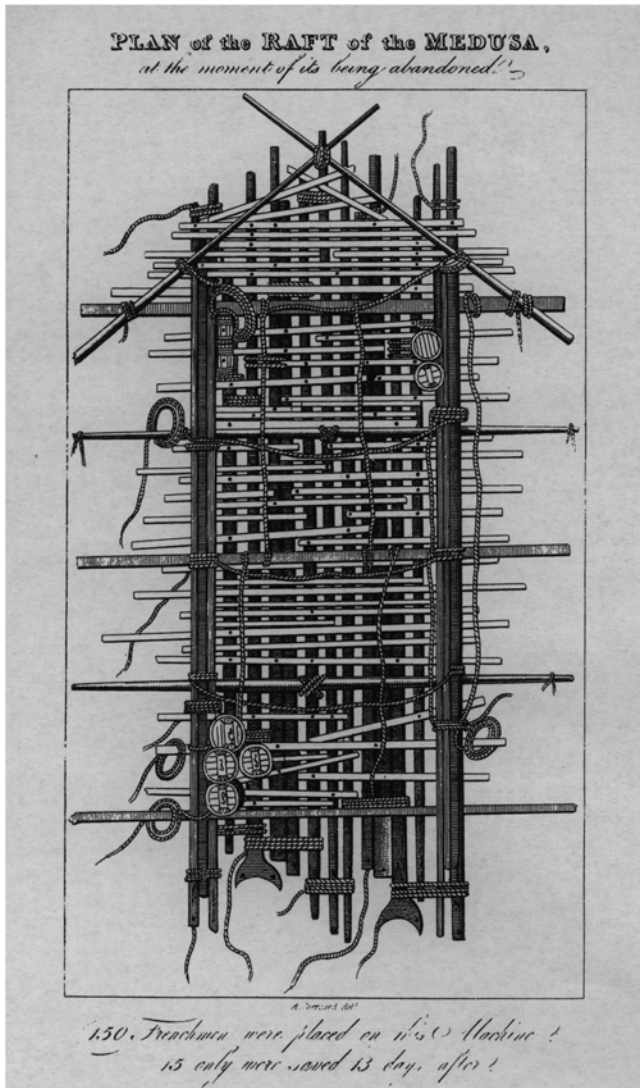


Abb. 4 Das von den Überlebenden improvisiert zusammengebaute Floß der LA MÈDUSE (1816). (Aus: Alexander Correard, J.B. Henry Savigny: Narrative of a Voyage to Senegal in 1816. Undertaken by Order of the French Government, Comprising an Account of the Shipwreck of the MÈDUSA, the Suffering of the Crew, and the Various Occurrences on Board the Raft, in the Desert of Zaara, at St. Louis, and at the Camp of Daccard, to which are Subjoined Observations Respecting the Agriculture of the Western Coast of Africa, from Cape Blanco to the Mouth of the Gambia. Nachdruck London 1968, gegenüber S. 1)

selbst wurden von den Rettern noch genügend Lebensmittelvorräte entdeckt, die von den Schiffbrüchigen nicht gefunden worden waren.⁵⁴

Ein weiteres Fallbeispiel, das sich ein halbes Jahrhundert später zutrug, unterstreicht, dass ein grundsätzlicher Mentalitäts- und Paradigmenwechsel nach wie vor auf sich warten ließ. Am Abend des 5. März 1866 strandete die bremische Bark LIBELLE (erbaut 1864) auf der Reise von Honolulu nach Hongkong auf einem Riff vor Wake Island im Pazifik. Den 31 an Bord befindlichen Personen (12 Mann Besatzung sowie 19 Passagiere, darunter zwei Frauen und drei Kinder) gelang es, das rettende Ufer zu erreichen. Wegen schwindender Vorräte beschlossen sie, die Insel wieder zu verlassen.⁵⁵ Neben einer kleinen Gig hatte man kurz zuvor in San Francisco, wo Sturmschäden ausgebessert worden waren, zwei neue Rettungsboote unter Zeitdruck erworben. Es handelte sich um [...] halbe Rohbauten, an denen »Alles und Jedes« herzurichten war, die Boote waren nicht einmal kalfatert⁵⁶, wie später der Obersteuermann des Schiffes in einem Bericht festhielt. Weiter berich-



Abb. 5 Bootsaufstellung auf der eisernen Hamburger Bark AURORA (1883, 1076 BRT). Modell im Deutschen Schiffahrtsmuseum. (Foto: Egbert Laska, DSM)

tete er: *Sie mußten kalfatert und der Bord erhöht werden. Wir mußten Reemen und Masten, Raaen und Segel, kurz alles anfertigen, und das nahm alles bedeutende Zeit in Anspruch.*⁵⁷ Am 27. März 1866 verließen die beiden Boote Wake Island. Während das kleinere Fahrzeug mit dem Kapitän, fünf Mann Besatzung und drei Passagieren verschollen blieb, schaffte es der Obersteuermann mit dem Großboot (Länge 6,7 m, Breite 2,1 m), das 22 Personen an Bord hatte, nach 13 Tagen und rund 1300 Seemeilen die damals spanischen Marianen-Inseln zu erreichen.⁵⁸

Dieser Seenotfall lässt den Schluss zu, dass aufgrund der zahlenmäßig begrenzten Besatzung und mit nur wenigen Passagieren an Bord eines Handelssegelschiffes zumindest im 19. Jahrhundert genügend Bootsplätze für alle vorhanden waren. Mehrere Segelschiffsmodelle im Deutschen Schiffahrtsmuseum stützen diese Vermutung: Die hölzerne Bark PUDEL (1857, 485 BRT, Länge zwischen den Loten 39,55 m) aus Hamburg führte zwei auf dem vorderen Deckshaus gelagerte Rettungsboote, ebenso das ebenfalls aus Holz erbaute, etwas größere Vollschiff IDA ZIEGLER (1854, 955 BRT, Länge über Alles 59,32 m), das zusätzlich noch zwei weitere Boote weiter achtern in Davits hängen hatte. Die eisernen Bark AURORA (1883, 1076 BRT, Länge zwischen den Loten 60,96 m) besaß ebenfalls vier Boote, die jeweils paarweise auf dem vorderen Deckshaus und auf einer Halterung über dem Hauptdeck untergebracht waren. Bei Auswandererschiffen⁵⁹, aber auch bei Kriegsschiffen⁶⁰ mit ihrer oft mehrhundertköpfigen Besatzung sah das natürlich anders aus.

4. Vor dem TITANIC-Unglück: Die Rettungsbootfrage im Dampfschiffzeitalter

In der frühen Dampfschiffahrt herrschten zunächst ähnliche Verhältnisse vor. Die Modellsammlung des Science Museum in London zeigt etliche Dampfschiffe, die über die technikgeschichtliche Entwicklung im 19. Jahrhundert Zeugnis ablegen, bei der England zunächst füh-

rend war. Demnach war bei den frühen Dampfern die Zahl der Rettungsboote begrenzt. So besaßen die beiden Raddampfer WILLIAM FAWCETT (1829, 12 Passagiere) und SIRIUS (1837, 40 Passagiere), die für die europäische Fahrt gebaut waren (wenngleich die SIRIUS 1838 außerplanmäßig den Atlantik überquerte), jeweils nur zwei Boote.

Auch bei den frühen Transatlantikdampfern änderte sich das zunächst nicht grundlegend. Die BRITANNIA von Cunard (1840, 115 Passagiere) führte vier Boote mit, ebenso wie die vom namhaften Schiffbauingenieur Isambard Kingdom Brunel erbaute eiserne GREAT BRITAIN (1845, 60 Passagiere). Ein weiteres von Brunel entworfenes Schiff, die für ihre Zeit mit über 10 000 BRT monströse GREAT EASTERN (1858), besaß immerhin 16 Boote, doch war dies nur ein Tropfen auf den heißen Stein für die 4000 Fahrgäste, die das Schiff maximal mitnehmen konnte. Vier Jahre danach (1862) erhielt der wesentlich kleinere Cunard-Liner SCOTIA (einer der letzten seegehenden Raddampfer, 300 Passagiere) acht Boote. Alle diese Boote, die wohl primär für die Rettung vorgesehen waren, wurden durch relativ einfache Davits, die vermutlich nur drehbar waren, bewegt⁶¹: *Der Vorteil, daß die Boote in der Staustellung nicht über die Bordwand herausragten, wurde mit einem umständlichen und zeitraubenden Verfahren beim Aussetzen erkaufte. Die Boote mussten, um freihängend auszuschwingen, zunächst angehoben werden. Bei den oft tonnenschweren Booten war dies, insbesondere wenn im Seenotfall Motoren und Winden nicht mehr zur Verfügung standen, nicht möglich.*⁶²

Doch die Dampfschiffahrt revolutionierte nicht nur die Technik, sondern auch die Mentalitäten und Denkweisen in der Seeschiffahrt. Während das Segelschiff auf vorindustriellen Methoden basierte, bahnten die Dampfer dem industriell organisierten Eisenschiffbau den Weg. Ähnlich rationell waren die Dampfschiffsreedereien strukturiert, die häufig als Aktiengesellschaften mit entsprechend durchorganisiertem Land- und Bürobetrieb der Dynamik des Wirtschaftslebens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wesentlich besser entsprachen als die althergebrachten Kaufmannsreedereien. Das Sicherheitsdenken erhielt ebenfalls neue Impulse.⁶³ Für eine gewisse Systematik spricht die Nummerierung der Rettungsboote, wie sie in den 1880er Jahren offenbar üblich geworden war.

Der Schwerpunkt dieser Darstellung liegt zwar auf der zivilen Schiffahrt, doch soll hier ein Seitenblick auf die Kriegsmarinen der damaligen Zeit geworfen werden, unterlagen sie doch demselben tief greifenden technischen Wandel vom Segel- zum Dampfschiff. Zur Stationierung von Booten an Bord von Kriegsschiffen hieß es 1878 in der dritten Auflage des von Admiral Rudolf Brommy (1804–1860) 1847 begründeten und vom k.u.k. Fregattenkapitän Heinrich von Littrow weitergeführten Lexikons »Die Marine«: *Ein jedes Schiff hat eine seiner Grösse und der Zahl der Mannschaft entsprechende Anzahl Boote, welche, obgleich vorzüglich zum Rudern eingerichtet, doch auch mit Segeln versehen sind und dazu dienen, die äussere Verbindung mit dem Schiffe zu unterhalten, Gegenstände mittels derselben einzunehmen oder auszuschiffen, die Mannschaft darin zu transportiren und im Falle der Noth diese darin zu retten. Die Boote werden gewöhnlich aus Holz, Rettungsboote häufig aus Eisen⁶⁴ hergestellt.*⁶⁵ Hier standen also die alltäglichen Verbindungsaufgaben der Boote im Vordergrund, es folgte eine genauere Beschreibung der Konstruktion und Besegelung der Beiboote.⁶⁶

Das vier Jahre später in vierter Auflage von Konteradmiral a.D. Reinhold (von) Werner (1825–1909) publizierte »Buch von der Deutschen Flotte« drückte die Notwendigkeiten ähnlich, aber etwas zielgerichteter aus: *Da Schiffe wegen ihres Tiefganges selten so nahe ans Ufer gelegt werden können, um eine direkte Verbindung mit demselben zu gestatten, so bedürfen sie zu diesem Zwecke der Kommunikationsmittel in Gestalt von Booten. Die Zahl und Grösse derselben richtet sich nach der Zahl der Besatzung. Für den Fall, daß dem Schiffe ein Unglück passiert, müssen die Boote im stande sein, die gesamte Besatzung, ohne Überladung aufzunehmen.*⁶⁷

Die bereits bei Chapman belegte Standardisierung der Marineboote war im 19. Jahrhundert aus organisationsimmanenten Gründen weitergeführt worden⁶⁸ und fand in diesem Werk eben-

falls ihre Würdigung.⁶⁹ Der von Werner formulierte Anspruch, dass ein Kriegsschiff für jeden Mann an Bord einen Platz in einem Boot vorzuhalten habe, klingt angesichts der Mannschaftsstärken bei der Marine bemerkenswert ambitioniert, wenn nicht die Funktion der Boote als Übersetzungsmittel gemeint gewesen war. Wie auch immer: Die Anzahl der Boote auf den damaligen Kriegsschiffen im Verhältnis zur Besatzungsstärke⁷⁰ sowie spektakuläre Schiffsunglücke aus dem Bereich der Kriegsmarinern⁷¹ wären eine Spezialuntersuchung wert.

Drei Seenotfälle aus der Handelsschiffahrt dieser Zeit sollen exemplarisch den damaligen Stand der Rettungsbootsfrage illustrieren: Am 19. Januar 1883 wurde der Transatlantikdampfer CIBRIA der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hapag) vor Borkum im Nebel durch den englischen Dampfer SULTAN gerammt und sank, wobei 437 Menschen ums Leben kamen. Von den acht vorhandenen, aus Eisenblech gefertigten und mit Luftkästen sowie einem Korkfender ausgerüsteten Booten (Länge zwischen 24 und 30 Fuß) konnten die mit Frauen und Kindern vollbesetzten Backbordboote wegen der Schlagseite des Schiffes nicht zu Wasser gelassen werden, bevor das Schiff unterging. Die vier Steuerbordboote konnten zwar abgefiert werden, wobei jedoch zwei von ihnen kenterten. Der Zweite Steuermann schlug außerdem Deckbänke los, um wenigstens für Treibgut zu sorgen, woran sich die Schiffbrüchigen klammern konnten. Schließlich wurde ein Boot (Nr. 7 mit 29 oder 30 Insassen), kurz danach ein zweites (Nr. 1, neun Insassen) von einer britischen Bark gefunden. 17 Schiffbrüchige konnten von der aus dem Wasser ragenden Takelage der CIBRIA durch eine weitere britische Bark abgehoben werden.⁷²

Das Seeamt in Hamburg fasste in seinem Urteil vom 17. Dezember 1883 die Problematik des Bootsraums mit weitsichtigen, ja prophetischen Worten zusammen: *Boote von der Größe, wie sie die CIBRIA führte, erfordern zur wirksamen Bedienung im Seegang vier Rudergäste und*

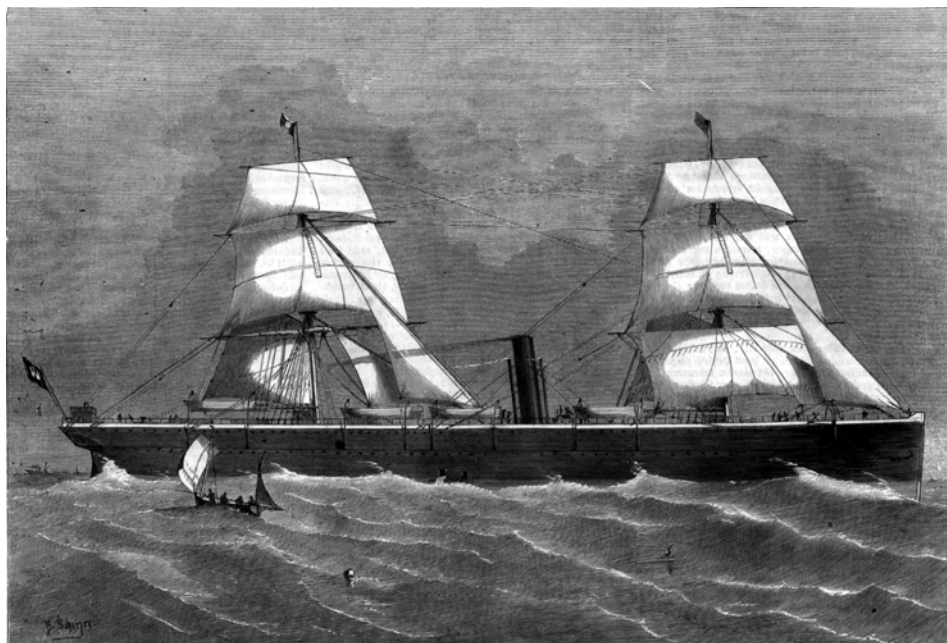


Abb. 6 Der am 19. Januar 1883 durch Kollision vor Borkum gesunkene Transatlantikdampfer CIBRIA (1867, 3025 BRT) der Hapag. Die Bootsaufstellung (je vier Rettungsboote an Steuer- und Backbord) ist sehr gut zu erkennen. Holzstich nach einer Originalzeichnung von A. Scherze, 1867. (Archiv DSM)

einen Steuermann. Diese Besetzung stand [...] im Bestande der Deckmannschaft der CIBRIA nicht zur Verfügung. Auch die Zahl der Boote der CIBRIA reichte zur Aufnahme von 492 Personen bei weitem nicht aus. Das Boot No. 7 war, wie die Erfahrung gezeigt hat, mit dreißig Köpfen derartig belastet, daß nach den Zeugenaussagen es unmöglich war, weitere Schiffbrüchige aufzunehmen. Rechnet man nun auch für die übrigen Boote, von welchen sechs etwas größer waren, als das Boot No. 7, eine entsprechend größere Quote von Personen, so kommt man immerhin nach Ansicht des Seeamts nie höher, als auf die Zahl von ungefähr 360 bis 380. Für mehr als hundert Personen war demnach kein Bootsraum im Falle der Noth disponibel. Diese Berechnung aber ist noch viel zu hoch gegriffen, wenn man die Eventualität des Vollschlagens des einen oder anderen der Boote durch die See in Ansatz bringt. Denn da nur der kleinere Theil der Insassen auf den Duchten und Luftkasten der Boote Raum fand, so liefen die übrigen auf dem Boden liegenden Personen die Gefahr des Ertrinkens, eine Gefahr, welcher im Boot No. 1 thatsächlich vier Personen erlagen. Es ist dem Seeamt nicht bekannt, dass auf irgend einem der deutschen transatlantischen Passagierdampfer ein genügender Bootsraum mit der entsprechenden Besetzung unter allen Umständen vorhanden ist, um für alle an Bord befindlichen Personen als Rettungsmittel in der Noth zu dienen.

Das Seeamt nimmt aber bei dieser Gelegenheit Anlaß, im Interesse der Humanität auf diese bedauerliche Thatsache hinzuweisen, und spricht seine Meinung dahin aus, daß, wenn eine entsprechende Vermehrung der Boote und Deckmannschaft unthunlich sein sollte, auf andere Auskunftsmitel, zum Beispiel auf die Ausrüstung mit Rettungsflößen etc. Bedacht zu nehmen, im hohen Grade wünschenswerth ist.⁷³

Direkte Folgen hatten diese Empfehlungen nicht, denn das Hamburger Seeamt war mit diesen wegweisenden Gedankengängen seiner Zeit um rund drei Jahrzehnte voraus.

Eine Kollision, in die ein britischer Transatlantikliner drei Jahre später verwickelt war, verlief glimpflicher. Die OREGON der Cunard-Line wurde am 14. März 1886 vor Fire Island bei New York von dem amerikanischen Schoner HENRY MORSE gerammt, der mit allen Besatzungsmitgliedern sank. Der Dampfer war an einer Stelle getroffen worden, wo ein Schott zwei Kesselräume trennte, doch die Zwischentüren ließen sich nicht schließen, weil sich dort unglücklicherweise Kohlenstaub abgelagert hatte.⁷⁴ Vom Zusammenstoß morgens gegen 4.30 Uhr bis zum Untergang des Schiffes nach 12 Uhr mittags blieb genügend Zeit, das Schiff zu räumen. Alle 641 Passagiere, die 255 Mann Besetzung und ein großer Teil der rund 600 Postsäcke konnten in Sicherheit gebracht werden. Zunächst wurden die Schiffbrüchigen von einem Lotsen-, einem Handelsschoner und später noch vom herbeigeeilten Schnelldampfer FULDA des Norddeutschen Lloyd (NDL) aufgenommen.⁷⁵

Dieser Seenotfall wies zwei Merkmale auf, welche in der späteren Sicherheitsdiskussion eine tragende Rolle spielten: Zum einen die Reduktion des Rettungsbootes als Übersetzmittel und nicht als letzte Zuflucht für die schiffbrüchigen Personen, zum anderen die Bedeutung eines ausreichenden Schottensystems, um einen Wassereinbruch möglichst einzugrenzen und damit ein angeschlagenes Schiff schwimmfähig zu halten. Der letzte Aspekt scheint die publizistische Nachbereitung dieses Falles dominiert zu haben, auch in Deutschland. Die seit 1867 erscheinende Schifffahrtszeitschrift »Hansa« schrieb Anfang April 1886: *Soviel glauben wir aber ganz bestimmt voraussetzen zu dürfen, dass, wäre die OREGON, so wie es in Hansa No. 5 desselben Jahres 1883, gelegentlich des Unterganges der CIBRIA vorgeschlagen wurde, mit längs dem Bordrande gepanzerten Decks versehen worden, dieser Zusammenstoß mit einem Segelschoner jedenfalls nicht zu tragisch geendet hätte.*⁷⁶

Ein der CIBRIA-Kollision in seinem Ablauf sehr ähnliches Unglück traf schließlich die bremische Konkurrenz. Am 30. Januar 1895 wurde in der Nordsee der Lloydampfer ELBE, ein Schwes-



Abb. 7 Rettungsboote in ihrer Funktion als Übersetzmittel: Am Morgen des 14. März 1886 werden bei Fire Island vor New York die Schiffbrüchigen des sinkenden britischen Transatlantikdampfers OREGON (1883, 7375 BRT) zunächst an Bord des Lotsenschoners PHANTOM gebracht. Ein interessantes Detail ist das Lecksegel unterhalb der Brücke der OREGON. Ölgemälde des aus Dänemark stammenden amerikanischen Marinemalers Antonio Nicolo Gaspario Jacobsen (1850–1922). (Peabody Essex Museum, Salem/Massachusetts)



Abb. 8 Bootsaufstellung auf dem am 30. Januar 1895 in der Nordsee durch Kollision verloren gegangenen Lloyd-Schnelldampfer ELBE (1881, 4510 BRT). Das Modell im Deutschen Schiffahrtsmuseum zeigt das Schiff nach einem Umbau in seiner letzten Ausführung vor dem Untergang. (Foto: Egbert Laska, DSM)

terschiff der FULDA des NDL, durch den englischen Dampfer CRATHIE gerammt und sank mit 332 Personen. Das Schiff besaß zehn hölzerne Rettungsboote mit Luftkästen und Fendern, ferner zwei Rettungsflöße. Von den Booten konnte die Hälfte (auf der Steuerbordseite, Nr. 2, 4, 6, 8, 10) vermutlich wegen der Backbordschlagseite des Schiffes nicht zu Wasser gelassen werden. Als die ELBE auf Tiefe ging, waren zwei Boote gekentert (Nr. 5, 7) und fünf (Nr. 1, 3, 4, 6, 8) klar zum Ausschwingen; nur eines (Nr. 3) mit 20 Insassen entran dem Inferno und wurde einige Stunden später von einem britischen Fischdampfer aufgenommen.

Als Konsequenz aus diesem Unglück verfügte die See-Berufsgenossenschaft (SBG) eine verbesserte und weiter hochgezogene Konstruktion der Schotten, aber mit den Rettungsbooten hatte man sich ebenfalls befasst. Beim NDL war zwar eine Bootsrolle mit der für das einzelne Boot zuständigen Mannschaft festgelegt worden, aber bis dahin hatte man eher selten Übungsmanöver abgehalten und die Passagiere waren keiner exakten Bootsstation zugeteilt worden.⁷⁷ In der Folgezeit wurden offenbar – zumindest beim Lloyd – Sicherheitsübungen mehr oder weniger pflichtbewusst und regelmäßig abgehalten.⁷⁸ Im Argen blieb aber die Bootskapazität. In seinem Urteilsspruch vom 10. August 1895 äußerte sich das Seeamt in Bremerhaven, im Gegensatz zu den Kollegen in Hamburg zwölf Jahre vorher, hierzu eher lakonisch: *Nach amerikanischem Gesetz, dessen Anwendung auf die Boote der ELBE natürlich unzulässig ist, wie auch seitens des Reichscommissars⁷⁹ in der mündlichen Verhandlung hervorgehoben ist, faßten die 10 Boote und 2 Flöße 384 Personen und zwar Boot 1 und 2 je 50, 3 und 4 je 33, 5 und 6 je 25, 7 und 8 je 19 Personen, 9 und 10 je 50 und die beiden Flöße zusammen 30 Personen.*⁸⁰ Mit ihren 352 Personen an Bord, für die der Rettungsbootsraum unter günstigeren Umständen ausgereicht hätte, war die ELBE auf ihrer Unglücksfahrt, die während der verkehrarmen Wintersaison stattfand, aber keineswegs ausgebucht. Die Kapazität des Schiffes wird mit 179 Passagieren in der I., 142 in der II. Klasse, 796 im Zwischendeck und 148 Besatzungsmitgliedern angegeben.⁸¹ Für diese maximal 1265 Menschen an Bord hätte die Bootskapazität bei weitem nicht genügt.

Den damaligen Stand kann man, verglichen mit späteren Entwicklungen, als rudimentär bezeichnen. Sicherheitsvorschriften entwickelten sich zwar, aber dabei handelte es sich um einen zähen Prozess, welcher der eigentlichen technischen Entwicklung zu immer größeren Schiffen in einer etwas eigentümlichen Weise hinterherhinkte. Bei den Booten handelte es sich inzwischen immerhin um Sonderkonstruktionen, die Nummerierung ließ in Ansätzen wenigstens eine gedankliche Systematik in der Organisation erkennen.

Zu den technischen Weiterentwicklungen im Rettungsbootsbau im Einzelnen: Die Entstehung staatlicher wie privat-karitativer Küstenrettungsdienste in Europa und Nordamerika während des 19. Jahrhunderts⁸² führte zur Entwicklung spezieller Ruder- und Segelbootstypen, die nicht nur die Ausstattung der Seenotrettungsdienste maßgeblich prägte, sondern auch auf die Entwicklung von Rettungsbooten für größere Seeschiffe abfärbte. Hier ist vor allem das amerikanische Ruderrettungsboot vom Typ Francis zu nennen.

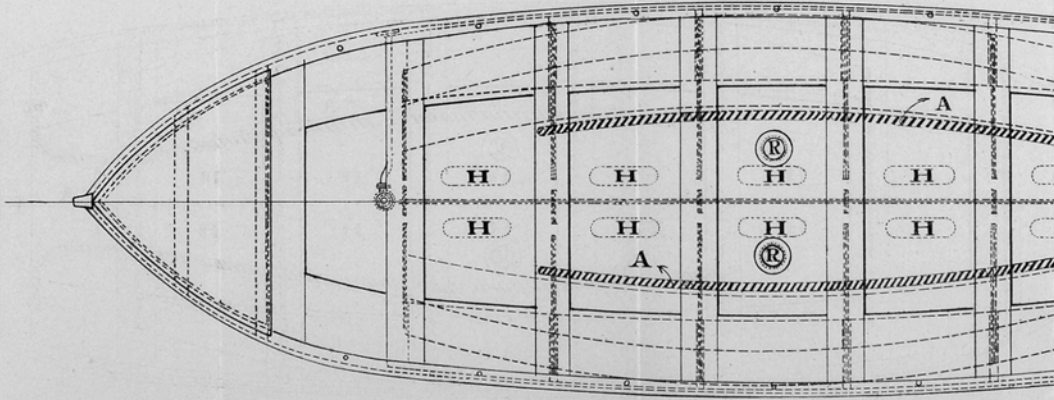
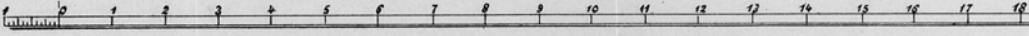
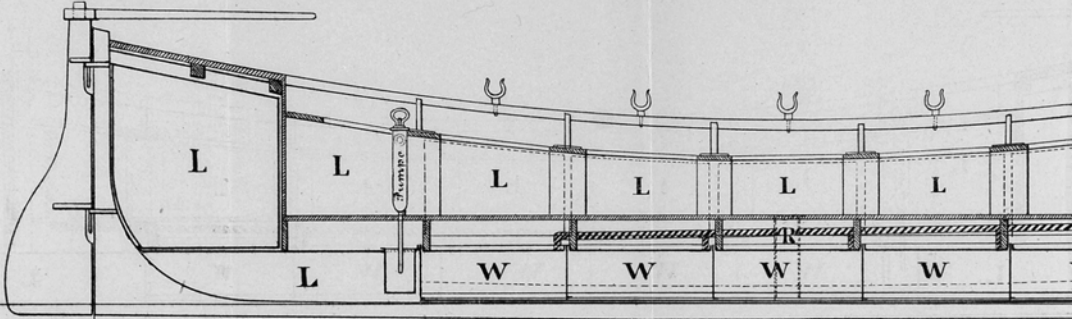
Sein Erfinder, Joseph Francis (1801–1893), hatte 1845 ein entsprechendes Patent erhalten. Neben dem Bau von Booten für amerikanische Seenotdienste vermarktete er seine Entwicklungen in Frankreich, Russland und Deutschland. In Hamburg wurden von 1860–1866 bei der Bootswerft James A. Mac Donald & Co. (1867 von der bekannten Reiherstiegwerft übernommen) Francisboote gefertigt, u.a. für die 1865 gegründete Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), den staatlichen preußischen Seenotdienst sowie in einem Einzelfall (1861) für die südholändische Rettungsgesellschaft in Rotterdam. Ferner fasste das Francisboot in der Handelsschiffahrt als bordseitiges Bei- und Rettungsboot bei deutschen, aber auch Rotterdamer Reedereien Fuß. Doch war dieser Typ einigen Rettungsdiensten (u.a. der DGzRS) zu leicht gebaut⁸³, so dass über Verbesserungen nachgedacht wurde. So hatte 1885 der Kapitän

Francis Lay Norton auf der Reiherstiegwerft ein 28-Fuß-Boot dieses Typs nach eigenem Patent umbauen lassen, welches danach eine größere Kentersicherheit aufwies. Ein Neubau nach dem gleichen Patent folgte.

Die Firma Mac Donald existierte damals noch in Hamburg⁸⁴, aber offenbar nicht mehr mit angeschlossenem Werftbetrieb, sondern nur noch als Vertriebsbüro. Sie schrieb am 25. Januar 1886 dem Verein der Rheder des Unterwesergebiets in Bremen: *Herr Capt. Norton hat nun ein erstes Boot auf seinem System neu herstellen lassen, indem die Außenhaut sowie die Luft-Wasserkästen aus Yellow Metall⁸⁵ bestehen. Es ist ein sehr schönes Boot, 26 Fuß lang, welches am Mittwoch den 3. Febr., Nachmittags 3 Uhr den Herren Rhedern und sonst an der Schifffahrt Beteiligten auf hiesiger Reiherstieg Schiffswerft zur Besichtigung & Prüfung vorgeführt werden soll.*⁸⁶ Die Firma Mac Donald bat den Verein in Bremen, Werbung hierfür zu machen, wobei allerdings über eine entsprechende Resonanz nichts zu finden ist. Eine gedruckte Beschreibung des 26-Fuß-Bootes mit Plan, datiert auf Dezember 1885, war mitgeschickt worden, denn Mac Donald traten als *General-Agenten* für dieses Patent auf, um es zu vermarkten, wobei man an einen sehr weit gefächertes Einsatzspektrum dachte. In dem Prospekt hieß es etwas unpräzise: *Das Norton-Patent ist nicht nur für Schiffs- und Rettungs-Boote anzuwenden, sondern auch für Lustkutter, Fischer-Fahrzeuge, Kanonen- und Torpedo-Boote, Schiffe zum Küstendienst und auch für große Schiffe zum Passagierdienst.*⁸⁷ Ob eine Verwendung in dieser Breite tatsächlich umgesetzt werden konnte, erscheint zweifelhaft, wesentlich war aber, dass von der Verwendung als Rettungsboot für Seeschiffe zwar sehr wohl die Rede war, dieser Zweck aber nur als eine von mehreren Einsatzoptionen erschien.

Die Zukunft sollte zeigen, dass gerade auf diesem Feld das Francis-Boot reüssierte, wenngleich es nicht die einzige Spezialentwicklung blieb. So hatte die Seamless Steel Boat Co. Ltd. im englischen Wakefield bis 1913 bereits etwa 6000 Boote eines offenbar sehr robusten Rettungsbootes aus verzinktem Stahl mit Luftkästen ausgeliefert. In Kopenhagen hatte sich nach der Jahrhundertwende die Engelhardt-Deck-Life Boat Co. auf den Bau hölzerner Klapp-Rettungsboote sowie sehr flach gebauter Boote mit faltbarem Segeltuchaufsatz spezialisiert, welche schließlich die Zertifizierung des Board of Trade erhielten. Zur gleichen Zeit hatte die Welin Davit & Engineering Co. Ltd. in London das sogenannte Lundin-Boot entwickelt. Es war aus Stahl gefertigt, besaß eine etwas eigentümlich flache Form mit einer seitlichen breiten, hölzernen Fenderung und fand nicht zuletzt in den USA Abnehmer, wo eine Zweiggesellschaft des Herstellers aktiv war. Selbstverständlich waren alle diese Typen standardisiert. Das Seamless-Boot wurde in 14 Versionen mit einer Länge zwischen 5,49 m und 9,14 m und einer Kapazität von zwölf bis 53 Insassen angeboten. Sehr breit gefächert war das Angebot bei den Engelhardt-Booten. Die Klappboote waren in 15 Ausführungen (Länge 2,29–9,14 m, 3–64 Insassen), die Boote mit Segeltuchaufsatz in neun Versionen (Länge 2,74–8,54 m, 4–50 Insassen) zu haben. Die Lundin-Boote waren um 1913 mit sechs Versionen auf dem Markt vertreten (Länge 6,10–9,14 m, 28–75 Insassen).⁸⁸

Bis zum TITANIC-Unglück war es zu einer substantiellen Herausbildung spezialisierter Rettungsbootstypen gekommen. Die Defizite lagen aber weniger in der einschlägigen Technik, sondern in der Frage nach dem vorgeschriebenen Bootsraum. In Deutschland erließ 1891 die SBG erstmals Vorschriften über die Ausrüstung von Handelsschiffen mit Rettungsbooten. Diese wurden 1899 erweitert. Vorgeschrieben wurden Rettungsboote aus Holz oder Metall mit Luftkästen, daneben waren *Hilfsboote* zulässig, d.h. [...] *zusammenklappbare Boote aus wasserdichtem Segeltuch mit hölzernem oder metallenen Doppelboden, von welchen bis zu drei Stück übereinander unter einem Davitpaar aufgestellt werden können, oder gleichwertige Boote.*⁸⁹ Auch über den Bootsdienst machte man sich Gedanken. Im Februar 1897 erließ die Hapag eine *Instruction für die Bootsführer, sowie das Aussetzen der Boote.*⁹⁰



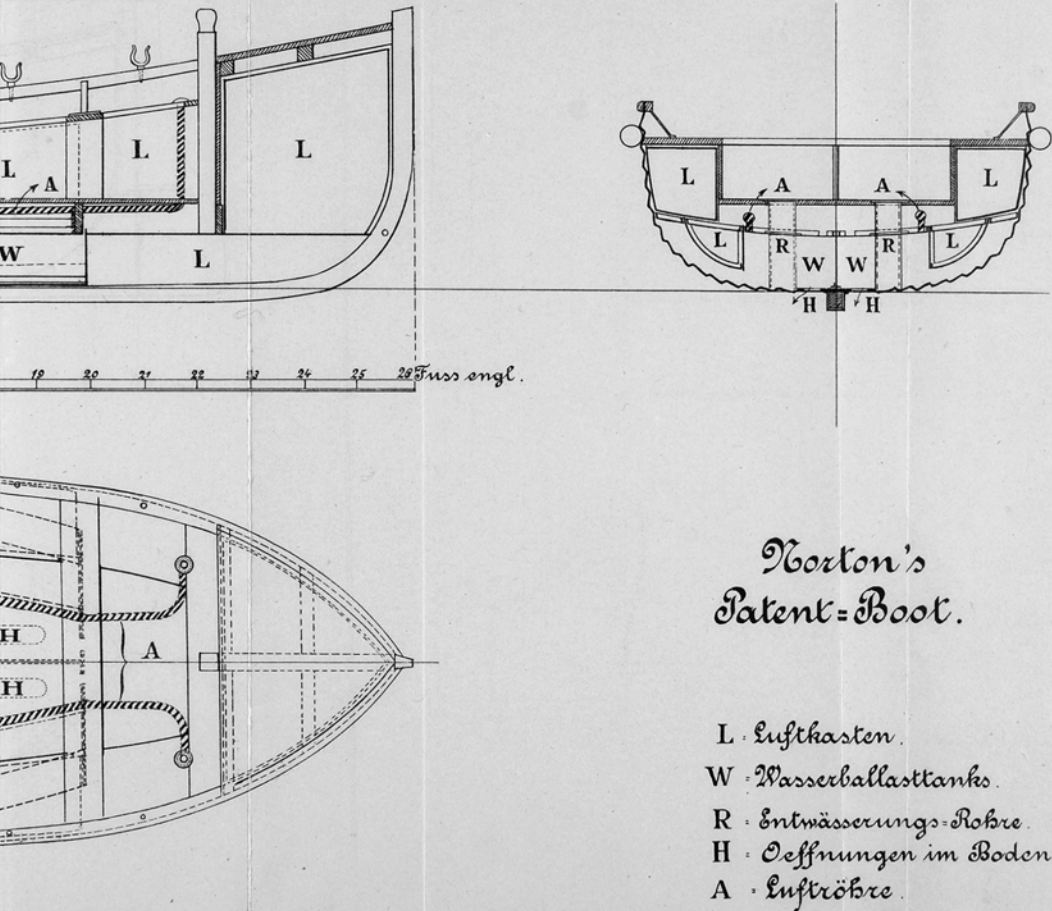


Abb. 9 Generalplan des 26-Fuß-Rettungsbootes von Kapitän Francis Lay Norton, Dezember 1885.
 (Staatsarchiv Bremen)



Abb. 10 Dieser Holzstich (1892) von Willy Stöwer illustriert die Umständlichkeiten des Aussetzens von Rettungsbooten mit herkömmlichen Drehdavits. (Archiv DSM)

Die SBG griff diesen Aspekt in ihrer erweiterten Vorschrift von 1899 auf und legte fest: *Auf jedem Schiff, welches in der Regel mehr als 10 Passagiere an Bord hat, sind sämtliche Boote in Zwischenräumen von höchstens 4 Wochen, auf jedem anderen Schiffe außerhalb der kleinen Küstenfahrt und Wattfahrt in Zwischenräumen von höchstens 3 Monaten auszuspringen.*⁹¹ 1912 wurde diese Vorschrift noch verbessert, aber nicht im Zusammenhang mit der TITANIC, sondern wegen eines Bootsunfalls auf dem Kreuzfahrtschiff OCEANA der Hapag, bei dem im Juni 1911 beim Aussetzen drei Matrosen ertrunken waren, als man bei bewegter See einen Selbstmörder retten wollte.⁹²

Die vorgeschriebene Bootskapazität war auch in Deutschland nicht mit der Anzahl der Mannschaft und Fahrgäste deckungsgleich. 1913 schrieb das Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd: *Ebenso waren auch die deutschen Vorschriften über Rettungsboote die weitgehendsten, indem sie auch für Schiffe über 10 000 tons Größe, ohne eine Grenze zu setzen, einen mit dem Rauminhalt prozentual wachsenden Bootsraum vorsahen, der bekanntlich in England und anderen Ländern für Schiffe von dieser Größe an nicht mehr wesentlich zunahm.*⁹³

Ein aufschlussreiches Beispiel illustriert den Stand der Dinge um die Jahrhundertwende, wengleich es sich um einen Neubau für den Export handelte: 1903 lieferten die Howaldtswerke in Dietrichsdorf bei Kiel den 1798 BRT großen Fracht- und Passagierdampfer VELICKIJ KNIAZ ALEXANDR, der 270 Kajütpassagiere mitnehmen konnte, an eine russische Reederei in Odessa ab. Zur Bootskapazität hieß es in einer Fachzeitschrift: [...] *eine der Passagierzahl entsprechende Anzahl Rettungsboote, grösstenteils nahtlose Stahlboote, ist oberhalb des Promenadendecks aufgestellt.*⁹⁴ Die Mannschaft hatte also das Nachsehen.

Kennzeichnend für das damalige Bewusstsein wie für die nachrangige Priorität der Rettungsbootkapazität war die Sprachregelung des Norddeutschen Lloyd, die sich in der »Weser-Zeitung« niederschlug. Dieses Blatt ließ sich in seiner nicht selten opulenten Berichterstattung

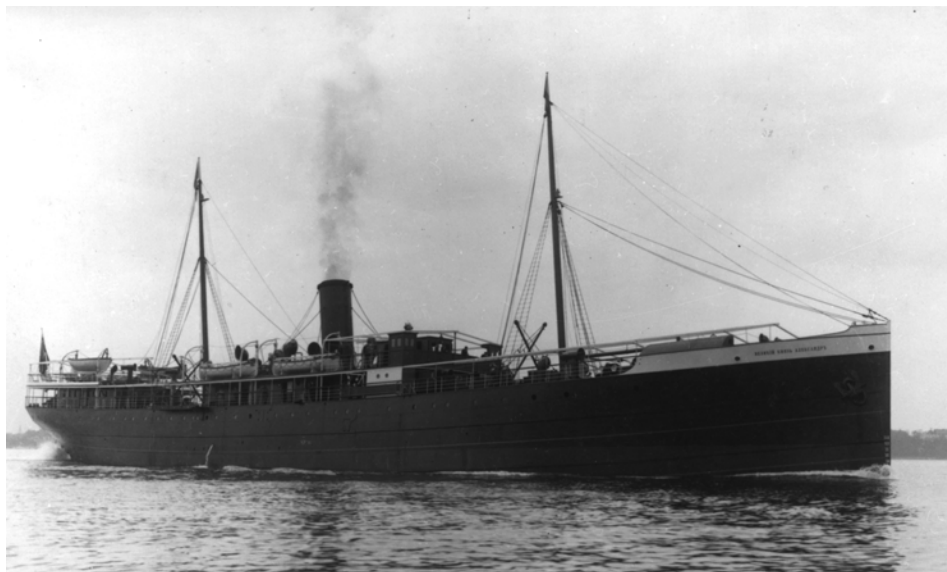


Abb. 11 Der 1903 von den Howaldtswerken in Dietrichsdorf bei Kiel an eine russische Reederei in Odessa abgelieferte Fracht- und Passagierdampfer VELICKIJ KNIAZ ALEXANDR (GROSSFÜRST ALEXANDER, 1798 BRT) besaß eine Bootskapazität, die sich an den 270 Kajütpassagieren orientierte. (Archiv Howaldtswerke-Deutsche Werft/HDW, Kiel)

über Schiffsneubauten des NDL von der Reederei gerne instrumentalisieren. Mehrmals findet man in diesen Beschreibungen die Feststellung, dass man, trotz des vorhandenen Schotten-systems, doch noch für Rettungsboote gesorgt habe, so etwa bei den Passagierdampfern FRIEDRICH DER GROSSE (1896) und KAISER WILHELM DER GROSSE (1897).⁹⁵

Der Stand in Deutschland um 1912 lässt sich so zusammenfassen: Wie im oben zitierten Jahrbuch des NDL von 1913 angesprochen, steuerte der Bruttoreaumgehalt eines Schiffes tatsächlich die Anzahl der Boote, wobei der Bootsraumgehalt pro Person zwischen 0,23 m³ und 0,285 m³ betrug. Ferner machte man definitorisch einen Unterschied zwischen Rettungsbooten mit Luftkisten und sogenanntem *Hilfsbootraum*, der sich aus Booten anderen Typs, wie Klappbooten, Rettungsflößen, schwimmenden Decksitzen und ähnlichen Vorrichtungen, zusammensetzte. Der Grundsatz, für jede an Bord befindliche Person einen vollwertigen Platz in einem Rettungsboot vorzuhalten, war damit freilich nicht verbunden.⁹⁶

Ein dramatischer, letztlich glimpflich ausgegangener Seenotfall schien die Denkrichtung, dass der Bootsraum an Bord für die Schiffssicherheit nur sekundär sei, zu stützen: Am 23. Januar 1909 wurde vor New York im dichten Nebel der White Star Liner REPUBLIC⁹⁷ von dem italienischen Dampfer FLORIDA gerammt. Zum Glück blieb das angeschlagene Schiff noch 38 Stunden schwimmfähig, so dass der Bordfunker einen Notruf absetzen konnte. Mehrere Passagierschiffe sowie US-Zollkutter konnten den allergrößten Teil der Schiffbrüchigen in Sicherheit bringen, bevor die REPUBLIC auf Tiefe ging. Nur vier Tote waren zu beklagen.⁹⁸

Die Zeitschrift »Hansa« charakterisierte diesen Seenotfall: *Wohl nur selten, wahrscheinlich noch niemals, hat sich der Wert von Verständigungsmitteln auf See so bewährt, wie im Falle REPUBLIC. [...] Bot somit die telegraphische Mitteilung der REPUBLIC an unsichtbare, weitentfernte Schiffe über den Seenotfall zwar nicht Gelegenheit, eine katastrophale Kollision in ihren Folgen abzuschwächen – FLORIDA hatte die Schiffbrüchigen ja bereits an Bord genommen – so ist an diesem Beispiel doch der unermessliche Wert drahtloser Telegraphie als Mittel zur weite-*

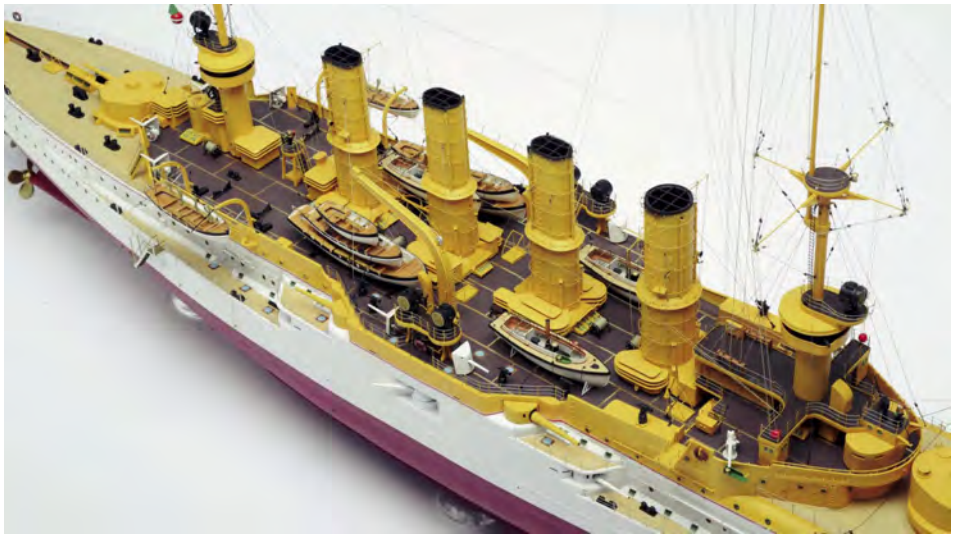


Abb. 12–13 Auch die Kriegsmarinen bemühten sich um die Bereitstellung von Rettungsmitteln: Bootsaufstellung auf dem Großen Kreuzer SMS SCHARNHORST (1907). Die elf Boote dürften aber für die 764 Mann Besatzung kaum ausgereicht haben. Modell im Deutschen Schifffahrtsmuseum, Backbord- und Steuerbordansicht. (Fotos: Egbert Laska, DSM)

ren Erhöhung der Sicherheit an Bord moderner Passagierdampfer bewiesen. [...] Bemerkenswert und ein Zeichen schnellen Entschlusses ist der dem amerikanischen Kongreß eingereichte Antrag, dass alle auf Häfen der Vereinigten Staaten fahrenden Dampfer mit Einrichtungen für drahtlose Telegraphie einzurichten sind.⁹⁹

Weitere Diskussionen über das REPUBLIC-Unglück drehten sich um Unterwasserschallsignale als damals wichtiges Orientierungsmittel für den Schiffsort¹⁰⁰, Verbesserungen des Schotten-systems sowie um ausreichende Pumpenkapazität, die an Bord für den Seenotfall vorzuhalten war.¹⁰¹ Aus alledem ergibt sich, dass das maritime Sicherheitsdenken vor dem TITANIC-Unglück

der Frage der Rettungsbootkapazität eher eine zweitrangige Funktion zuwies. Die Einführung des Doppelschraubenantriebs Ende des 19. Jahrhunderts sowie substantielle Verbesserungen im Schottensystem, nicht zuletzt die Funktechnik, die man als Revolution in der Kommunikation auf See umschreiben muss, führten zu einem Zugewinn in der Sicherheit im Betrieb großer, ozeangängiger Schiffe, wobei genauere statistische Untersuchungen hier zu weit führen würden.

Die Debatte um die mögliche Vermeidbarkeit der TITANIC-Katastrophe weist, neben allerhand Abstrusem, auch ernsthafte Aspekte auf. So ist mit Recht argumentiert worden, dass das Schiff, vermutlich aus Kostengründen, in einigen Punkten nicht optimal konzipiert und ausgerüstet war. Das betrifft vor allem ein antiquiertes Schottensystem sowie ein herkömmliches Blattruder statt eines reaktionsschnelleren Balanceruders.¹⁰²

An Bord der TITANIC befanden sich auf der Jungferreise – die erhaltenen Listen differieren in ihren Zahlenangaben leicht – 2206 Menschen. Wäre das Schiff voll ausverkauft gewesen, wären es 3550 gewesen. Die Kapazität der 16 an Bord befindlichen Rettungsboote und vier Faltboote reichte jedoch nur für 1178 Personen¹⁰³, was bedeutet, dass nicht einmal die Hälfte der maximal 2603 Passagiere hätte aufgenommen werden können, von der Besatzung ganz abgesehen. Diese Vorkehrungen genügten den damaligen gesetzlichen britischen Bestimmungen, die aus dem Jahre 1894 stammten und seither nicht mehr entscheidend überarbeitet worden waren, den rasant gewachsenen Schiffsgrößen zum Trotz. Diese Bestimmungen sahen maximale Schiffsgrößen von 10 000 Tonnen vor und bestimmten für die TITANIC eine Kapazität von 9625 Kubikfuß entsprechend 960 Sitzplätzen. Tatsächlich verfügte das Schiff jedoch über 11327,9 Kubikfuß gleich 1178 Plätzen. Der damalige Direktor von Harland & Wolff, Alexander Montgomery Carlisle (1854–1926)¹⁰⁴, hatte zunächst 64, später lediglich 32 Rettungsboote vorgeschlagen, doch hielt man diese Zahlen für übertrieben. Noch während des Baus entschieden sich Reederei und Werft im März 1910 für die weitaus niedrigere Zahl von 16 Booten, wohl nicht zuletzt, um die Deckfläche anderweitig nutzen zu können.¹⁰⁵

Insgesamt wurde dem Thema Rettungsboote wenig Beachtung geschenkt. Im Sonderheft der Zeitschrift »The Shipbuilder« über die OLYMPIC, das 1911 abgelieferte Typschiff der Klasse, und die TITANIC wurde dieses Thema in dem Kapitel *Working Arrangements of the Ships* mit wenigen Worten abgehandelt: *The lifeboats, which are 30 ft. long, are placed on the boat deck, as shown in Plate IV.*¹⁰⁶ Es folgten Ausführungen über die 16 Paare Bootsdavits des damals sehr modernen und richtungweisenden Fabrikats Welin. Diese waren kippbar, nutzten also, im

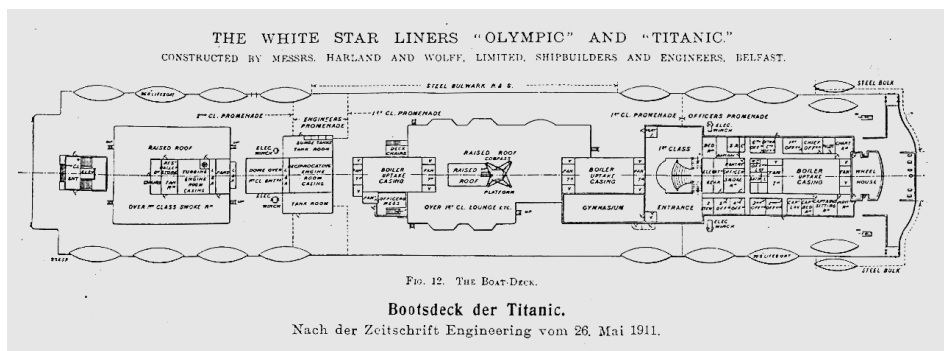


Abb. 14 Bootsaufstellung der TITANIC nach der Zeitschrift Engineering vom 26. Mai 1911. Hier sind noch 18 Rettungsboote eingezeichnet, schließlich wurden 16 feste und vier faltbare Boote installiert. (Aus: Die Yacht, Nr. 17, 1912, 26.4.1912, S. 350)

Gegensatz zu den herkömmlichen Drehdavits, die Schwerkraft und erlaubten das einfachere Zuwasserlassen von bis zu drei Booten.¹⁰⁷ Doch über die Kapazität der Rettungsboote verlor man kein Wort, weil man diese Angaben wohl nicht für wichtig hielt.

Während des Untergangs der TITANIC, der sich von der Berührung mit dem Eisberg um 23.40 Uhr (14. April) bis 2.20 Uhr (15. April) hinzog, wurden alle 20 Boote zu Wasser gelassen. Jedoch wurden sie in ihrer Kapazität keineswegs ausgeschöpft und teilweise sehr ungleichmäßig besetzt, was wohl aus einem Bündel höchst unterschiedlicher organisatorischer wie psychologischer Gründe resultierte, die hier aber nicht im Einzelnen diskutiert werden können.

Boots-Nr.	Station	Besatzung (männlich)	Passagiere (männlich)	Frauen u. Kinder	Insassen gesamt	Abgegangen (Uhrzeit)
7	Stb.	3	4	20	27	12.45
5	Stb.	5	6	30	41	12.55
3	Stb.	15	10	25	50	01.00
1	Stb.	7	3	2	12	01.10
9	Stb.	8	6	42	56	01.20
11	Stb.	9	1	60	70	01.25
13	Stb.	5	0	59	64	01.35
15	Stb.	13	4	53	70	01.35
C (Faltboot)	Stb.	5	2	64	71	01.40
A (Faltboot)	Stb.	–	–	–	–	aufgeschwommen
6	Bb.	2	2	24	28	12.55
8	Bb.	4	0	35	39	01.10
10	Bb.	5	0	50	55	01.20
12	Bb.	2	0	40	42	01.25
14	Bb.	8	2	53	63	01.30
16	Bb.	6	0	50	56	01.35
2	Bb.	4	1	21	26	01.45
4	Bb.	4	0	36	40	01.55
D (Faltboot)	Bb.	2	2	40	44	02.05
B (Faltboot)	Bb.	–	–	–	–	aufgeschwommen

Übersicht über den Einsatz der Rettungsboote der TITANIC; brit. Untersuchungsbericht Lord Mersey. (Quelle: Report on the Loss of the TITANIC (S.S.). In: Schiffbau Nr. 22, 28.8.1912, S. 912. Vgl. die Aufstellung bei Harro Hess und Manfred Hessel: TITANIC. Das Handbuch. München 1999, S. 185–187)

Insgesamt lässt sich jetzt schon sagen, dass die internationale Schifffahrt und Öffentlichkeit (beides ist nicht voneinander zu trennen) sinnvolle und wegweisende Konsequenzen aus dem Unglück zogen, die sich noch aus heutiger Sicht sehen lassen können. Doch es sollte sich zeigen, dass die Diskussionen im Vorfeld hierzu nicht nur zukunftssträchtige, sondern auch retardierende Momente aufwiesen.

5. Untersuchungen und Konsequenzen in den USA und Großbritannien

Nachdem der Geschäftsführer der White Star Line, Joseph Bruce Ismay (1862–1937)¹⁰⁸, das Unglück überlebt hatte, gab dieser schon im April 1912 in New York dem Korrespondenten der Londoner »Times« eine überaus eindeutige Einschätzung: *This awful experience has taught the steamship owners of the world that too much reliance has been placed on water-tight compartments and on wireless telegraphy, and that they must equip every vessel with lifeboats and rafts sufficient to provide for every soul on board, and sufficient men to handle them.*¹⁰⁹ Auch ein anderer Überlebender, der naturwissenschaftliche Lehrer Lawrence Beesley (1877–1967)¹¹⁰, der in der Zweiten Klasse gereist war, wandte sich kurz nach seiner Rettung an die »Times« und zählte einige Kritikpunkte auf, zu denen die überhöhte Geschwindigkeit und der mangelnde Bootsraum gehörten: [...] *that the accommodation for saving passengers and crew was totally inadequate, being sufficient only for a total of about 950. This gave, with the highest possible complement of 3400, a less than one in three chance of being saved in the case of accident.*¹¹¹

Nur wenige Wochen nach seiner Rettung legte Beesley seine Erlebnisse in einem Buch nieder, in dem er sich für verbesserte Sicherheitsvorkehrungen stark machte. Das betraf gängige, in der damaligen Diskussion kursierende Sicherheitsfragen wie Instruktionen für den Schiffsführer, Schotten und wasserdichte Abteilungen, den Funkverkehr, Unterwasserschallsignale, Dampferrouden, eine Eispatrouille, nicht zuletzt die Rettungsbootfrage.¹¹² Beesley klagte an: *The provision was of course woefully inadequate, and fuhr fort: The only humane plan is to have a numbered seat in a boat assigned to each passenger and member of the crew.*¹¹³ Gefordert wurden außerdem eine kompetentere Besatzung und Führung der Boote, regelmäßige Bootsübungen sowie ein Anteil an motorgetriebenen Rettungsbooten. Allerdings wies Beesley auf die vergleichsweise günstigen Wetterbedingungen beim Zuwasserlassen der TITANIC-Boote sowie auf deutliche Einschränkungen der Wirksamkeit dieses Rettungsmittels bei Sturm hin. Er resümierte: *All things considered, lifeboats might be the poorest sort of safeguard in certain conditions.*¹¹⁴ Es sollte sich zeigen, dass Beesley in seinen Schlussfolgerungen den »Mainstream« der öffentlichen Diskussion wiedergab.

Bereits wenige Tage nach dem Unglück, am 17. April 1912, hatte der US-Senat in Washington einen Ausschuss unter Leitung des aus Michigan stammenden Juristen und 1907–1919 amtierenden republikanischen Senators William Alden Smith (1872–1932)¹¹⁵ eingesetzt. Die politiknahe Orientierung der Kommission hat in der Öffentlichkeit mitunter den Verdacht einer emotionalen Beweisführung und eines laienhaften Vorgehens erweckt. Nach der Befragung von Überlebenden der Katastrophe zwischen dem 19. April und 25. Mai wurden schon Ende desselben Monats Empfehlungen herausgegeben, welche unter anderem Verbesserungen im Funkverkehr zwischen den Seeschiffen und im Schottensystem zum Inhalt hatten. Die Rettungseinrichtungen hatten künftig für alle Personen an Bord auszureichen. Ferner waren Bestimmungen über Bootsübungen sowie für die Besatzung und die Zuweisung der jeweiligen Bootsnummer für die Passagiere vorgesehen.¹¹⁶ Der damals wohl führende amerikanische Schiffbauingenieur und Leiter einer 1899 in Betrieb genommenen Schiffbauversuchsanstalt der US Navy, David Watson Taylor (1864–1940)¹¹⁷, nahm im Anschluss Stellung und äußerte sich zur Rettungsbootfrage wie folgt: *As an immediate measure sufficient boats should be carried for all souls on board but a combination of boats and large unsinkable life rafts would be better.*¹¹⁸

Vom 2. Mai bis zum 21. Juni desselben Jahres folgte die britische Seite in London mit einer gesonderten Untersuchung.¹¹⁹ Wie ihr vorausgegangenes amerikanisches Gegenstück wurde auch dieses Gremium von einem Juristen aus dem politischen Raum geleitet: John Charles Biggam (1840–1929) hatte kurzzeitig im Unterhaus gesessen (1895–1897), sich seine Meriten anschließend als Richter erworben und trug seit 1910 den Titel Lord Mersey. Später sollte er

weitere Schiffsuntergänge aufklären, so etwa die der *EMPRESS OF IRELAND* (1914) und *LUSITANIA* (1915).¹²⁰

Im Empfehlungsteil ihres Berichts (datiert 30. Juli 1912) forderte die Kommission unmissverständlich: *That the provision of life boat and raft accommodation on board such ships should be based on the number of persons intended to be carried in the ship and not upon tonnage*¹²¹, doch wurde diese Forderung auf *foreign-going Passenger and Emigrant Steamships*¹²² eingegrenzt. Vor diesem Abschlussbericht hatte es offenbar im Unterhaus Kontroversen über die Rettungsbootfrage gegeben, in deren Verlauf das für die Schiffssicherheit zuständige Handelsamt (Board of Trade) angegriffen worden war und vom zuständigen Minister Sydney Buxton verteidigt werden musste.¹²³

Eine genauere Untersuchung über Rettungsmittel und im allgemeinen Seenotfunkwesen folgte noch im gleichen Jahr durch ein dem Board of Trade zugeordnetes Komitee, das seine Schlussfolgerungen beiden Kammern des Parlaments vorlegte. Dort hieß es u.a.: *Although we are of opinion that the standard for the boats to be carried under davits should continue to be based on the gross tonnage*¹²⁴, *we are also of opinion that the standard for additional boat and life raft accommodation should be based on the numbers on board, and not upon a percentage calculated on the tonnage scale, so that accommodation may be provided for the total number carried.*¹²⁵

Schließlich erließ das Board of Trade neue Vorschriften, bei denen endlich neben etlichen technischen Verbesserungen folgender Grundsatz eingeführt wurde: *Passenger and emigrant ships are in future to provide sufficient lifeboat accommodation for all on board*¹²⁶, und dieselbe Maßnahme galt ferner für Frachtdampfer auf Großer Fahrt. Auch die Bauart der Boote wurde in gewissen Grenzen vorgeschrieben, etwa die Ausrüstung mit Luftkästen.¹²⁷ Zum 1. Januar 1913¹²⁸ trat die neue Regelung in Kraft.¹²⁹

Unumstritten war dieses Vorschriftenwerk keineswegs, was nicht überraschte, da bereits die Empfehlungen der amerikanischen Smith-Kommission in Großbritannien auf ein kritisches bis ablehnendes Echo in der allgemeinen (»Morning Post«, London) wie der Fachpresse (»Engineering«, »The Shipbuilder«) gestoßen waren.¹³⁰ So konnten die eindeutigen Regeln des Board of Trade nicht unbedingt Gegenliebe hervorrufen. Die britischen Reedereien waren anscheinend nicht in allen Teilen mit den neuen Vorschriften einverstanden. Die in London ansässige General Shipowners Society, ein Reedereiverband, akzeptierte zwar die ausreichende Ausrüstung mit Booten für transatlantische Passagierdampfer, nicht aber für Frachter auf Großer Fahrt, und fürchtete ganz allgemein eine zu große Bevormundung durch das staatliche Board of Trade.¹³¹ Hier wirkte sich ein gesellschaftlicher Grundkonflikt zwischen Politik und Privatwirtschaft aus, der sich auch in Großbritannien auf zahlreichen Gebieten niederschlug.

Eine retardierende Argumentation kam in einem Fachartikel zum Tragen: *It has always been held by those having any knowledge of large ships that the boats are provided for transferring purposes only, and not to take all the passengers on board at once, as it is considered that the difficulties of launching a large number of boats in a seaway would be too great for this to be accomplished. [...] While some increase in the number of boats is certainly desirable, we think to overload a vessel with boats, as is being done in some cases, is merely a concession to popular opinion, and does not by any means assure the safe removal of all passengers from the ship.*¹³²

Laut der deutschen Fachpresse äußerte der seit 1885 amtierende Chefkonstrukteur der britischen Marine, Sir William Henry White (1845–1913)¹³³, in einer Zuschrift an die »Times« die Ansicht, dass eine Aufstockung der Rettungsboote wesentlich weniger wichtig sei als eine Verbesserung des Schottensystems, weshalb ihm folgende Mutmaßung in den Mund gelegt wurde: *Auch der Genannte, der inzwischen verstorben ist, hat vielleicht damit gerechnet, daß uns in*

ansehbarer Zeit das unsinkbare Schiff beschert wird, das alle Rettungsboote überflüssig macht.¹³⁴ Dass deutsche Schiffbauingenieure eine ähnliche Meinung vertraten, wird noch zu zeigen sein.

Doch hatten sich die britischen Reedereien nach den neuen Vorgaben zu richten, nicht zuletzt die White Star Line. Die OLYMPIC war bereits Ende April 1912 von ihren Heizern in Southampton bestreikt worden¹³⁵, weil man inzwischen an der Ausrüstung mit Rettungsmitteln Anstoß genommen hatte, obwohl einige Faltboote eilends an Bord geschafft worden waren.¹³⁶ Der öffentliche Druck, unter dem die Reedereien und der Gesetzgeber standen, ist hier mit Händen zu greifen.

Bereits Ende April konnte man im »Daily Sketch« lesen: *All Liverpool liners are being equipped with boats sufficient for all passengers and crew. The BALTIC, with 1,343 passengers on board and the LAKE CHAMPLAIN with 800, sailed yesterday fully equipped with life-saving apparatus.*¹³⁷ In der Tat hatte die britische Presse bereits in den Tagen nach dem Unglück die Rettungsbootfrage aufgegriffen, wie schon am Beispiel der beiden TITANIC-Schiffbrüchigen Ismay und Beesley deutlich wurde. Alexander Montgomery Carlisle war im April 1911 als Werftdirektor bei Harland & Wolff ausgeschieden, nach London verzogen¹³⁸ und anschließend zur bereits erwähnten Boots- und Davitbaufirma Welin in London gewechselt. Er trat auch bei der von Lord Mersey geleiteten Untersuchung auf. Schon am 18. April hatte er in einem Interview mit der Londoner »Daily Mail« die bisherigen Vorschriften als nicht mehr zeitgemäß bezeichnet und war auf die wertinternen Differenzen bei der Boots-ausrüstung des Neubaus eingegangen.¹³⁹ Andere Blätter nahmen sich der Bootsfrage ebenfalls an.¹⁴⁰

Die White Star Line hatte ohnehin wegen des Unglücks 1912 einen Buchungsrückgang von etwa 10 % zu verkraften, während die meisten anderen Unternehmen in ähnlichem Umfang zulegen. 1913 lag die Reederei wieder gleichauf mit der Konkurrenz.¹⁴¹ Deswegen verstand es sich von selbst, dass das Unternehmen seine Flotte in großer Eile nachrüstete. Von Oktober 1912 bis Ende März 1913 konnte die OLYMPIC in der Wintersaison entbehrt werden, wurde vorübergehend aus der Fahrt genommen, zu Harland & Wolff geschickt und mit zusätzlichen Rettungsbooten bestückt. Schließlich besaß das Schiff 68 (statt früher 20) Rettungsboote mit einer Kapazität für 3510 Personen, die für Besatzung und Passagiere ausreichte. Außerdem verbesserte die Werft das Schottensystem und zog für einen Teil der Schiffshöhe eine Art doppelte Außenhaut ein.¹⁴² Die konkurrierende Cunard hatte bei ihrem 1914 abgelieferten Neubau AQUITANIA, der mit 45 647 BRT der Größenordnung der OLYMPIC und TITANIC entsprach, ebenfalls für ausreichende Kapazität bei den Rettungsbooten gesorgt.

Die Art und Weise, wie »The Shipbuilder« in der Sondernummer jetzt das Thema Rettungsboote abhandelte, zeugt von radikal verändertem Denken. Nunmehr gab es ein eigenes Kapitel, betitelt *Life-saving Appliances*, und über die Rettungsboote wurde gesagt: *Needless to say, the life-saving appliances provided on board the AQUITANIA have been the subject of much careful study, and the equipment of the vessel in this respect is as complete and efficient as human ingenuity can devise. The vessel is equipped with 80 lifeboats and two motor boats. Twenty-two are of the standard class of open boat, each constructed to carry 66 persons. The boats of the decked class are 58 in number and have each accommodation for 54 persons. Omitting the two motor boats, the total number of persons for which boats are provided, therefore, is 4,584, or 382 in excess of the total complement of the vessel.*¹⁴³ Die beiden Motorboote verfügten über eine Funkausrüstung. Die meisten Bootsdavits (Fabrikat Stewards and Lloyds, Glasgow) waren dagegen von konventioneller Stahlrohrkonstruktion. Doch zwei Paar modernerer Welin-Davits befanden sich auf dem achternen Bootsdeck.¹⁴⁴ Insgesamt umfasste das Kapitel respektable fünf Seiten in jenem Sonderheft.

Die Reederei selbst wurde nicht müde, das neue Sicherheitsdenken gebührend herauszustreichen. Nicht lange nach dem TITANIC-Unglück (die AQUITANIA lag zu jenem Zeitpunkt noch auf



Abb. 15 Modell der BRITANNIC mit der ursprünglich vorgesehenen Aufstellung der optisch auffälligen Gitterdavits. Kriegsbedingt wurde das Schiff aber als Lazarettenschiff mit dem vorgeschriebenen Rotkreuzanstrich fertiggestellt. Die im Modell dargestellten beiden Davitpaare auf dem Achterschiff fielen dabei weg. (Ulster Folk and Transportation Museum, Belfast)

dem Helgen der Bauwerft John Brown in Clydebank) behauptete Cunard in einer Presseerklärung, dass man schon im Januar 1912 – also ein Vierteljahr vor der Katastrophe – festgelegt hätte, für jeden Passagier an Bord genügend Bootskapazität bereitzuhalten.¹⁴⁵ Das wäre gegenüber der TITANIC ein gewaltiger Schritt nach vorne gewesen, doch ist hier auf Nuancen zu achten: Genug Raum für Passagiere heißt nicht: genug Raum für alle Menschen an Bord, nämlich einschließlich der Besatzung. Immerhin entsprach diese Richtlinie dem, was man 1903 in Kiel auf dem erwähnten, allerdings wesentlich kleineren russischen Passagierschiff vorgesehen hatte. Da entsprechende Akten wohl kaum mehr vorhanden sind, ist diese in der Literatur überlieferte Behauptung nicht mehr einwandfrei zu beweisen.

Drei Bootswerften profitierten bei der AQUITANIA als Zulieferer: Die beiden Motorboote kamen von John I. Thornycroft in Southampton, die 22 offenen Boote von R.D. Lambie in Wallsend-on-Tyne, und die übrigen 58 Boote mit einem faltbaren Aufbau aus Segeltuch stammten von Hugh McLean & Sons in Govan.¹⁴⁶ Wegen der neuen Bestimmungen stellte die AQUITANIA keinen Einzelfall dar. So kann man von einem stattlichen Auftragsboom für die britische Bootsbauindustrie ausgehen, der sicherlich genauere Untersuchungen wert wäre.

Ein weiteres Beispiel aus England für die Nachrüstung mit Rettungsbooten erlangte schließlich tragische Berühmtheit und betrifft die erwähnte EMPRESS OF IRELAND. Ursprünglich besaß das Schiff lediglich 16 stählerne Rettungsboote, die 764 Personen aufnehmen konnten. Nachdem das Board of Trade seine neuen Vorschriften erlassen hatte, wurden 26 faltbare Rettungsboote zusätzlich untergebracht. Nun betrug die Kapazität 1948 Personen, die für Passagiere und Besatzung gerade ausreichte. Außerdem befanden sich 1950 Rettungswesten für Erwachsene und 150 für Kinder an Bord.¹⁴⁷ Dass diese Ausrüstung beim raschen Untergang des Schiffes im Mai 1914 nicht viel nützte, steht auf einem anderen Blatt.

Die weiteren Auswirkungen der Sicherheitsdiskussion nach dem Unglück auf die britische Industrie waren vielfältig. Nur ein Beispiel unter anderen: Zwischen 1912 und 1915 erarbeitete

die TITANIC-Bauwerft Harland & Wolff, der damaligen Fertigungstiefe eines Schiffbaubetriebs entsprechend, eine Reihe von Patenten für Bootsdavits und für Schottentüren.¹⁴⁸ Der Umbruch in der Sicherheitstechnik speziell bei diesem Unternehmen kann an dem dritten Schiff der OLYMPIC-Klasse anschaulich vorgeführt werden. 1911 geordert, sollte es zunächst GIGANTIC heißen, doch nach der TITANIC-Katastrophe wurde über den Neubau, der noch auf dem Helgen lag, zunächst ein Baustopp verhängt, um die Erfahrungen auszuwerten. Schließlich erhielt das Schiff, das nunmehr BRITANNIC hieß, eine verbesserte doppelte Außenhaut. Die Bootskapazität belief sich auf 48 Rettungsboote, davon 46 mit einer Länge von 34 Fuß und, ähnlich wie bei der AQUITANIA, zwei Motorboote, die mit Funk ausgerüstet waren. Hinzu kamen noch zwei Kutter von jeweils 26 Fuß Länge. Um Deckraum zu sparen, wurden an drei Positionen (eine vorn, zwei achtern auf dem Bootsdeck) einige der Boote in zwei oder sogar drei Lagen übereinander gestaut. Um diese im Notfall zu Wasser lassen zu können, waren modifizierte Techniken erforderlich, weshalb insgesamt sechs Paar große, optisch auffällige und kippbare Gitterdavits installiert wurden. Erst Ende 1915 wurde die BRITANNIC kriegsbedingt als Lazarettschiff in Dienst gestellt, ging jedoch schon im November 1916 durch einen Minentreffer in der Ägäis verloren.¹⁴⁹

6. Reaktionen und Diskussionen in Deutschland

Ähnlich wie in Großbritannien lagen die Dinge in Deutschland, denn auch hier schockierte das Unglück nicht nur die Öffentlichkeit¹⁵⁰, sondern forderte die Sicherheitsbehörden heraus. Bereits wenige Tage nach dem Unglück kam es zu einer Kontroverse zwischen der renommierten »Frankfurter Zeitung« und dem Norddeutschen Lloyd über die Kapazitäten an Rettungsbooten, die an Bord vorzuhalten waren. Das Blatt hatte schon am 18. April eine entsprechende Mängelliste veröffentlicht und dazu geschrieben: *Im allgemeinen kann also nur ein Drittel der auf einem großen Dampfer befindlichen Personen gerettet werden. Das ist ein skandalöser Zustand, den man sich wohl nie ganz klar gemacht hat. Es hilft gar nichts, daß die White Star Line sich nach den Vorschriften des Britischen Handelsamtes gerichtet hat. Diese Vorschriften sind eben ganz veraltet.*¹⁵¹

Flugs ging der NDL in die Verteidigung und ließ in der »Weser-Zeitung« in deren Eigenschaft als williges Sprachrohr der Reederei noch in der gleichen Ausgabe, in der über den Artikel aus Frankfurt berichtet wurde, eine Gegendarstellung erscheinen: *Die in der Tabelle angegebenen Zahlen und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen entsprechen durchaus nicht der Wirklichkeit; so ist Dampfer GEORGE WASHINGTON¹⁵² nur imstande, bei äußerster Belegung 3400 Personen einschl. Mannschaft an Bord zu nehmen. Die Gesamtzahl der an Bord für Rettung verfügbaren Böte beträgt nicht 20, sondern 36, von denen 22 ohne jeden Verzug, die restlichen 14 unmittelbar danach ins Wasser gelassen werden können. Die Aufnahmefähigkeit dieser Böte entsprechend den Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft beträgt im ganzen 2280 Personen. Die oben angegebene Höchstzahl von Passagieren wird praktisch jedoch wohl niemals erreicht. Die durchschnittliche Besetzung des Dampfers pro Reise betrug in den letzten beiden Jahren 2285 Personen einschließlich Besatzung. Hieraus ist ersichtlich, daß auch in dem seltenen Falle einer vollen Besetzung des Schiffes der größte Teil der Passagiere und Besatzung in den Böten untergebracht werden kann. Vergleicht man hiermit die Angaben der Frankfurter Zeitung, wonach auf Dampfer GEORGE WASHINGTON für 2752 Personen kein Bootsraum vorhanden sein soll, so ergibt sich von selbst die ganze Haltlosigkeit dieser Behauptung.*¹⁵³

Aufgrund des engen Verhältnisses zwischen Zeitung und Reederei hatte sich also der zuständige Redakteur, als er den Artikel aus Frankfurt auf den Tisch bekommen hatte, zunächst mit der Inspektion des NDL in Verbindung gesetzt, ehe er publizistisch etwas unternahm. Die Richtig-

stellung mag wohl zutreffen, doch flüchtete sich der Lloyd in eine spitzfindige Argumentation, indem er einen rein statistischen Durchschnittwert heranzog, der sicherlich durch die geringe Auslastung in der stürmischen Wintersaison nach unten gedrückt wurde. Das Szenario eines Unglücks mit vollbesetztem Schiff wurde gegenüber dem Leser erst gar nicht angeschnitten.

Sollten die Zahlen stimmen, so war der prozentuale Anteil an Rettungsbootkapazität bei der GEORGE WASHINGTON zwar höher als bei der TITANIC, doch sollte es sich allzu bald zeigen, dass sich die deutsche Seite keineswegs darauf ausruhen konnte. Schon am 19. April wurde im Reichstag in Berlin die Frage aufgeworfen, ob man künftig nicht für alle an Bord befindlichen Personen entsprechende Bootskapazität vorhalten solle.¹⁵⁴ Der Staatssekretär des Inneren Clemens Delbrück hatte darauf geantwortet und behauptet, dass die entsprechenden Vorschriften schon seit längerer Zeit einer Revision unterzogen würden.¹⁵⁵ Ob dies stimmte oder eine Schutzbehauptung darstellte, muss offen bleiben.

Nur wenige Tage nach dem Unglück stellte am 26. April die (obwohl in anderer Aufmachung) noch heute erscheinende Wassersportzeitschrift »Die Yacht« in einem Artikel *Zum Untergange der TITANIC ihre eigenen Betrachtungen an: Der große Verlust an Menschenleben beim Untergang der TITANIC hat die deutsche Tagespresse veranlaßt, sich mit der Frage der Sicherheitseinrichtungen an Bord von Passagierdampfern zu befassen [...]»¹⁵⁶, wobei man anschließend auf die Kontroverse zwischen der »Frankfurter Zeitung« und dem NDJ einging und fortfuhr: *Auf das große Publikum aber wird die Bekanntmachung der Hapag, ihre Sicherheitsmaßregeln noch mehr zu erweitern, ebenso beruhigend wirken, wie die Erklärung des Ministers vor dem Reichstage, die bestehenden Vorschriften schleunigst einer genauen Prüfung auf ihre Zulänglichkeit für moderne Anforderungen zu unterziehen.*¹⁵⁷ Danach wurde ein Überblick über die bestehenden deutschen Sicherheitsvorschriften gegeben und schließlich die Vermutung geäußert: *Es ist wahrscheinlich, dass der Untergang der TITANIC neue Vorschriften ins Leben ruft, die für alle an Bord unterzubringenden Personen Bootsraum schaffen.*¹⁵⁸ Dabei betonte man, dass die Bootskapazität allein nicht ausreiche, sondern dass es auf ein reibungsloses Aussetzen und auf eine professionelle Führung der zu Wasser gelassenen Boote ankäme.¹⁵⁹ »Die Yacht«, die sonst kaum über die Großschiffahrt berichtete, sondern sich den Segel-, Ruder- und Motorbootssport auf ihre publizistischen Fahnen geschrieben hatte, stand also einer Erhöhung der Bootskapazitäten aufgeschlossen gegenüber, was vermutlich damit zusammenhing, dass das Boot als Objekt ohnehin im Spiegel der regulären Berichterstattung des Blattes stand. In anders gelagerten Fachkreisen wurde jedoch abweichend gedacht und geurteilt.*

Ende April 1912 zog Professor Walter Laas (1870–1951), der seit 1904 als ordentlicher Professor für praktischen Schiffbau an der Technischen Universität Berlin-Charlottenburg lehrte¹⁶⁰, in der Zeitschrift »Hansa« unter der Überschrift *Sicherung der großen Passagierschiffe*¹⁶¹ seine eigenen Schlussfolgerungen aus der TITANIC-Katastrophe. Er propagierte eine Verbesserung des Schottensystems, die Ergänzung des bereits praktizierten Doppelbodens durch doppelte Seitenwände, eine autonome elektrische Energieversorgung im oberen Aufbau eines Schiffes sowie ausreichende Pumpenkapazität für den Ernstfall und bewegte sich somit auf einer ähnlichen Argumentationslinie, wie sie bereits drei Jahre zuvor im Fall der REPUBLIC in der »Hansa« herausgearbeitet worden war. Nachdem Laas seine Vorschläge erläutert hatte, äußerte er sich zur Rettungsbootfrage: *Mit derartigen, im Vergleich zu dem Wert der Schiffe und ihrer lebendigen und toten Ladung geringen Mehranlagen würde selbst ein schwerbeschädigtes Schiff wirklich unsinkbar werden, und es würden die Rettungsboote, denen man aus dem Beispiel der TITANIC eine weit übertriebene Bedeutung zumisst, überflüssig werden. Zweifellos hätten bei der TITANIC mit mehr Rettungsbooten mehr Menschenleben gerettet werden können, aber es wäre grundfalsch, wie dies scheinbar an verschiedenen Stellen, besonders in Amerika beabsichtigt wird, aus diesem Anlaß den Rettungsbooten den wichtigsten Platz in der Reihe der Unfallverhütungsmittel zuzuweisen.*¹⁶²

Laas arbeitete die unbestreitbare Tatsache heraus, dass es sich bei der TITANIC-Katastrophe um einen Unfall bei ruhiger See gehandelt hatte und dass bei Seegang oder Schlagseite nicht alle Boote zu Wasser gelassen werden könnten.¹⁶³ Eine ausreichende Bootskapazität für alle Personen an Bord hielt der Schiffbauprofessor aus Charlottenburg für nicht realisierbar: *Im übrigen ist es bei den großen Schiffen ganz unmöglich, für alle Personen bei voller Besetzung die nötigen Bootsräume mitzuführen; und wenn man die Boote über- und nebeneinander aufstellen wollte, so kann nicht so viel seemännisches Personal vorhanden sein, um sie sicher zu Wasser zu lassen und mit der notwendigen Mannschaft zur Führung zu versehen.*¹⁶⁴

Im Herbst 1911 hatte Laas mit dem White Star-Dampfer ADRIATIC¹⁶⁵ den Atlantik überquert und war auf der Rückreise mit der ähnlich großen GEORGE WASHINGTON des NDL gefahren. Besaß das englische Schiff nach den Vorschriften des Board of Trade für 2225 Personen an Bord (einschließlich Besatzung) 18 Boote für 1047 Personen (47 %), so führte der Lloyd dampfer nach den Vorgaben der SBG für maximal 3331 Personen 36 Boote für 2279 Insassen mit (69 %). Laas meinte hierzu: *Diesen Unterschied halte ich nicht für einen Vorteil des deutschen Schiffes, sondern für eine unnötige Belastung. Man kann und sollte eine erhebliche Reduzierung der Boote bei ihrem mehr als zweifelhaften Wert zulassen, wenn das Schiff in Bau und Ausrüstung weit über die sonstigen Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft hinausgeht [...]*¹⁶⁶ Allenfalls die Lagerung eines oder mehrerer Rettungsflöße auf dem obersten Deck hielt Laas für nachdenkenswert.¹⁶⁷

Einige Tage vor dem Erscheinen des Artikels, am 22 April 1912, hatte der Nautische Verein zu Hamburg getagt und sich in der Rettungsbootfrage auf derselben Argumentationslinie wie Laas bewegt.¹⁶⁸ Die Zeitschrift »Hansa« sekundierte dem Gremium: *Daß der Nautische Verein zu Hamburg sich so eingehend mit allen diesen Fragen beschäftigt und daß er im besonderen den Wert genügenden Bootsraumes auf sein richtiges Maß zurückgeführt hat, ist ein Verdienst, zu dem wir ihn beglückwünschen. Seine Verhandlungen, denen weiteste Verbreitung gewünscht werden muß, werden aufklärend wirken und hoffentlich diejenigen zum Schweigen bringen, die den Ausfluß höchster Weisheit darin sehen, daß die Riesenschiffe mit Booten förmlich überladen werden. Nur aus Sachkenntnis können solche Wünsche entstehen. Diese Behauptung bleibt bestehen, obgleich ein Fachblatt wie »Fairplay« die Reihen der Schreier nach Bootsraum für jedermann auf Riesenschiffen vergrößert hat. Wer als ständiger Leser dieser englischen Zeitschrift verfolgt hat, mit welcher grenzenlosen Heftigkeit sie den gegenwärtigen Präsidenten des Handelsamtes bekämpft, wie sie keine Gelegenheit vorübergehen läßt, um der White Star Line ihre Abneigung (wegen ihrer Zugehörigkeit zum Morgan-Trust)¹⁶⁹ zu zeigen – der wird zweifeln, ob »Fairplay« sich bei seinem leidenschaftlichen Eintreten für Bootsraum für jedermann lediglich von sachlichen Gründen hat leiten lassen.*¹⁷⁰ Doch glaubte die »Hansa«, Häretiker in Deutschland angehen zu müssen, indem sie fortfuhr: *Aufrichtig bedauern wir nur, daß die »Neue Hamburger Börsenhalle« die hier kurz gekennzeichneten Ausführungen des englischen Blattes (die sie ausführlich mit dem Hinweis veröffentlicht, daß »Fairplay« »ein bekanntes und hochangesehenes« Blatt sei) ohne jeglichen Kommentar ihrerseits hat in die Welt gehen lassen.*¹⁷¹

Kurz nach Erscheinen seines Artikels hielt Laas auf Einladung des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg am 29. April ebendort einen Lichtbildervortrag zum gleichen Thema.¹⁷² Die »Hansa« berichtete: *Unterstützung fanden seine Ausführungen, soweit sie nautischer Natur waren, bei den Herren Kapitän Simonsen und Franck, die ihrerseits ebenso wie die Nautiker eine Woche früher im Nautischen Verein¹⁷³ zwar den Wert guter Rettungseinrichtungen nicht verkannten, größere Bedeutung aber auf eine Vervollkommnung und Verschärfung vorbeugender Maßnahmen legten.*¹⁷⁴ Eine andere Berufsgruppe hielt sich im Plenum jedoch bedeckt: *Leider wurde nur von einer Seite aus auf die schiffbautechnischen Vorschläge des Herrn Laas eingegangen. Schade, es waren zahlreiche Schiffbau-Ingenieure in der Versammlung anwesend.*¹⁷⁵

Immerhin zeigte sich die »Hansa« dem Gedanken gegenüber, Einzelheiten in der Bootstechnik zu verbessern, wenigstens aufgeschlossen und berichtete über einen diesbezüglichen Vorschlag: *Der in Wien weilende Großindustrielle Aron Hirsch¹⁷⁶ richtete an Generaldirektor Ballin eine Depesche, in der er mitteilte [...] zu der Überzeugung gekommen zu sein, daß die Ausstattung und Einrichtung moderner Rettungsboote mit der hochentwickelten Schiffbau-technik nicht gleichen Schritt gehalten habe. Er stiftete einen Preis bis zu 20 000 M. für denjenigen Ingenieur, welcher mindestens 24 Stunden lang seetüchtige Rettungsboote, mit motorischer Kraft ausgerüstet und durch einen elektrischen Druck von der Kommandobrücke aus binnen einer halben Minute gebrauchsfertig, konstruiert und Modelle vorführt. Als Jury bestimme er unter Herrn Ballins Vorsitz die Chefingenieure der Hapag und des Norddeutschen Lloyd sowie das Reichsmarineamt.¹⁷⁷*

Doch in der Grundsatzfrage blieb die »Hansa« unerbittlich. Sie stieß in der ersten Maihälfte unter der Überschrift *Randbemerkungen zur TITANIC-Katastrophe* noch einmal nach: *Und als die Antwort [...] kam, es sei nur für 1/3 der zu Rettenden Bootsraum vorhanden gewesen, erhob sich ein Sturm von Anklagen darüber. Ob gerechtfertigt? Nein. Man frage einmal in Fachkreisen herum, ob man bis jetzt von der Notwendigkeit, für alle Menschen Bootsraum zur Verfügung zu haben, überzeugt war? Gar mancher war der Ansicht, daß man in heutiger Zeit Boote kaum noch nötig habe. Die Sicherheit der Schiffe durch Längs- und Querschotten, Doppelböden, Signal-, Sicherheits-, Leck- und Schleusen-Einrichtungen war eine so große, daß die Frage des Wegsackens eines Schiffes gar nicht mehr ventiliert wurde. [...] Selbstverständlich wird die Nachricht von der starken Vermehrung der Rettungsboote an Bord der Schiffe unserer Reedereien, die sofort veranlaßt wurde, eine große Beruhigung für das reisende Publikum sein. Aber wird der Sicherheitskoeffizient tatsächlich erhöht werden durch restlose Vermehrung des verfügbaren Bootsraums? Nein. Ein Fall, wie der der TITANIC, wo Gelegenheit gegeben war, sämtliche Boote zu Wasser zu bringen, steht wohl in der Seegeschichte einzig da.¹⁷⁸*

Diese kühne Behauptung hätte sicherlich einer genaueren Überprüfung nicht standhalten können. Die »Hansa« fuhr fort: *Der Schwerpunkt wird nicht bedingt durch die Anzahl der Boote, das ist eine tote Masse, sondern durch die Möglichkeit, die Boote günstig aufzustellen, zu Wasser zu bringen und seemannisch zu bemannen. Und da sind die Schwierigkeiten so ungeheure, daß man sein Augenmerk auf andere Rettungsmaßnahmen richten muß. Man wird der Frage der Flöße, der schwimmbaren Deckshäuser, die im Notfall leicht von Deck zu lösen sind, je vielleicht sogar schwimmbarer Teile des Schiffskörpers selbst, näher treten müssen. Also Rettungsapparate, die beim Sinken des Schiffes schwimmend bleiben. Weshalb sollte es andererseits z.B. der Technik nicht möglich sein, ein Schiff im Schiff zu bauen? Unser Längs- und Querschottensystem ist ja schon der Rahmen dazu.¹⁷⁹*

Auf der gleichen Linie lag ein Vorschlag eines Ingenieurs namens Van Huizen aus Amsterdam, der ein Bootsdeck vorschlug, das sich aus mehreren eisernen Tanks als Grundelementen zusammensetzte, die wiederum als Rettungsmittel im Notfall aufschwimmen sollten. Der »Hansa« war diese Anregung zugegangen, und die Redaktion hielt diese Überlegung zwar für unausgereift, doch diskussionswürdig.¹⁸⁰ Die Abneigung gegen eine Erhöhung der Rettungsbootkapazitäten wurde beibehalten. Anfang September 1912 kommentierte die »Hansa« die vom Komitee des britischen Board of Trade ausgesprochenen Empfehlungen. Maliziös schrieb das Blatt, dass das Gremium [...] *einer Ausrüstung des Schiffes mit Rettungsbooten und Flößen das Wort redet, der zur Aufnahme aller Personen an Bord ausreichen soll. Gewiß ist man in sachverständigen Kreisen auch außerhalb Englands der gleichen Meinung, daß die TITANIC-Katastrophe in erster Linie auf die Notwendigkeit weiterer Bestrebungen in der Richtung einer möglichen Unsinkbarmachung¹⁸¹ der Schiffe hinweise, man wird sich aber auch der Unlogik nicht verschließen können, die in der doppelseitigen Anregung liegt: diese Bestrebungen der Unsinkbarmachung, von deren Erfolg ja einzig und ausschließlich Wert und Bedeutung der*

übrigen Rettungseinrichtungen, in erster Linie der Rettungsboote, abhängig wäre, zu forzieren, daneben aber auch für Bootsraum von solchem Umfang zu sorgen. Man kann sehr wohl der Ansicht sein, daß gerade das Vorhandensein genügenden Bootsraumes zur Beruhigung des reisenden Publikums beitrage und wird doch bezweifeln müssen, daß eine solche doppelte Belastung der Reedereien sich ohne Widerstände und Schwierigkeiten durchführen lassen wird.¹⁸²

Noch im November schrieb das Blatt in ähnlichem Tenor: »Bootsraum für alle« ist die Losung! Von der Zweckmäßigkeit einer solchen Einrichtung sind die Praktiker allerdings keineswegs sämtlich überzeugt, mag man nun aber darüber denken, wie man will, die Tatsache läßt sich nicht hinwegleugnen, daß bei dem Unglücksfall, welcher den ersten Anlaß zu dieser Losung gegeben hat, zweifellos geringerer Menschenverlust beklagt würde, wenn für jede Person genügend Bootsraum an Bord vorhanden gewesen wäre.¹⁸³

Doch nun wurde zum Rückzug geblasen, weil man den inzwischen eingetretenen Paradigmenwechsel zumindest ahnte: Wenn gleich nun das persönliche Sicherheitsgefühl der Passagiere darauf gegründet sein muß, ein gutes von einem erfahrenen Kapitän geführtes und pflichttreuer Mannschaft bedientes Schiff unter den Füßen zu haben, so kann sich dieses nur erhöhen, wenn die Erkenntnis hinzukommt, daß genügend Bootsraum für alle vorhanden ist, sollte das Verlassen des Schiffes auf hoher See unvermeidlich werden. Früher hielten die Passagiere dieses für so selbstverständlich, ohne in Betracht zu ziehen, daß die Reise nicht etwa in den Booten, sondern mit dem Schiffe zurückgelegt werden muß. Jetzt ist durch das überall besprochene Unglück dieser Glaube erschüttert. Wird nun Bootsraum für alle geschaffen, so ist es von größter Wichtigkeit, diese Einrichtung möglichst wirkungsvoll zu gestalten.¹⁸⁴ Ein letztes Aufbläckern war noch im April 1913 in der »Hansa« zu finden: [...] während auch heute noch die Nautiker über den Wert des »Bootsraum für Jedermann« sehr geteilter Meinung sind.¹⁸⁵

Die »Hansa« blieb in der deutschen Fachwelt nicht das einzige Forum, das sich mit der Rettungsbootfrage auseinandersetzte. In der zweiten Julihälfte 1913 kam in der Zeitschrift »Schiffbau« im Rahmen eines bereits in einem anderem Zusammenhang zitierten Aufsatzes eine Gegenstimme zu Wort: Von verschiedenen Seiten ist die Notwendigkeit bezweifelt worden, die vorgeschriebene große Zahl von Booten mitführen zu müssen. Den Reedern entstehen dadurch ungeheure Kosten, und es ist die Gefahr vorhanden, daß die Schiffe durch das große hoch angebrachte Gewicht der Boote mit Davits usw. in ihren Stabilitäts- und See-Eigenschaften verschlechtert werden. Es ist auch nicht zu leugnen, daß bei Sturm und hohem Seegang Umstände eintreten können, die den wirksamen Gebrauch der Rettungsboote verhindern. Dem ist aber entgegenzuhalten, daß erfahrungsmäßig die meisten Unglücksfälle, die großen Schiffen zustoßen, nicht durch schlechtes Wetter, sondern durch Strömungen, Eisberge, treibende Wracks, Feuer oder Nebel verursacht werden. Bei einigermaßen ruhiger See wird es stets gelingen, sämtliche Boote zu besteigen und zu Wasser zu bringen, wenn dabei die nötige Ruhe und Besonnenheit von Besatzung und Passagieren bewahrt wird.¹⁸⁶

Im Juni 1914 referierte ebenfalls in der Zeitschrift »Schiffbau« ein Kapitän Walther Freyer über Rettungsboote bei Schiffskatastrophen und wies ihnen eine extrem nachrangige Bedeutung zu: Auf großen, stark bevölkerten Dampfern haben sich die eigenen Boote im Falle ernstester Gefahr im Hinblick auf die große Zahl derjenigen, denen sie keine Rettung brachten, als ein so geringwertiges Mittel zur Selbsthilfe erwiesen, daß sie in dieser Hinsicht völlig in den Hintergrund treten müssen, und daß gar der Ruf nach ihrer Vermehrung einem praktischen Bedürfnis in keiner Weise mehr entspricht.¹⁸⁷ Der Autor bezog sich bei seiner Argumentation nicht zuletzt auf Laas, auf die Seenotfälle der ELBE, TITANIC sowie auf den Fall des britischen Dampfers VOLTURNO auf dem Nordatlantik am 9./10. Oktober 1913. Bei diesem Unglück war der Havarist durch explodierende Chemikalien in Brand geraten. Zwar waren bei stürmischer See fünf Boote zu Wasser gelassen worden, doch schlugen drei davon gegen die Bordwand,

wobei 136 Insassen den Tod fanden. Schließlich eilten zehn deutsche, britische, russische, amerikanische und französische Schiffe herbei und brachten mit eigenen Booten unter extremen Bedingungen 541 Schiffbrüchige vom brennenden Dampfer in Sicherheit, wobei sicherlich an den äußersten Einsatzgrenzen operiert wurde.

Dieser Fall schien die These vom Rettungsboot als Übersetzungsmittel im Notfall zu bestätigen. Bei diesem Beispiel berief sich Freyer auf eine Stellungnahme des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine in Hamburg, in der Rettungsbooten eine marginale Sicherheitsfunktion zugeschrieben worden war. Sturm, Panik und Desorganisation waren die wichtigsten Faktoren, mit denen der Verfasser sein umfangreiches Argumentationsgebäude zusammenfügte.¹⁸⁸ Letztlich besaß diese Position aber gegen die neue Tendenz in der Schiffssicherheitsdiskussion keine Chance mehr.

In den Tagen, Wochen und Monaten nach der TITANIC-Katastrophe hatte man sich in Deutschland, ähnlich wie, aber womöglich noch wesentlich halsstarrer als in Großbritannien, in schiffbautechnischer Hinsicht beharrlich gegen eine wichtige Neuorientierung im maritimen Sicherheitsdenken gestemmt, bis die »Hansa« Ende 1912 einsah, dass man in der Rettungsbootfrage nicht mehr gegen die Öffentlichkeit ankam. Doch die beiden 1913/14 in »Schiffbau« publizierten konträren Aufsätze bewiesen, dass der Meinungsstreit in der Fachwelt keineswegs ein Ende gefunden hatte.

Die uns heutzutage fremd, ja inhuman erscheinende Position gegen ausreichende Bootskapazität an Bord ist aus der damaligen Zeit zu verstehen und zu interpretieren, wenn auch – angesichts der zeitgenössischen Gegenstimmen – keineswegs zu rechtfertigen. So legte etwa Laas als Schiffbauer sein Schwergewicht auf die Sicherheit des Schiffskörpers. Hier sah er das vorrangige Potential für sicherheitstechnische Innovationen. Die schiffbauliche Prophylaxe war ihm wichtiger als die operative Seenotrettung nach Eintreten des Notfalls, die eher im Bereich der praktischen Seemannschaft und der Nautik anzusiedeln war.¹⁸⁹ Boote zählten nach dieser Lesart zur Ausrüstung und wurden deswegen als Beiwerk abgetan. Noch heute nachvollziehbar erscheint an dieser Argumentation, dass Sicherheit an Bord und die Steigerung der Überlebenschancen für die Schiffbrüchigen nicht von einer Komponente allein abhängen dürfen, sondern als ein möglichst optimal zusammengesetztes Bündel unterschiedlicher Sicherheitsmaßnahmen zu gestalten ist.

Ein gesellschaftsgeschichtlicher Aspekt darf nicht unberücksichtigt bleiben: Man tritt der damaligen »Hansa« sicher nicht zu nahe, wenn man sie als ein Sprachrohr der deutschen Reeder einstuft, welche zunächst die Kosten für eine Nachrüstung mit Rettungsmitteln scheuten. Diese Grundposition der Zeitschrift ist an vielen Stellen erkennbar, nicht zuletzt in scharfen Konflikten mit der sich damals auch in der Seeschifffahrt entwickelnden Gewerkschaftsbewegung. Nicht einmal vor klassenkämpferischer Demagogie schreckte das Blatt zurück.¹⁹⁰

7. Die Londoner TITANIC-Konferenz 1913/14

Durch ihr nationales Vorschriftenwerk hatte die britische Seite 1913 einen Alleingang unternommen. Der große öffentliche Druck sowie das Selbstverständnis als Welt- und führende Seemacht, ferner die Tatsache, dass es sich bei der TITANIC um ein britisches Schiff gehandelt hatte, dürfte diesen Schritt veranlasst haben, der im Übrigen eine spätere internationale Regelung nicht infrage stellte. Auf letztere setzte man schon sehr früh in Deutschland und verzichtete deshalb auf nationale Maßnahmen, was die »Hansa« etwa im Mai 1912 für einen überhasteten Schritt hielt.¹⁹¹

Die britischen Vorschriften wurden im Fachblatt »Schiffbau« im Juli 1913 kritisiert: *Da diese englischen Regeln, die nicht nur die englischen Schiffe, sondern auch alle anderen in englischen*

*Häfen verkehrenden ausländischen Schiffe treffen, nicht überall gebilligt werden, so sind internationale Verhandlungen im Gange, um eine einheitliche Regelung der Bootsfrage zu ermöglichen.*¹⁹² Die »Hansa« schrieb im Februar desselben Jahres: *Daß gerade die englische Regierung, auf deren besonderen Wunsch die in Aussicht genommene internationale Konferenz für Seesicherheit in London stattfinden soll, eigenmächtig auf einem wichtigen, dieser Konferenz zugewiesenen Gebiete vorgeht, wirkt befremdend.*¹⁹³ Diese wenig souveräne Reaktion auf deutscher Seite hatte nicht nur fachliche Gründe, sondern entsprach dem durch den Nationalismus vergifteten internationalen Klima am Vorabend des Ersten Weltkrieges.

In vorbereitender Weise hatte sich die deutsche Politik schon früh der Sicherheitsthematik angenommen. Bereits am 6. Mai 1912 fand, offenbar auf Anregung Kaiser Wilhelms II., eine Zusammenkunft im Reichsamt des Inneren in Berlin statt, an der die wichtigsten Fachverbände der deutschen Seeschifffahrt teilnahmen und die zur Bildung dreier Kommissionen führte: für Rettungsboote, für wasserdichte Schotten sowie für Dampferrouten, drahtlose Telegraphie und Fahrgeschwindigkeit. Am 28. Oktober 1912 fand die Schlusssitzung statt, so dass die Arbeitsergebnisse der Kommissionen den deutschen Vertretern der geplanten internationalen Konferenz in London an die Hand gegeben werden konnten. Doch der Tagungsbeginn, zunächst für Frühjahr 1913 vorgesehen, verzögerte sich bis in den Herbst.¹⁹⁴ Deutschland hatte eine elfköpfige Delegation aus Vertretern hoher Regierungsbehörden sowie der deutschen Schifffahrt zusammengestellt.¹⁹⁵

Die in der Literatur häufig so bezeichnete TITANIC-Konferenz trat schließlich am 12. November 1913 zusammen. Zu ihrem Vorsitzenden war Lord Mersey gewählt worden, was sicherlich mit seinen Erfahrungen bei der nationalen TITANIC-Untersuchung wie mit der Rolle des Gastgeberlandes als führende Seefahrtsnation zusammenhing. Die stringente und souveräne Regie Lord Merseys fand auch in ausländischen Schifffahrtskreisen Anerkennung. In Deutschland geizte die »Hansa« zu Konferenzbeginn nicht mit Vorschusslorbeeren: *Der richtige Mann an richtiger Stelle.*¹⁹⁶ Und die rasche und effektive Arbeit des Gremiums gab diesen Vorahnungen Recht, denn die Ergebnisse lagen bereits mit dem Schlussprotokoll am 20. Januar 1914 vor und konnten den Parlamenten der Teilnehmerstaaten¹⁹⁷ zur Ratifizierung übergeben werden.¹⁹⁸

Eine Reihe von Sachgebieten war behandelt worden. So hatte man, neben Verbesserungen im Schottensystem und im Funkwesen, die amerikanische Eispatrouille beschlossen. Verfügt wurden ferner die ständige Erreichbarkeit eines Schiffsfunkers für Seenotrufe sowie Feuerlöscherübungen im Abstand von 14 Tagen.¹⁹⁹ In der Rettungsbootfrage kam folgender Grundsatz zur Anwendung: *In keinem Zeitpunkt der Reise darf ein Schiff eine größere Gesamtzahl von Personen an Bord haben, als in sämtlichen verfügbaren Rettungsbooten und Ponton-Rettungsflößen untergebracht werden können.*²⁰⁰ Im Einzelnen wurden die Rettungsboote und -flöße kategorisiert sowie Richtlinien für ihre Konstruktion und Handhabung festgelegt. Das Regelwerk galt nicht nur für Neubauten. Als solche wurden alle jene Schiffe definiert, deren Kiel nach dem 1. Juli 1915 gestreckt wurde. Vor diesem Stichtag hatten die bisherigen Schiffe auf diesen Standard nachgerüstet zu werden.²⁰¹

1914 konnte zwar in Deutschland noch die Zustimmung des Reichstages und des Bundestages erwirkt werden, doch der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verhinderte eine Ratifizierung. Nur eine Minderheit unter den Teilnehmerstaaten führte diese durch. In Teilen wurde das Vorschriftenwerk dennoch umgesetzt.

Nach dem Krieg wurde jedoch deutlich, dass es, vor allem wegen der Fortschritte im Funkwesen, bereits zu veralten drohte. Deswegen fand vom 16. April bis zum 31. Mai 1929 eine neue Konferenz in London statt, welche die Beschlüsse von 1914 überarbeitete und ergänzte.²⁰² Bis heute ist dieses immer komplexer gewordene Vertragswerk, inzwischen als SOLAS (Safety of Life at Sea) bezeichnet, ständig überarbeitet und der technischen Entwicklung angepasst worden (so 1948, 1960 und 1974, zuletzt mit dem 88. Ergänzungsprotokoll zur Konvention von

1974). Seit 1960 ist die 1959 ins Leben gerufene, in London ansässige IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organization) bzw. ihre Nachfolgeorganisation IMO (International Maritime Organization, seit 1982), die Schifffahrtsorganisation der UNO, für die Überarbeitung und Einhaltung der SOLAS-Konvention zuständig.²⁰³

8. Neue Aufträge für den Bootsbau an der Unterweser

Dass die Ratifikation der Londoner Vereinbarungen von 1914 wegen des Ersten Weltkrieges und seiner Folgen weitgehend vereitelt wurde, konnte zum Zeitpunkt ihrer Verabschiedung noch niemand ahnen. Zunächst bemühte man sich in Deutschland um ihre Umsetzung: *Während des Krieges liefen die Vorbereitungen zur innerstaatlichen Durchführung des Abkommens von 1914 zunächst weiter. Sie wurden jedoch zunehmend durch kriegsbedingte Arbeiten und Probleme zurückgedrängt.*²⁰⁴ Jedoch hatten Werften und Reedereien bereits in Friedenszeiten Fakten geschaffen.

Ähnlich wie in Großbritannien begannen deutsche Reedereien und Werften bereits wenige Wochen nach dem TITANIC-Unglück, ihre Flotten und Neubauten mit zusätzlichen Rettungsbooten zu versehen, und dies in einem auffälligen Gegensatz zum inhaltenden Widerstand maßgeblicher Schifffahrtskreise in der Rettungsbootfrage.²⁰⁵ Darauf spielte wohl ein *Nachwort zur TITANIC-Katastrophe* in der Zeitschrift »Hansa« vom April 1913 an: *Und man kann sagen, hätten in der Zwischenzeit die Reedereien nicht aus sich selbst heraus, aus eigener Initiative weitgehende Folgen aus dem TITANIC-Unfall für ihre großen Passagierschiffe gezogen, so wäre die Katastrophe bis jetzt fast ohne praktische Folgen vorübergegangen.*²⁰⁶ Um dies genauer beschreiben zu können, sind exemplarisch mehrere Bootswerften im Unterweserraum eine nähere Betrachtung wert.

Als die TITANIC unterging, lag auf dem Helgen des Vulcan in Hamburg ein Transatlantikdampfer für die Hapag auf dem Helgen, der mit 50 000 BRT die OLYMPIC-Klasse übertraf und im Juni 1913 als IMPERATOR in Fahrt kam. Die bisherige Planung sah für den Neubau lediglich 26 Boote für 2400 Personen vor, und das bei einem Schiff, das voll ausgebucht mehr als 5000 Menschen fassen konnte.²⁰⁷ Anlässlich des Stapellaufes des Schiffes am 23. Mai breitete die »Hansa« erneut ihre Sicherheitsphilosophie aus und würdigte das Schottensystem, den Vierschraubenantrieb, die nautische Ausrüstung (u.a. mit einem Kreiselkompass) und den Brandschutz.²⁰⁸ Zitiert wurde ferner der seit 1903 amtierende Direktor des Germanischen Lloyd, Professor Carl Pagel (1866–1925)²⁰⁹, der bereits Ende April 1912 den Grundsatz formuliert hatte: *Die Sicherheit der Schiffe wächst mit ihrer Größe.*²¹⁰ Ähnlich wie Laas legte Pagel als gelernter Schiffbauer das Schwergewicht auf die präventive Sicherheit des Schiffskörpers (Freibord und

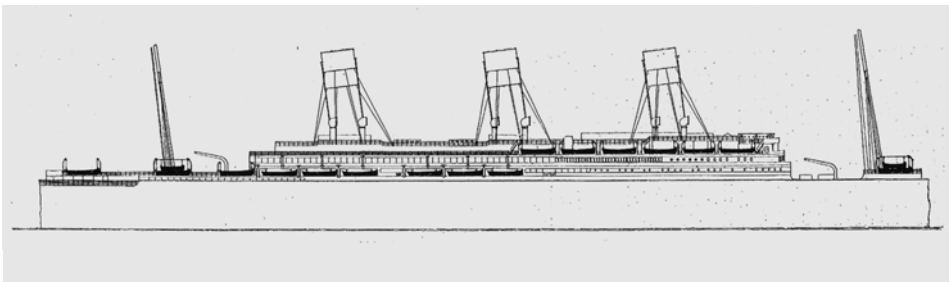


Abb. 16 Bootsaufstellung der IMPERATOR (1913). (Aus: Franz V. Meyer: Rettungsboote für Seeschiffe. In: Schiffbau, Nr. 20, 23.7.1913, S. 854)



Abb. 17 Bootsmanöver auf der IMPERATOR, um 1913. (Archiv DSM)

Stabilität).²¹¹ Eher unscheinbar stand in dem »Hansa«-Artikel zu lesen: *Der IMPERATOR wird auch genügend Bootsraum besitzen, um im äußersten Notfall alle an Bord befindlichen Personen, Passagiere und Mannschaft, aufnehmen zu können*²¹², was im Gegensatz zu der sonst so vehement vertretenen Position stand.

Der allgemeine Revisionsbedarf war der Führung der Hamburger Großreederei wohl schon frühzeitig klar geworden. Bereits in den Tagen nach der Katastrophe hatte Hapag-Chef Albert Ballin gegenüber einem Vertreter des Wolff'schen Telegraphenbüros geschickt psychologisches Krisenmanagement betrieben und für künftige Verbesserungen eine Hintertür geöffnet: *Man kann über die Ursache des Untergangs noch nichts äußern und nur sagen, daß die Schiffahrtsgesellschaften auch aus diesem Unglück lernen werden, und daß sie an Hand dieser traurigen Erfahrungen trachten müssen, die weitgehenden modernen Sicherheitseinrichtungen noch zu verbessern, die nach unserer Ansicht und nach der Ansicht der Klassifikationsgesellschaften das bisher mögliche und erreichbare Maß an Sicherheit schon geschaffen hatte.*²¹³

Nur wenige Tage danach nach hieß es in einem Zeitungsartikel: *Hamburg, 30. April. Kaiser Wilhelm hat den Staatssekretär Delbrück sowie den Vorsitzenden der Seeberufsgenossenschaft, den bekannten Sportsmann Richard C. Krogmann, ferner Professor Pagel und mehrere andere Herren, die gestern und heute anlässlich der TITANIC-Katastrophe eingehend die Sicherheitsvorkehrungen auf einer Anzahl hiesiger Passagierdampfer, besonders auf dem Riesendampfer IMPERATOR besichtigten, zu einem eingehenden Vortrag über diese Sicherheitsvorkehrungen zum 17. Mai nach Wiesbaden befohlen.*²¹⁴

Dass das im Bau befindliche deutsche Prestigeschiff in den Fokus der Aufmerksamkeit geriet, verwundert nicht. Pagel, der zur deutschen Delegation bei der TITANIC-Konferenz zählte²¹⁵, dürfte nach wie vor das Schwergewicht auf die Verbesserung der Schottenvorschriften gelegt haben. Ein späterer Artikel aus seiner Feder aus der Kriegszeit legt den Schluss nahe, dass vor allem diese Thematik im Mittelpunkt seines Interesses stand.²¹⁶ Doch kam bei der IMPERATOR

die bisherige Rettungsbootkapazität auf den Prüfstand, wie 1913 eine Zeitschrift über das damals in einer ersten Blüte stehende Motorbootwesen schrieb: *So tief bedauerlich das TITANIC-Unglück auch ist, ein Körnchen Gutes hat es doch gezeigt, indem es die dringende Anregung gab, die bestehenden Sicherheitsvorschriften usw. zu prüfen und noch mehr als bisher auf Bereitstellung genügender Rettungsmittel für den Fall eines Unglücks bedacht zu sein.*²¹⁷

Die technische Umsetzung war nicht ganz einfach: *In Zusammenarbeit mit der Bauwerft begann man mit den notwendigen Änderungen, die allerdings wegen des Gewichts der vielen zusätzlichen Boote und Davits erhebliche Platz- und Stabilitätsprobleme aufwarfen. Diese löste man schließlich dadurch, daß man die Boote auf mehrere Decks verteilte. Bei ihrer Ablieferung im April 1913 verfügte die IMPERATOR über 83 Boote für insgesamt 5255 Personen. Bei einem »Schönwetterunfall« bei ruhiger See, ohne größere Schlagseite und bei langsam sinkendem Schiff könnten nun alle Menschen an Bord in eigenen Booten gerettet werden.*²¹⁸

Von dieser Nachrüstung profitierte der Bootsbau an der Unterweser. Die Beschaffenheit der bis zur Korrektur (1887–1895) seichten Unterweser sowie die Erfordernisse der Landwirtschaft in der Region hatten im 19. Jahrhundert zur Herausbildung eines ausgedehnten Netzes an Bootsbauereien an der Unterweser geführt. Nach Arbeitsweise sowie der Mentalität ihrer Besitzer handelte es sich um handwerkliche Kleinbetriebe im Familienbesitz. Zunächst fertigten sie Gebrauchsboote (wie etwa das Dielenboot) für die lokale Bauernschiffahrt, für Fischerei und Fährdienste. Vom Aufschwung des bremischen und deutschen Überseehandels in Verbindung mit der Seeschiffahrt, beginnend mit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, haben diese Bootswerften profitiert, denn nunmehr begann sich, mit einiger Verzögerung, die Produktpalette auszuweiten und aufzufächern, so dass man als Zulieferer für größere Seeschiffswerften und Reedereien tätig wurde und – neben anderen Typen – Rettungs- und Beiboote für seegehende Schiffe fertigte.²¹⁹ Einige dieser Betriebe sollen nun auf unsere Fragestellung hin untersucht werden.

Der Hintergrund, eine Bootswerft an der Unterweser als Zulieferer für die IMPERATOR zu engagieren, wird in einem zeitgenössischen Artikel so beschrieben: *Der Gedanke, große Passagierdampfer mit einigen Motorbooten auszurüsten, welche in der Lage sind, die übrigen Schiffsboote oder wenigstens einen Teil derselben zu schleppen, lag nahe und so hat auch die Hamburg-Amerika Linie dem Riesendampfer IMPERATOR Motorrettungsboote beigegeben.*²²⁰

Die IMPERATOR verfügte bei ihrer Indienststellung neben ihren 81 Ruderbooten über zwei Motorrettungsboote. Das bedeutete also eine ähnliche Lösung, wie sie in Großbritannien bei der AQUITANIA und BRITANNIC umgesetzt wurde. Die beiden Motorboote für den Hapag-Neubau stammten von der noch heute im Bau von schnellen Spezialschiffen – vor allem Korvetten und Yachten – tätigen damaligen Bootswerft Fr. Lürssen in Aumund und Vegesack bei Bremen und trugen die Baunummern 4940 und 4945 (Länge 9,5 m, Kapazität jeweils 55 Personen). Sie wurden 1912 und 1913 ausgeliefert.²²¹

Die Fr. Lürssen Werft war 1875 gegründet worden und damals landeinwärts in Aumund gelegen. Ein kleiner Zweigbetrieb am Vegesacker Hafen existierte seit 1904. Die Firma war aus kleinsten Anfängen entstanden, hatte sich aber inzwischen als eines der führenden deutschen Unternehmen auf dem Gebiet des Motorbootbaus bis zu einer maximalen Länge von etwa 23 Metern herauskristallisiert. Neben Arbeitsbooten für den kommerziellen Gebrauch sowie für Behörden entstanden bei Lürssen elegant gestaltete und eingerichtete Motoryachten. Daneben wurden zahllose kleine Sportboote gefertigt.²²²

Die Quellenlage bei Lürssen ist kompliziert. Das liegt nicht zuletzt an einem Großfeuer, das den Hauptbetrieb in Aumund am 25. Januar 1918 zerstörte. Vermutlich sind dabei Unterlagen aus der früheren Werftgeschichte verbrannt. Wohl aus diesem Grund setzen die Baunummerlisten von Lürssen erst im Jahre 1912 ein, sind aber lückenhaft, weil sie nur die größeren Ein-

heiten berücksichtigen. Die kleinen Sportboote wurden zwar mitgezählt, galten aber als Massenware und fanden deswegen in den Baulisten keine Erwähnung. Die Lücken in der Liste, die erst ab 1938 Vollständigkeit für sich beanspruchen kann, können nur zu geringen Teilen durch andere Quellen aufgefüllt werden.²²³

Inwieweit die Werft vor 1912 in nennenswertem Umfang Rettungsboote für größere Schiffe gefertigt hat, ist nicht sicher. Um 1901 wurde bei Lürssen immerhin ein hölzernes Klappboot (Länge 8,1 m) konstruiert und gebaut, gefertigt in Kreuz-Kraweel-Bauweise. Es setzte sich aus fünf Einzelteilen zusammen; etwa fünf Boote dieses Typs beanspruchten den Raum eines konventionellen Bootes an Deck. Der NDL, offenbar noch unter dem Eindruck des ELBE-Unglücks, und die SBG zeigten Interesse. Möglicherweise kam es zur Herstellung mehrerer Exemplare.²²⁴ Doch war anscheinend dieser Idee, welche die begrenzten Platzverhältnisse an Deck berücksichtigte, noch kein geschäftlicher Erfolg vergönnt. Erst mit dem IMPERATOR-Auftrag von 1912/13 ist das erste konkrete Geschäft auf diesem Feld zu würdigen, das in der Bauliste vermerkt ist. Da die Rettungsboote zu den größeren, wenngleich nicht unbedingt repräsentativen Neubauten von Lürssen zählten, dürfte ab 1912 deren Überlieferung relativ vollständig sein.

Demnach handelte es sich eher um Einzelstücke. Sie zählten mit einer Länge von durchschnittlich sieben bis neun Metern zu den größten Rettungsbooten, fast die Hälfte von ihnen war motorisiert. Doch dürften sie nur einen geringen Teil des Umsatzes ausgemacht haben. Die TITANIC hatte indirekt zu dem Geschäft mit dem Vulcan geführt. Das zweite Boot von 1913 war für den Deutschen Schulschiff-Verein in Oldenburg bestimmt. Rettungsboote für die DGzRS wurden ebenfalls vereinzelt in jener Zeit bei Lürssen gefertigt. Da sie aber für den Küstenrettungsdienst der Gesellschaft verwendet wurden, fallen sie in eine andere Kategorie und finden deswegen in dieser Untersuchung keine Berücksichtigung.

Jahr	RB	MRB	Neubauten total	Jahr	RB	MRB	Neubauten total
1912	–	1	~ 245	1919	–	–	~ 55
1913	–	2	~ 180	1920	–	–	~ 145
1914	–	–	~ 130	1921	7	1	~ 280
1915	–	–	~ 130	1922	–	2	~ 455
1916	–	–	~ 230	1923	8	12	~ 610
1917	–	–	~ 235	1924	6	–	~ 280
1918	3	–	~ 140	1925	–	–	~ 195

Der Bau von Rettungsbooten bei Fr. Lürssen, Aumund und Vegesack, 1912–1925 (ohne Neubauten für die DGzRS): RB = Rettungsboote ohne Motor; MRB = Rettungsboote mit Motor; Gesamtzahl der Neubauten nur grob geschätzt anhand der überlieferten Baunummern. (Quelle: EDV-Datei Lürssen)

1918 lebte das Geschäft mit den Rettungsbooten kurz wieder auf, ruhte zwei Jahre und blühte 1921–1924 wieder auf. 1927 setzte es sich bis zur Weltwirtschaftskrise (ab 1929) fort. Zum Kundenkreis zählten 1918 die Kieler Howaldtswerke, die ein Boot erhielten (weitere folgten um 1930), sowie zwei weitere Firmen aus dem Unterwesergebiet. 1921 wurden Geschäftsabschlüsse mit dem Bremer Vulkan im benachbarten Vegesack sowie der AG »Weser« in Bremen-Gröpelingen getätigt. Diese Verbindungen konnten in den Folgejahren genutzt werden, denn in jenen Jahren durchlebte der deutsche Großschiffbau, der auf die Zulieferung von Rettungsbooten angewiesen war, einen vorübergehenden Boom bis zur Stabilisierung der Währung nach der Hyperinflation. 1923, als besonders viele Rettungsboote abgeliefert wurden, kamen außerdem

Aufträge von der Germaniawerft in Kiel (allein dorthin gingen zwölf Stück), einer Werft in Amsterdam, dem Norddeutschen Lloyd²²⁵ und den Deutschen Werken in Kiel. Ab 1927, als dieses Geschäft wieder anlief, konnten Kontakte zu weiteren Kunden getätigt werden, so zu Blohm & Voss in Hamburg.²²⁶

Offenbar bemühten sich Werft und Auftraggeber, die Rettungsboote nach den neuesten Erkenntnissen zu konstruieren und auszurüsten, so dass die Nach- und Neurüstungen im Gefolge der TITANIC-Katastrophe nicht pauschal als Alibiaktion gewertet werden dürfen, die lediglich die Öffentlichkeit beruhigen sollten. Zumindest die Praxis bei Lürssen spricht gegen eine solche Vermutung, denn es wurde – ungeachtet der noch ausstehenden Ratifizierung – nach den Vorgaben des Internationalen Schiffssicherheitsvertrags von 1914 nachgerüstet. Bei Lürssen erbaute Rettungsboote besaßen häufig diesen Standard, was in einem Bestellbuch (1916–1923) jeweils vermerkt ist.²²⁷

Benachbarten Bootswerften haben das Unglück und seine Folgen gleichfalls geschäftliche Impulse gegeben. Ein noch heute mit Lürssen konkurrierender, gelegentlich kooperierender Betrieb ist die Werft Abeking & Rasmussen in Lemwerder auf der oldenburgischen Weserseite, die im Yacht-, Marine- und Spezialschiffbau tätig ist. Ihr maßgeblicher Gründer und in vielerlei Hinsicht die langjährige »Seele« der Firma, der aus Dänemark stammende Schiffbauingenieur Henry Rasmussen (1877–1959), hatte sich mit einigem Herzblut dem eigenhändigen Entwurf und anschließendem Bau anspruchsvoller Segelyachten verschrieben und erwarb vor allem in der Zwischenkriegszeit auf diesem Spezialgebiet internationales Renommee. Doch davon allein konnte die Werft nicht leben, so dass man auch Motorboote und -yachten sowie eine breite Palette an Sport- und Gebrauchsbooten fertigte.

Rettungsboote zählten zunächst nicht zum Repertoire der Werft, doch das hat sich schon ein halbes Jahrzehnt nach der Gründung, wohl als Folgewirkung des TITANIC-Unglücks, geändert. 1913 stieg man in die Fertigung von Rettungsbooten ein. Dank eines von Rasmussen akribisch angelegten und von seinen Nachfolgern ebenso gewissenhaft fortgeführten Baunummernbuches – auf kleineren Werften beileibe keine Selbstverständlichkeit – sind wir über das Bauprogramm dieser Firma genau unterrichtet.

Jahr	Neubauten total	Davon Rettungsboote	Anteil an der Gesamtstückzahl
1912	28	0	0,0 %
1913	79	22	27,8 %
1914	191	118	61,8 %
1915	45	0	0,0 %
1916	139	2	1,4 %
1917	174	0	0,0 %

Der Bau von Rettungsbooten bei Abeking & Rasmussen, Lemwerder, 1912–1917 (ohne Neubauten für die DGzRS). (Quelle: Bauliste bei Klaus Auf dem Garten: Abeking & Rasmussen. Eine Weserwerft im Spiegel des 20. Jahrhunderts. Bremen 1998, S. 249–252)

Der prozentuale Anteil an der Gesamtzahl betrifft lediglich die Stückzahl, der Anteil an Arbeitsstunden und somit am Umsatz wird dadurch nicht wiedergegeben, denn der Aufwand für eine erlesene Segelyacht vom Zeichenbrett Rasmussens war natürlich ungleich größer als für ein kleines Sportboot, das standardisiert von einem zuverlässigen Meister gefertigt werden konnte.

Die Rettungsboote dürften bei Abeking & Rasmussen vom technischen und handwerklichen Aufwand her in etwa zum unteren Mittelfeld gehört haben. Folgendes wird aber aus der Statistik deutlich: 1913 sprang die Werft, offenbar kurzfristig, auf den Zug des Rettungsbootbaus auf, der im Folgejahr 1914 einen beträchtlichen Teil des Geschäfts ausgemacht haben dürfte. Danach ging er schlagartig wieder zurück und wich gänzlich den Erfordernissen des Krieges wie der angestammten Produktpalette der Werft, nicht zuletzt den Segelyachten, die Rasmussen zeit lebens am Herzen lagen.

Von den in nur vier Jahren 142 hergestellten Rettungsbooten, die in der Länge zwischen bescheidenen 4,30 m und stattlichen 9,75 m variierten, waren allein 105 Halbklappboote. Dieser Bootstyp wies als besonderes Charakteristikum Seitenwände aus hochziehendem Segeltuch auf, weshalb er wegen seiner platzsparenden Konstruktion weniger Stauraum an Deck beanspruchte als reguläre Boote. Mehrere Werften, die ihre großen Neubauten auszurüsten hatten, zählten zum Kundenkreis der Werft: Frerichs im oldenburgischen Einswarden (6 Stück), der Bremer Vulkan (34), J.C. Tecklenborg in Geestemünde (20), Germania in Kiel (2), Nüscke & Co. in Stettin (4) und die Kaiserliche Werft in Wilhelmshaven (1). Daneben ist der Norddeutsche Lloyd erwähnenswert, der in jenem Zeitraum 74 Boote für seine großen Schiffe bezog. Bis auf ein reguläres Ruderrettungsboot, das man nur zur Probe erhielt, handelte es sich ausschließlich um Halbklappboote, was die Vermutung nahelegt, dass die Boote zur nachträglichen Ausrüstung bereits in Fahrt befindlicher Schiffe bestellt wurden, zweifellos eine Nachwirkung des TITANIC-Unglücks.²²⁸

Als nächster Bootsbaubetrieb an der Unterweser fällt die Firma Hermann Havighorst (unter diesem Namen 1903 offiziell eingetragen) in Rönnebeck auf der rechten Flussseite ins Auge. Diese Werft wurde im August 1852 als Familienbetrieb gegründet und fertigte, soweit für diesen frühen Zeitraum bekannt, kleinere Gebrauchsboote. Seit 1866 wurde die ein Jahr zuvor gegründete DGzRS ein wichtiger Stammkunde. Später traten, vermittelt durch die Gesellschaft in Bremen, Rettungsdienste in Frankreich, Russland und Rumänien hinzu. Diese wohl wichtigste Geschäftsverbindung der Werft hielt bis in die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg²²⁹ und soll an dieser Stelle nur angedeutet, aber nicht weiter beschrieben werden, denn wie bei den anderen Werften geht es hier um Rettungsboote für größere Neubauten.

Wann man in dieses spezielle Geschäftsfeld eintrat, ist aufgrund der lückenhaften Quellenlage nicht genau festzustellen. Überliefert ist eine Anfrage der Rostocker Actien-Gesellschaft für Schiff- und Maschinenbau in Rostock (später Neptunwerft) vom Oktober 1874 an Havighorst, bei der es prinzipiell um Angaben über Rettungsboote für Schiffsneubauten ging. Der Kontakt war durch eine Empfehlung des Inspektors der DGzRS an die Werft in Rostock zustande gekommen.²³⁰ Die Werft existiert heute nicht mehr. Der letzte Eigner dieses Familienbetriebs war der Bootsbauer und Schiffbauingenieur Bernhard Havighorst (1910–1996), der zwischen 1947 und 1950 und dann wieder ab 1954 in der Firma tätig war. 1959 schloss er den Betrieb, weil er keine Zukunft für das Unternehmen sah, verkaufte das Gelände an eine Nordbremer Baufirma und ließ die Werft im Jahr darauf aus dem Firmenregister löschen. Havighorst selbst arbeitete von 1960 bis zu seiner Pensionierung 1974 als Ingenieur bei Lürssen und machte sich – vor allem in Bremen-Nord – als Heimatforscher und Schifffahrtssammler einen Namen. So fanden einige Archivalien der Werft im September 1985 ihren Weg in das Staatsarchiv Bremen²³¹, weshalb die Firma Havighorst hier untersucht werden konnte.

Um 1900 war nach wie vor der handwerkliche Charakter des Betriebs vorherrschend. Als ein Zeugnis für den damit verbundenen, möglichst gering gehaltenen Verwaltungsaufwand hat sich ein Kontorbuch erhalten, das 1898 begonnen und bis etwa 1910 zeitweise wohl mehr schlecht als recht geführt wurde. Immerhin geht aus ihm das damalige Bauprogramm der Werft, zumindest weitgehend, hervor. Schon damals nahm das Geschäft mit Rettungsbooten, die für

größere Schiffe an Werften und Reedereien geliefert wurden, einen wichtigen Platz ein, wobei die Stückzahl wie der Geschäftsanteil von Jahr zu Jahr prozentual erheblich schwanken konnten. Da die Rettungsboote in ihrer Größe in etwa den Durchschnitt repräsentierten, dürften die angegebenen Prozentzahlen nach Stückzahl einen halbwegs realistischen Näherungswert zum Gesamtumsatz widerspiegeln.

Jahr	Neubauten total	Davon Rettungsboote	Anteil an der Gesamtstückzahl
1898	9	3	33,3 %
1899	9	1	11,1 %
1900	17	10	58,9 %
1901	8	1	12,5 %
1902	5	0	0,0 %
1903	11	6	54,4 %
1904	11	6	54,4 %
1905	25	8	32,0 %
1906	25	19	76,0 %
1907	48	36	75,0 %
1908	(8)	(7)	(87,5 %)
1909	(3)	0	0,0 %
1910	(5)	0	0,0 %

Der Bau von Rettungsbooten bei Hermann Havighorst, Rönnebeck, 1898–1910 (ohne Neubauten für die DGzRS und ausländische – Frankreich, Russland, Rumänien – Küstenrettungsdienste). Angaben in Klammern bezeichnen möglicherweise unvollständige Angaben infolge nachlässiger Führung des Tagebuchs. (Quelle: StAB 7,2110 Havighorst, Tagebuch 1898–1910)

Bei den 1898–1908 gefertigten Rettungsbooten (Länge zwischen 4 m und 9 m) handelte es sich um einen Mix aus hölzernen (Kraweel- oder Klinkerbauweise, meist aus Eiche) oder Metallbooten. Letztere entsprachen häufig dem Patent Francis, waren also aus kannelliertem Eisen- oder Stahlblech gefertigt.

Havighorst konnte bereits in jenen Jahren einen breit gefächerten Kundenkreis auf diesem Geschäftsfeld vorweisen, wie etwa die Seebeckwerft in Geestemünde (nachweisbar ab 1898), den Technischen Betrieb des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven und den stromaufwärts gelegenen Bremer Vulkan (zumindest ab 1900), die Hapag (1901 erwähnt), die Nordseewerke in Emden, Janssen & Schmilinsky sowie H.C. Stülcken, beide Hamburg (alle drei 1903 aufgeführt), eine Binnenwerft im sächsischen Übigau (ab 1904), die AG »Weser« in Bremen (1905 erwähnt), J. Frerichs & Co. in Osterholz-Scharmbeck und die Stettiner Oderwerke (ab 1906). Ein wichtiger Großauftrag für Havighorst war die Ausrüstung des Reichspostdampfers GOEBEN des NDL, der 1906–1907 bei der AG »Weser« entstand und für den die Bootswerft in Rönnebeck 1907 18 Rettungsboote (davon zwei Francis- und vier Halbklappboote) sowie im Jahr darauf noch einmal zwei Francis- und vier Halbklappboote der Bauwerft in Bremen zulieferte.²³²

Während sich der Markt auf zwar schwankendem, aber letztlich einigermaßen beständigem Niveau entwickelt hatte, befand sich die Werft um die Jahrhundertwende in einem allmählichen Umbruch. War man, wie so viele kleine Bootswerften, denen der Transport ihrer Erzeugnisse über Land relativ wenig Schwierigkeiten bereitete, landeinwärts angesiedelt, so fertigte man seit 1880 am Weserufer, kaufte aber 1903 das endgültige Grundstück am Rönnebecker Hafen und



Abb. 18 Ein 1913/1915 bei Havighorst in Diagonalbauweise aus Eiche erbautes Halbklappboot (Maße 9,15 x 2,90 x 0,70 m), dessen Seitenwände aus Segeltuch nicht ausgefahren sind. (Slg. Heinz D. Janssen, Ganspe)

zog dorthin um. Die damit erweiterte Kapazität schlug sich ab 1905 in einer erhöhten Produktion nieder, zumal der Betrieb 1906 einen Uferstreifen von 60 Meter Länge gepachtet hatte. 1907 begannen der Bezug halbfertiger, verzinkter Rumpfschalen von den Stahlwerken Thale im Harz und mit ihm mit eine jahrzehntelange Geschäftsverbindung dorthin.

Diese allmähliche Ausweitung des Geschäfts dürfte endlich zu einer überfälligen Reorganisation des Bürobetriebs geführt haben, die 1912 durchgeführt wurde, doch sicherlich nichts mit dem Fall TITANIC zu tun hatte. Nun wurde nicht nur von Neuem ausführlicher und wohl gewissenhafter als bisher über die Neubauten Buch geführt²³³, sondern wie bei größeren Werften wurden Baunummern vergeben, die sich bis zum Ende der Firma 1959 auf 3610 summierten.²³⁴

Das geschäftliche Niveau von 1912 entsprach mit 49 Bestellungen in etwa dem von 1907, als 48 Boote abgeliefert wurden. Doch 1913 stieg die Zahl der Auftragseingänge, vor allem bei den Rettungsbooten, was als Folge des TITANIC-Unglücks gewertet werden kann. Bei den Auftrags-eingängen, deren Stichtage zur Grundlage der Erhebung gemacht wurden, muss man folgende Eigenheiten berücksichtigen: Die Ablieferungsfristen waren sehr unterschiedlich und konnten sich nur wenige Wochen oder bis etwa zwei Jahre hinziehen. Nicht alle Aufträge wurden ausgeführt, vor allem nach Kriegsausbruch erfolgten Stornierungen, die aber nicht erhoben wurden, weil sie für unsere Fragestellung nicht von großer Bedeutung sind.

Nur ein aufschlussreiches Beispiel: Im März und April gab der Technische Betrieb des NDL in Bremerhaven bei Havighorst zwölf Halbklappboote und sechs hölzerne Rettungsboote in Auftrag. Da diese konzernerneigene Einrichtung nicht selbst Schiffe baute, sondern Lloydampfer reparierte, allenfalls umbaute, dürften diese Boote für die Nachrüstung eines bereits fahrenden Schiffes gedacht gewesen sein. Wohl im Zusammenhang mit dem Kriegsbeginn, der die überseeischen Verbindungen Deutschlands sofort unterbrach und so manchen Überseedampfer in deutschen Häfen zur Untätigkeit verurteilte, stornierte der NDL die Bootslieferung aus Rönnebeck.

Jahr	Neubauten total	RRB	MRB	RB-Anteil an der Gesamtstückzahl
1912	49	35	2	75,5 %
1913	79	70	5	94,9 %
1914	195	124	2	64,6 %
1915	72	12	0	16,6 %
1916	153	47	3	32,7 %
1917	163	5	0	3,1 %
1918	226	13	0	5,8 %
1919	87	35	1	41,4 %
1920	141	91	1	65,2 %
1921	192	169	2	89,1 %
1922	65	38	19	87,7 %
1923	47	26	6	68,1 %
1924	63	38	6	69,8 %
1925	67	40	0	59,7 %

Die Bestellung von Rettungsbooten bei Hermann Havighorst, Rönnebeck, 1912–1925 (ohne Neubauten für die DGzRS): RRB = Rettungsboote ohne Motor; MRB = Rettungsboote mit Motor. (Quelle: StAB 7,2110 Havighorst, Specificationsbuch 1912–1934)

Der Anteil der Rettungsboote an der Gesamtproduktion der Werft ging im Ersten Weltkrieg zugunsten von Marineaufträgen kontinuierlich zurück. Nun standen Dingis, Jollen und Pinassen im Vordergrund, die entweder an die Marine selbst, an die ihr unterstehenden Kaiserlichen Werften oder an Zulieferer geliefert wurden. Nach dem Krieg, als der deutsche Großschiffbau einen neuerlichen Aufschwung erlebte, nahm das Geschäft mit den Rettungsbooten wieder beständig zu, sowohl in absoluten Zahlen wie prozentual, wenn auch der Anteil am Geschäftsvolumen nie mehr den Spitzenwert von 1913 erreichte, dem Jahr nach dem TITANIC-Untergang. Arbeits- und Sportboote sowie Bootszubehör machte nunmehr einen – hier nicht näher zu definierenden – Anteil am Umsatz aus. In der Tat sind im Rechnungsbuch die Preise überliefert; diese allerdings zusammenzurechnen wäre zwar theoretisch möglich, aber der Aufwand würde den Rahmen sprengen. Die Größenordnung zwischen rund fünf und knapp zehn Meter Länge war etwa gleich geblieben, wie auch der Mix an Bauarten: So war das Patent Francis nach wie vor häufig vertreten, aber auch hölzerne Boote waren in unterschiedlichen Variationen unverändert intensiv gefragt. Neu war jedoch die allmählich zunehmende Anzahl von Motorrettungsbooten. Hier hatte wohl das erste Boot dieser Art für die DGzRS, die 1910 von Havighorst abgelieferte OBERINSPECTOR PFEIFER, sowohl für die Gesellschaft wie für die Werft die Rolle eines Vorreiters gespielt. Es lag nur nahe, diese Neuerung der Seeschifffahrt für ihre Boote ebenfalls anzubieten.

Das Geschäft nahm noch vor dem Krieg zu, nicht zuletzt durch die vielen Rettungsboote, so dass die Werft im April 1913 ein Grundstück von 2135 m², das unmittelbar an den Betrieb grenzte, hinzu pachtete.²³⁵ Die Kundschaft aus der Zeit vor 1910 konnte, zumindest bei den Rettungsbooten, meist gehalten werden, neue Geschäftspartner traten hinzu, so ab 1912 die Hamburger Firma Carl Fr. Claußen (vermutlich ein Zulieferer), der Vulcan in Stettin bzw. Hamburg, ab 1913 die Kieler Howaldtswerke, ab 1914 Schichau in Danzig und die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, ab 1916 J.C. Tecklenborg in Geestemünde sowie eine im Binnenland gelegene Werft, Caesar Wollheim in Breslau. 1917 konnte ein Kontakt zur Bugsier-Reederei in Hamburg hergestellt



Abb. 19 Aufgereiht vor der Werft Havighorst in Rönnebeck liegen 1921 sieben 26-Fuß-Rettungsboote, die aus Stahlblech der Werke in Thale/Harz gefertigt wurden. (Slg. Heinz D. Janssen, Ganspe)

werden, im Jahr darauf zu einer Werft in Tönning, 1919 zu weiteren, meist kurzlebigen Werften und Reedereien in Bremerhaven und Hamburg, 1920 gelang der Brückenschlag zu einem so bedeutenden Kunden wie Blohm & Voss. Diese Werft orderte in jenem Jahr 16 Ruderrettungsboote vom Typ Francis mit einer Länge von 7,16 m. Sie wurden 1922 geliefert²³⁶ und waren vermutlich für das dritte Schiff der IMPERATOR-Klasse bestimmt gewesen, die BISMARCK, die schließlich als Reparationsleistung nach Großbritannien ging und unter dem Namen MAJESTIC in die Flotte der White Star Line eingestellt wurde.²³⁷ Neben Blohm & Voss reihten sich die noch relativ neue, aber schon bedeutende Deutsche Werft in Hamburg und die Deutschen Werke in Kiel als die nunmehr in eine private Rechtsform übergeleitete ehemalige Kaiserliche Werft in den Kundenkreis von Havighorst ein. Weitere Werften und Reedereien tauchen bis Mitte der 1920er Jahre in den Bestellungen auf. Wie bei Lürssen und Abeking & Rasmussen kam bei Havighorst der Löwenanteil der Aufträge aus dem Inland, während der Export nur eine geringe Rolle spielte. Erwähnenswert ist ein Kontakt zu Kunden in Triest und Fiume an der Adria, von wo zwischen 1914 und 1921 (also während des Krieges und nach dem Zusammenbruch Österreich-Ungarns) einige Bestellungen kamen. Wohl infolge günstiger Währungsverhältnisse fanden zwei vom Krieg und seinen verheerenden Folgen verschonte Neutrals ebenfalls den Weg zu Havighorst: Zwischen 1919 und 1921 erhielt die Firma einige Aufträge aus den Niederlanden und Dänemark.

Das wichtige Geschäft mit den Rettungsbooten ging für Havighorst nach 1925 intensiv weiter.²³⁸ Alles in allem lässt sich für die Werft in Rönnebeck zusammenfassen, dass Rettungsboote als Produkt bereits vor 1912 eine herausragende Bedeutung besaßen, das Geschäft mit ihnen seine Konjunkturen und seine Eigendynamik aufwies. Ein Einfluss des TITANIC-Unglücks ist gleichwohl für 1913 auszumachen und in die Gesamtentwicklung einzuordnen.

Eine weitere Bootswerft, die bereits vor 1912 Rettungsboote gefertigt, dann aber vom folgenden Auftragsboom auf eben diesem Sektor profitiert hat, ist die bereits im Mai 1836 gegründete

te Boots- und Spezialschiffswerft Fr. Schweers in Bardenfleth, flussabwärts von Lemwerder und ebenfalls auf der oldenburgischen Weserseite gelegen. In historischer Zeit fertigte der Betrieb Gebrauchsboote unterschiedlichster Art, wie etwa Walfangboote für bremische Grönlandfahrer. Vor und nach dem Ersten Weltkrieg bestand das Bauprogramm vor allem aus kleineren Jollen und Gigs, Lagunen- und Loggerbooten, Brandungs- oder Surfbooten (vor allem für Afrika), Arbeits- und Versetzbooten aus Holz und Metall. Im Krieg ergänzten kleine Minenboote für die Kaiserliche Marine das Bauprogramm. Außerdem wurde immer wieder Bootszubehör hergestellt und vertrieben.²³⁹ Als im Herbst 1912 der Inhaber Friedrich Ludwig (Fritz) Schweers (1846–1912) plötzlich starb, der die Werft seit 1876 geführt hatte, musste sein 25-jähriger Sohn Johannes Hinrich (Hans) Schweers (1887–1979), ein gelernter Bootsbauer, Hals über Kopf die Werft übernehmen, die damals 18 Mitarbeiter beschäftigte. Formell wurde der Betrieb am 23. Dezember 1912 in das oldenburgische Firmenregister eingetragen.²⁴⁰

Nach dem Zweiten Weltkrieg tat sich Schweers im Bau kleinerer Spezialschiffe hervor: mit Dienstfahrzeugen, Zollbooten, vor allem aber ab 1957 den legendären Seenotrettungskreuzern und -booten für die DGzRS. 2001 wurde die Werft von Lürssen übernommen und ist seither in das Bauprogramm (vor allem Marine und Yachten) der Muttergesellschaft unter der Bezeichnung Lürssen Bardenfleth eingebunden.²⁴¹

In historischer Zeit, als die Firma noch den Charakter einer bescheideneren, handwerklich geprägten Bootswerft trug, fertigte man in Bardenfleth neben dem umrissenen Typenspektrum Rettungsboote für größere Schiffsneubauten, und zwar bereits vor der TITANIC. Schon Fritz Schweers hatte einen intensiven Dialog mit den Großwerften begonnen. So lieferte er ab 1876 Boots-ausrüstungen für Panzerkanonenboote der Kaiserlichen Marine an die AG »Weser« in Bremen.²⁴² Weitere Geschäftsverbindungen dieser Art folgten. Hierüber gibt ein Rechnungsbuch der Werft für die Jahre 1906 bis 1925 Auskunft, welches sich im historischen Archiv der Lürssen Werft erhalten hat.²⁴³ Die Buchführung dürfte steuerliche Gründe gehabt haben, denn ebenso bei anderen damaligen Bootswerften der Region waren ab 1908 auf Verlangen des zuständigen Finanzamtes Kladden üblich, in denen der Produktionsausstoß nachgewiesen wurde.²⁴⁴

Die Konjunktur lief von Jahr zu Jahr höchst unterschiedlich und hing wohl nicht nur von überörtlichen Wirtschaftszyklen, sondern auch vom Glück oder Pech individueller regionaler Geschäftskontakte ab. 1907 war das wohl beste Geschäftsjahr vor dem Krieg und führte zu der ungewöhnlichen Eintragung: *Gott war mit uns. Es war ein gesegnetes Jahr.*²⁴⁵ Die Geschäftsjahre 1912 und 1916 wurden mit dem Motto *Allzeit mit Gott*²⁴⁶, 1917–1923 sowie 1925 etwas kürzer unter der Formel *Mit Gott*²⁴⁷ eingeleitet.

Aus dieser handschriftlichen Quelle geht hervor, dass bis 1912 das Geschäft mit den Rettungsbooten den üblichen Konjunkturen unterworfen, 1913 aber ein Aufschwung zu verzeichnen war. Dieser äußerte sich in absoluten wie prozentualen Zahlen, denn der allgemeine Umsatz hatte einen empfindlichen Rückschlag erlitten, der allein durch die vermehrte Anzahl an gebauten und verkauften Rettungsbooten halbwegs aufgefangen wurde. Am Ende des Geschäftsjahrs 1913 notierte Johannes Schweers: *Bis hierher hat der Herr geholfen, er möge weiter helfen.*²⁴⁸ Möglicherweise war Schweers sehr wohl bewusst, welche Tragik das Geschäft seiner Werft tatsächlich beeinflusst hatte. Als im Mai 1936 die Werft ihr 100-jähriges Jubiläum feierte, stand in einer Lokalzeitung, deren Angaben sicherlich auf Auskünften Schweers' beruhten, der bemerkenswerte Satz: *Nach der TITANIC-Katastrophe im Jahre 1911 [sic!] wurde als besonderer Zweig der Bau von Rettungsbooten gepflegt und es haben seither weit über 1000 Stück die Fr. Schweers-Werkstätten verlassen.*²⁴⁹ Das Geschäftsjahr 1914 schloss Schweers übrigens mit derselben Sentenz ab wie das Vorjahr.²⁵⁰ Alles in allem dürften sich diese Aussprüche wohl eher auf die Entwicklung des Betriebs, weniger auf den nunmehr ausgebrochenen Krieg beziehen.

Was den prozentualen Anteil der bei Schweers erbauten Rettungsboote an den gesamten Ablieferungen angeht, so gilt auch hier die Feststellung, dass wir es mit einem Richtwert zu tun

haben, der nur tendenziell den tatsächlichen Anteil an Fertigungsstunden und Umsatz anzeigt. Da aber im Typenspektrum der Werft die Rettungsboote zu den größeren Objekten zählten, dürfte deren tatsächlicher Anteil am Umsatz höher liegen als der prozentuale bei den Stückzahlen. Zu den Rettungsbooten allgemein wäre noch zu bemerken, dass sich (in der Mehrzahl) Holz- und Metallboote unter ihnen befanden, einige von ihnen entsprachen dem erfolgreichen Francis-Patent. Bei der Aufstellung wurden lediglich typologisch als Rettungsboote angesprochene Fahrzeuge herausgefiltert, ferner Boote, die zwar eine andere Bezeichnung trugen (Halbklapp- oder Fischdampferboot), denen aber eine eindeutige Rettungsfunktion zugeordnet werden konnte, wie etwa durch Luftkästen, die bei der Ausrüstung erwähnt wurden. Ganz überwiegend handelt es sich hier um Ruderrettungsboote, nur ein Motorrettungsboot wurde 1914 gebaut, drei weitere 1922 (Länge etwa zwischen 4 m und 9 m).

Jahr	Neubauten total	Davon Rettungsboote	Anteil an der Gesamtstückzahl
1906	110	23	20,9 %
1907	130	13	10,0 %
1908	176	10	5,7 %
1909	138	16	11,6 %
1910	166	30	18,1 %
1911	141	31	22,0 %
1912	117	21	17,9 %
1913	81	45	55,5 %
1914	75	37	49,3 %
1915	61	16	26,2 %
1916	56	10	17,8 %
1917	82	17	20,7 %
1918	53	2	3,7 %
1919	89	25	28,1 %
1920	71	29	40,8 %
1921	49	21	42,8 %
1922	86	31	36,0 %
1923	53	18	34,0 %
1924	39	12	30,8 %
1925	67	11	16,4 %

Der Bau von Rettungsbooten bei Fr. Schweers, Bardenfleth, 1906–1925. (Quelle: Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bestand Schweers 13-2)

Ab 1913 hatte bei Schweers das Geschäft mit den Rettungsbooten offenbar ein neues Niveau erreicht, das zunächst gehalten wurde. 1914 setzte sich diese Tendenz fort, denn bis zum Kriegsausbruch Anfang August konnten 34 von 37 Aufträgen akquiriert werden, was die Vermutung nahelegt, dass man ohne Krieg noch mehr Neubauten hätte fertigen können. Bemerkenswert ist die relativ hohe Anzahl an Rettungsbooten, die noch nach 1914 entstanden. Das erklärt sich aus der Tatsache, dass in jener Zeit der Bau von Handelsschiffen nicht zum Erliegen kam, nicht nur, weil man an Vorkriegsaufträgen weiterarbeitete, sondern weil später Ersatzprogramme von den deutschen Reedern aufgelegt wurden. Infolge der schließlich überhand nehmenden Dominanz der Marineaufträge kam 1918 bei Schweers der Bau von Rettungsbooten nahezu zum Erliegen,

um nach Kriegsende wieder aufzublühen. Als nach Ende der Inflation und im Rahmen der Stabilisierung der Währung das Geld ab 1924 wieder knapper wurde, erlebte der deutsche Großschiffbau eine abermalige Krise, die auf die Bootswerften durchschlug.

Ein Blick auf die Kundschaft, die bei Schweers Rettungsboote orderte, ergibt weitere Aufschlüsse über dieses Geschäft. Vor 1912 unterhielt die Werft Kontakte zur Eiderwerft in Tönning, zum Bremer Vulkan, Seebeck in Geestemünde, Henry Koch in Lübeck, Frerichs in Einswarden und zur Reiherstiegwerft in Hamburg. Außerdem ließen hin und wieder Fischdampferreedereien, wie die renommierte »Nordsee« aus Nordenham, Rettungsboote für ihre Trawler in Bardenfleth fertigen. Auch die Roland-Linie aus Bremen zählte zum angestammten Kundenkreis. Die Lieferung zweier Boote an das Stabilimento Tecnico Triestino im österreichisch-ungarischen Adriahafen Triest (1910) bildete hingegen eine Ausnahme.

Nach dem TITANIC-Unglück erweiterte sich das Spektrum. Im Juni 1912 kam die erste Bestellung für zwei Rettungsboote durch die AG »Weser« in Bremen. Die Hapag stieß im Folgejahr hinzu und erhielt 1913–1914 die stattliche Zahl von insgesamt 24 Booten, von denen allein zwölf für den Südamerikadampfer JOHANN HINRICH BURCHARD bestimmt waren, der damals gerade bei Tecklenborg in Geestemünde entstand. Weitere Kunden kamen hinzu: 1915 die Atlas-Werke in Bremen, die Nordseewerke in Emden sowie Sachsenberg in Roßlau, 1916 die Union-Gießerei in Königsberg, 1919 Nobiskrug in Rendsburg, 1920 Schichau in Elbing. 1921 konnten vom Stettiner Vulcan, der Norderwerft in Hamburg und der Deutschen Werft in Hamburg Bestellungen entgegengenommen werden, 1923 traf ein Auftrag von Tecklenborg ein.²⁵¹

Im gleichen Ort wie Schweers lag die Bootswerft Diedrich Deters, die 1909 von Diedrich Hinrich Gerhard Deters (1887–1966) in Bardenfleth gegründet wurde, noch heute als Yacht- und Bootswerft von seinen Enkeln weitergeführt wird und von der präzise Angaben vorliegen.²⁵² Auch hier wurde zunächst mit Dielenbooten begonnen. Ewerboote, vereinzelt Motorboote und Motorbootsrümpfe, Yachtbeiboote, Segelboote, Jollen, Fischerboote, Fischdampferboote, Lotsenboote, Arbeitsboote sowie der Handel mit Bootszubehör wie etwa Riemen bildeten das Hauptgeschäft. Aber nach dem TITANIC-Unglück begann der Bau von Rettungsbooten eine Rolle zu spielen, wie die Statistik ausweist.

Jahr	Boote insgesamt	Rettungsboote	Anteil an der Gesamtstückzahl
1910–1912	64	0	0,00 %
1913	28	2	7,14 %
1914	32	5	15,62 %
1915	28	3	10,71 %
1916	42	7	16,66 %
1917	12	10	83,33 %
1.–2.1918	8	2	25,00 %
1919–1920	k.A.	k.A.	k.A.
1921	45	15	33,33 %
1922	44	5	11,36 %
1923–1924	k.A.	k.A.	k.A.
1925	40	0	0,00 %

Der Bau von Rettungsbooten bei Dietrich Deters, Bardenfleth, 1910–1925. (Quelle: Kladder Dietrich Deters, Bardenfleth. In: Privatarchiv Heinz D. Janssen, Ganspe/Leihgabe Deters)

Grundlage für die Zahlenangaben bildet auch in diesem Fall die Kladde eines Rechnungsbuches, das zwischen 1910 und 1930 geführt wurde und in diesem handwerklichen Betrieb wohl die Hauptstütze der Schriftlichkeit abgab. Nach der Art spätmittelalterlicher und frühneuzeitlicher Rechnungsbücher wurden die einzelnen Posten chronologisch durcheinander angelegt, wobei jeweils etliche Seiten dazwischen leer blieben. Die handschriftlichen Aufstellungen umfassen neben den abgelieferten Booten Rechnungen und Ausgabenverzeichnisse verschiedener Art, Angaben über Holzpreise, Holzkäufe und -verkäufe, aber ohne eine kaufmännische Buchführung.

Der Bau von Rettungsbooten setzte bei Deters 1913 ein und wurde während des Ersten Weltkrieges weiterbetrieben. Er erlangte 1917 sogar kurzfristig eine dominierende Bedeutung wegen des auf den großen Werften in Kriegszeiten weitergeführten Seeschiffbaus. 1913 begann man mit zwei Rettungsbooten von 24' (7,3 m) Länge für einen ungenannten Auftraggeber. Bei den fünf Neubauten im Jahr darauf (Länge zwischen 4,8 m und 5,2 m) ist ebenfalls der Auftraggeber unbekannt. Über die in Kriegszeiten gefertigten Rettungsboote sind wir etwas besser informiert. Der benachbarte Betrieb Schweers nahm 1915 zwei 6,1-m-Boote ab. Die aus einer Reederei sowie einer Werft bestehende Firmengruppe Rickmers in Bremerhaven erhielt 1916–1917 sieben, die Frerichswerft im oldenburgischen Einswarden 1917 sechs Rettungsboote. Hamburger Kunden (Ritscher, Fritz Frank sowie die Kölbrandwerft in Altenwerder) sind 1916 sowie für 1922 erwähnt.

Eine undatierte Adressenliste in der Kladde liefert punktuelle Angaben über weitere Geschäftskontakte, so zu den Schiffsmaklern Karl Müller in Bremen, C. Reecker in Altona, vor allem aber zu folgenden Werften: Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Hugo Peters & Co. Schiffswerft in Wewelsfleth bei Glückstadt sowie H.C. Stülcken Sohn in Hamburg, wobei konkrete Aufträge, etwa für Rettungsboote, nicht nachweisbar sind. Trotz lückenhafter Angaben kann festgehalten werden, dass sich nach dem Ersten Weltkrieg der Bau von Rettungsbooten fortsetzte. Das gilt ebenso für die Jahre 1926–1928, die zwar in dem Rechnungsbuch erfasst, aber nicht mehr in der Statistik berücksichtigt sind.²⁵³

Ein weiteres Beispiel einer Unterweser-Bootswerft, die Rettungsboote baute, bietet der Betrieb von Bernhard Brüning im benachbarten Ritzebüttel, der 1851 gegründet und 1969 geschlossen wurde. Auch hier begann man mit Dielenbooten und ähnlichen Typen, doch bereits 1861 wurde ein erstes *Liveboot* (Life-Boat) hergestellt. Von nun an zählten Bei- und Rettungsboote für größere Schiffe zum festen Bestandteil der Produktion, ohne dass jedoch genaue quantitative Angaben möglich sind. 1900 hatte der Geschäftsumfang ein solches Ausmaß erreicht, dass man auf ein größeres Gelände in Bardenfleth umzog. Ab 1910 wurden bei Brüning die Rettungsboote mit Luftkästen ausgerüstet, 1913 wurde das erste eiserne Rettungsboot ausgeliefert. Das genietete Fahrzeug (Länge 9,19 m) bot 60 Personen Platz. In späteren Jahren kamen, neben anderen Bootstypen, immer wieder Rettungsboote zur Ablieferung.²⁵⁴

Der Blick fällt nun auf eine weit verzweigte Bootsbauerdynastie, die in unterschiedlicher Schreibweise unter dem Namen Oltmann(s) seit dem 17. Jahrhundert im Unterweserrevier nachweisbar ist und seit 1735 mehrere Boots- und Schiffswerften betrieben hat.²⁵⁵ Der bedeutendste Betrieb dieser Familie war sicherlich die Hinrich Oltmann Bootswerft in Motzen auf dem oldenburgischen Weserufer. Gegründet um 1878 vom Bootsbaumeister Hinrich Oltmanns (1837–1921), musste sie ihren Betrieb schließlich 1954 aufgeben. Von Anfang an scheint der Rettungsbootbau systematisch vorangetrieben worden zu sein, Beiboote unterschiedlichen Typs sowie in späterer Zeit Motorboote ergänzten das Produktionsprogramm. 1894/95 wurde die Firma auf zwei Ausstellungen in Antwerpen und Lübeck mit Silbermedaillen für dort gezeigte Rettungsboote aus eigener Fertigung ausgezeichnet.



Abb. 20 Wohnhaus des Bootsbaumeisters Hinrich Oltmanns (1837–1921) in Motzen auf dem oldenburgischen Weserufer mit davor aufgereihten geklinkerten Rettungsbooten. Aufnahme um 1900. (Aus: Peter-Michael Pawlik: Von der Weser in die Welt. [Bd. I:] Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Lesum und ihrer Bauwerften 1770 bis 1893. [= Schriften des DSM, Bd. 33]. Bremerhaven, Hamburg 1993, 21994, S. 429)

Schon vor dem Ersten Weltkrieg konnten Großwerften in Bremen, Hamburg, Kiel sowie Schichau in Elbing und Danzig als Kunden gewonnen werden. Nach dem TITANIC-Unglück präsentierte Hinrich Oltmanns den Entwurf eines Rettungsbootes in Doppeldiagonalbauweise (Länge 8 m).²⁵⁶ Anfang 1922 stellte die Werft 30 Boote für den bei Blohm & Voss im Bau befindlichen Passagierdampfer BISMARCK (später MAJESTIC) fertig.²⁵⁷ So setzte sich nach dem Ersten Weltkrieg der Rettungsbootbau fort, wobei immer mehr zur Stahlbauweise übergegangen wurde.²⁵⁸ Angaben zur statistischen Auswertung sind nicht mehr greifbar, aber auch dieser Betrieb dürfte zu jenen Bootswerften zählen, denen die Folgen des TITANIC-Unglücks geschäftliche Impulse brachten.

Weitere Bootswerften wären bei entsprechenden Fortschritten in der Forschung und eventuellen Funden in Privatsammlungen und -archiven sicherlich zu präsentieren, sollen hier aber beiseite gelassen werden, wie etwa die Boots- und spätere Schiffswerft Gebrüder Schürenstedt in Bardenfleth (1838–1980), von der ebenfalls ein namhafter Rettungsbootbau bekannt ist.²⁵⁹

Als ein Gegenbeispiel präsentiert sich dagegen die noch heute existierende Schiffs- und Bootswerft Fr. Fassmer in Motzen. Dieser Betrieb hat sich zu einer modernen Kompaktwerft entwickelt und betreibt bis heute – neben anderen Fertigungsbereichen, wie dem Bau kleinerer Spezialschiffe – den Bau moderner Rettungsboote aus glasfaserverstärktem Kunststoff für größere Neubauten als ein wichtiges geschäftliches Standbein. Die Anfänge der 1850 als Bootsbauerei gegründeten Firma waren bescheiden. Zunächst wurden Jollen, Schaluppen und andere regionale Bootstypen, 1896 ein erstes Rettungsboot (Länge 22 Fuß) aus Eichenholz herge-

stellt. In der Folgezeit scheint der Rettungsbootbau nur unsystematisch betrieben worden zu sein. In einer Aufstellung, die von 1891 bis 1914 reicht, sind neben dem ersten Rettungsboot ein zweites (Länge 5,80 m) aus demselben Jahr überliefert sowie ein weiteres *Life-Boat* mit Luftkästen (Länge 6,20 m). Sie bildeten nur einen geringen Teil der Leistungsbilanz dieses Zeitraums, die insgesamt 139 Boote ausweist. Im Ersten Weltkrieg ruhte größtenteils die Arbeit, und die schriftliche Überlieferung über die Neubautätigkeit setzt erst 1919 wieder ein. In der Zwischenkriegszeit wurde der Rettungsbootbau wieder aufgenommen und nach dem Zweiten Weltkrieg systematisch bis hin zum heutigen Stand ausgebaut.²⁶⁰ Hier haben wir es offenbar mit einer Bootswerft zu tun, die von den zeitgenössischen Folgen des TITANIC-Unglücks unberührt blieb.

9. Fazit und Ausblick

Der Paradigmenwechsel in der Schiffssicherheit und der Rettungsbootfrage nach dem TITANIC-Unglück blieb nicht nur wohlmeinende Theorie, sondern schlug sich in Vorschriftenwerk und konkreter technischer Nachrüstung nieder. So haben trotz einiger kontroverser Auseinandersetzungen in der maritimen Fachwelt nicht nur britische, sondern auch deutsche Reedereien unmittelbar nach der TITANIC-Katastrophe ihre Flotten mit Rettungsbooten nachgerüstet, und dies so massiv, dass sich das in der Geschäftsentwicklung der Bootsbaubranche nachweisbar niederschlug. Die hier untersuchte Unterweser war sicherlich nicht das einzige Revier, in dem die Bootswerften mehr zu tun bekamen.

Die TITANIC bildete zwar nicht den Ausgangspunkt, aber einen wichtigen Wendepunkt in der Rettungsbootfrage. Nach dem Ersten Weltkrieg ging der technische Entwicklungsprozess weiter²⁶¹, etwa im Aufkommen von Schlauchbooten²⁶² sowie bei der Verbesserung von Schwerkraftdavits, die sich zumindest bei größeren Seeschiffen allmählich durchsetzten.²⁶³ Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen neue Impulse: durch aufblasbare Rettungsinseln²⁶⁴ und geschlossene Rettungsboote, in den 1980er Jahren schließlich gefolgt von den neuartig angeordneten Freifall-Rettungsbooten.²⁶⁵

Wie sehr sich die Sicherheitsvorkehrungen und das mit ihnen verbundene Denken in den Jahren nach der TITANIC-Katastrophe geändert haben, soll zum Schluss an einem Beispiel veranschaulicht werden. Am 18. August 1920 lief der amerikanische Fracht- und Passagierdampfer SUSQUEHANNA der U.S. Mail Steamship Co. Bremerhaven an. Bei diesem Schiff handelte es sich um den früheren Dampfer RHEIN des NDL, der 1917 von den USA erbeutet worden war, nunmehr aber im Rahmen eines Agenturvertrags mit seinem früheren Besitzer unter US-Flagge einen Liniendienst zwischen New York, Bremerhaven und Danzig aufnahm.

Im Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1919/20 beschreibt ein elegischer Bericht in epischer Breite die Ankunft des Schiffes in Bremerhaven und beschäftigt sich neben vielen anderen Aspekten mit den äußeren Veränderungen, welche die neuen amerikanischen Besitzer an dem einstigen Lloyd dampfer vorgenommen hatten: *An Deck häufen sich Boote über Boote von zwar weniger gefälliger, aber darum nicht unpraktischerer Form als die früheren. Weitbauchige, rundliche Lundin-Boote – darunter zwei Motorboote – sind es, die hier an Stelle der früheren ihren Platz gefunden haben. Mittschiffs wie auf Deck vor der Kommandobrücke sind mächtige, grau gestrichene Rettungsflöße in größerer Zahl aufgestapelt, um im Falle der Gefahr zu Wasser gebracht zu werden oder im letzten Augenblick aufzuschwimmen.*²⁶⁶



Abb. 21–22 Der amerikanische Fracht- und Passagierdampfer SUSQUEHANNA (ex RHEIN des Norddeutschen Lloyd, 1899, 10 058 BRT) in der Kaiserschleuse (oben) und an der Pier vor der Lloydhalle in Bremerhaven (unten). Deutlich ist die seitliche und achterliche Anordnung der Rettungsboote zu erkennen. (Archiv DSM)

Anmerkungen:

- 1 Claude Molteni de Villermont: Au bord du TITANIC. In: Marines (Hors-Serie) TITANIC, Februar 1998, S. 7.
- 2 Die beiden Schwesterschiffe TEUTONIC und MAJESTIC (1889/90) der White Star Line errangen mit 20 Knoten für kurze Zeit das begehrte Blaue Band. Danach strebte die Reederei diese Auszeichnung nicht mehr an. Sie setzte vielmehr auf Größe und Komfort. Mit ihren 21 Knoten hätte die TITANIC nie gegen die 26 Knoten des Turbinendampfers MAURETANIA (1907) der konkurrierenden Cunard Line, der damaligen Inhaberin des Blauen Bandes, antreten können. – Zum Gesamtkomplex siehe Arnold Kludas: Das Blaue Band des Nordatlantik. Der Mythos eines legendären Wettbewerbs. Hamburg 1999, hier besonders S. 105.
- 3 In dem Sonderheft der britischen Fachzeitschrift »The Shipbuilder« über die OLYMPIC und TITANIC wird das System der wasserdichten Schotten beschrieben. Die Zwischentüren konnten von der Brücke durch Knopfdruck im Notfall geschlossen werden: *The captain can, by simply moving an electric switch, instantly close the doors throughout and make the vessel practically unsinkable* (Ocean Liners of the Past: The White Star Liners OLYMPIC & TITANIC. [= No. 1 in a series of reprints from »The Shipbuilder«]. Cambridge 1976 [Reprint], S. 26). Diese Aussage wird durch die schiffbauliche Terminologie relativiert. Entgegen der sprachlichen Eindeutigkeit sowie dem landläufigen Verständnis wird die Unsinkbarkeit ingenieurwissenschaftlich als relativer, nicht als absoluter Begriff definiert. Vgl. Wolfram Claviez: Seemännisches Wörterbuch. Bielefeld, Berlin 1973, S. 346.
- 4 Im Internet finden sich unter dem Stichwort TITANIC rund 27 Millionen Einträge (Zugriff am 14.1.2009).
- 5 Die Zahlen differieren leicht in der Literatur.
- 6 Zahlen bei Arnold Kludas: Die großen Passagierschiffe der Welt. Eine Dokumentation. Bd. I: 1858–1912. Oldenburg, Hamburg 1972, S. 180. – Zum Versuch einer verfeinerten Interpretation der Gerettetenzahlen siehe David Gleicher, Lonnie K. Stevens: Who Survived TITANIC? A Logistic Regression Analysis. In: International Journal of Maritime History, December 2004, S. 61–94.
- 7 Norman Hooke: Modern Shipping Disasters 1963–1987. London 1989, S. 132–134, sowie Günter Bossow: Mayday, Mayday ... Schiffshavarien der 80er und 90er Jahre. Stuttgart 1999, S. 30–33, der allerdings die Verlustzahlen wesentlich niedriger ansetzt und vom *Tod von 70 Besatzungsmitgliedern beider Schiffe und mindestens 1467 Fahrgästen der DOÑA PAZ* spricht.
- 8 Etwa das Schlagwetterunglück im nordfranzösischen Courrières (10. März 1906, 1099 Tote), siehe Michael Farrenkopf: Courrières 1906. Eine Katastrophe in Europa. Explosionsrisiko und Solidarität im Bergbau. (= Veröffentlichungen aus dem Deutschen Bergbau-Museum Bochum, Nr. 143). Bochum 2006.
- 9 Bossow (wie Anm. 7), S. 9–26.
- 10 Ebd., S. 9.
- 11 David Zeni: Der Untergang der EMPRESS OF IRELAND. Die vergessene Tragödie. München 1999. Ergänzend hierzu Derek Groot: EMPRESS OF IRELAND. The Story of an Edwardian Liner. Stroud 2001.
- 12 Gene Eric Salecker: Disaster on the Mississippi. The SULTANA Explosion, April 27, 1865. Annapolis Md. 1996.
- 13 Palle Uhd Jepsen: ST. GEORGE og DEFENCE. Beretningen om to engelske linieskibe og deres tid fra stabelafløbning til strandning på Jyllands vestkyst juleaftensdag 1811. (= Fiskeri- og Søfartsmuseet maritime skrifter nr. 8). Esbjerg 1985.
- 14 Auf ethischem Gebiet hat 1997 in einem Geleitwort zur TITANIC-Ausstellung in der Hamburger Speicherstadt der damalige Erste Bürgermeister der Hansestadt, Henning Voscherau, einen Weg gewiesen: *Je länger der Untergang der TITANIC zurückliegt, desto größer scheint die Faszination zu sein, die von der Katastrophe ausgeht. [...] Auch die Hamburger Ausstellung wird mit Sicherheit auf großes Interesse stoßen. Es liegt wohl in der menschlichen Natur, zeitlich oder räumlich ferne Katastrophen aus sicherem Abstand mit Neugier und einem gewissen Schauer zu betrachten. Möge daher eines nicht zu kurz kommen: Respekt vor den Opfern.* In: N.N.: Expedition TITANIC. Die Ausstellung (8. Mai – 9. November 1997 Hamburg Speicherstadt). Hamburg 1997 (Ausstellungskatalog), S. 2.
- 15 Allein der Katalog der Bibliothek des DSM verzeichnet 155 Titel hierzu (Zugriff am 14.1.2009).
- 16 Eine von vielen späteren Auflagen: Walter Lord: Die TITANIC-Katastrophe. München 1977.
- 17 So Arnold Kludas am 13.5.1999 mdl. zum Verf.
- 18 Eine knappe, aber instruktive Übersicht über den Hergang findet sich bei Kludas (wie Anm. 6), S. 176–180. Neben dem bereits erwähnten Grundwerk von Lord ist die breit angelegte Materialsammlung erwähnenswert bei John P. Eaton, Charles A. Haas: TITANIC – Triumph und Tragödie. Eine Chronik in Texten und Bildern. München 1997. Vgl. auch Donald Lynch: TITANIC. Königin der Meere. Das Schiff und seine Geschichte. München 1992. Der Funkverkehr ist dokumentiert bei: John Booth, Sean Coughlan: TITANIC. Signals of Disaster. Westbury 1993. Die beiden führenden deutschsprachigen Veröffentlichungen zur TITANIC: Harro Hess, Manfred Hessel: TITANIC. Zwei Gesichter einer Katastrophe. Berlin (DDR) 1989, sowie dies.: TITANIC. Das Handbuch. München 1999.
- 19 Robin Gardiner, Dan Van der Vat: Die TITANIC-Verschwörung. München 1995. Die Autoren behaupten, dass die TITANIC vor dem Unglück heimlich gegen das Schwesterschiff OLYMPIC ausgetauscht wurde, um einen Versicherungsbetrug herbeizuführen. Diese bereits im Ansatz zweifelhafte Argumentation wird treffend widerlegt von Christian Th. Kunze und Ronald Piechulek: TITANIC. Rückkehr eines Mythos. Rostock 1998 (Ausstellungskatalog), S. 36ff. Später hat Gardiner (The History of the White Star Line. Hersham 2001) seine aberwitzige These stillschweigend fallen lassen (dort S. 148f.).
- 20 Das betrifft mancherlei Veröffentlichungen der TITANIC-Vereine.
- 21 Robert D. Ballard: Das Geheimnis der TITANIC. 3800 Meter unter Wasser. Berlin, Frankfurt/M. 1988.
- 22 Rick Archbold: Ken Marschall's TITANIC. München 1998.

- 23 H. von der Ley, C.-G. Wetterholm: Expedition TITANIC. Auf der Suche nach einem Mythos. Stuttgart 1997; Susan Wels: TITANIC. Legacy of the World's Greatest Ocean Liner. O.O. 1997.
- 24 So die EMPRESS OF IRELAND (1914), LUSITANIA (1915), BRITANNIC (1916) und ANDREA DORIA (1956); siehe Robert D. Ballard, Rick Archbold: Lost Liners. Von der TITANIC zur ANDREA DORIA. Glanz und Untergang der großen Luxusliner. München 1997. Selbst das relativ gut erhaltene Wrack des TITANIC-Rettungsschiffes CARPATHIA, im Juli 1918 vor Cornwall von einem deutschen U-Boot versenkt, wurde im September 1999 von britischen Tauchern aufgespürt; siehe THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung, 11.10.2000.
- 25 Ballard (wie Anm. 21), S. 212f.
- 26 Süddeutsche Zeitung, 8.12.2005; Hamburger Abendblatt, 9.12.2005.
- 27 Der Heizer William Clark überlebte sowohl den Untergang der TITANIC als auch zwei Jahre später den der EMPRESS OF IRELAND. Seine Aussage: *It was my luck to be on duty at the time of both accidents. The TITANIC disaster was much the worst of the two. I mean it was the most awful. The waiting was the terrible thing. There was no waiting with the EMPRESS OF IRELAND. You just saw what you had to do and you did it. The TITANIC went down straight like a baby goes to sleep. The EMPRESS rolled over like a hog in a ditch.* Zit. nach Grout (wie Anm. 11), S. 252f.
- 28 Über die Bauwerft: Michael Moss, John R. Hume: Shipbuilders to the World. 125 Years of Harland & Wolff, Belfast 1861–1986. Belfast 1986. Zur Reederei die ältere Arbeit von Wilton J. Oldham: The Ismay Line. The White Star Line and the Ismay Family Story. Liverpool, London 1961. Darauf baut Gardiner (wie Anm. 19) weitestgehend auf. Als Chronik hilfreich: Duncan Haws: Merchant Fleets. White Star Line (Oceanic Steam Navigation Company). Hereford 1990.
- 29 Ein Grundwerk: N.R.P. Bonsor: North Atlantic Seaway. 5 Bde. Newton Abbott 1975–1980.
- 30 Steven Biel: "Down with the Old Canoe." A Cultural History of the TITANIC. New York, London 1996. Belege hierzu sind gesammelt bei Hess/Hessel, TITANIC-Handbuch (wie Anm. 18) sowie bei Eaton/Haas (wie Anm. 18).
- 31 Zahlreiche Belege bei: N.N.: The Deathless Story of the TITANIC. O.O. 1913 (Nachdruck London u.a. 1985); Marshall Everett: Story of the Wreck of the TITANIC. 1912 (Reprint London 1998); Dave Bryceson: The TITANIC Disaster. As Reported in the British National Press April – July 1912. Sparkford 1998.
- 32 Baronin Hildegard Spitzemberg (1843–1914), deren Tagebuch heutzutage als wichtige Quelle über das Innenleben des politischen Berlin der damaligen Zeit angesehen wird, notierte zum Untergang der TITANIC: *17. April Ganz erfüllt aber war ich von der entsetzlichen Schiffskatastrophe, der, wie es scheint, 1600 Menschen zum Opfer gefallen sind. Neben dem Mitleide kommt aber auch das Gefühl auf, daß solche Katastrophe auch eine Mahnung enthält, den sybaritischen Luxus, die amerikanischen Snobismus einzuschränken, der auf diesen Riesenschiffen herrscht und für acht Tage Meerfahrt römische Bäder, Tennisplätze, Turnsäle, Kamelreiten (!) usw. fordert und dann noch trotz der bekannten Gefahren durch die Eisfelder einen Schnelligkeitsrekord riskiert. Eritis sicut deus – aber Gott sprach, bis hierher und nicht weiter!* In: Rudolf Vierhaus (Hrsg.): Das Tagebuch der Baronin Spitzemberg geb. Freiin von Varnbühler. Aufzeichnungen aus der Hofgesellschaft des Hohenzollernreiches. (= Deutsche Geschichtsquellen des 19. und 20. Jahrhunderts, Bd. 43). Göttingen 1989, S. 542.
- 33 Hess/Hessel, TITANIC-Handbuch (wie Anm. 18), S. 132. Ergebnisse zu dieser noch lange nicht erschöpften Fragestellung liefern Stephanie L. Barczewski: TITANIC. A Night Remembered. London, New York 2004, sowie Tim Bergfelder, Sarah Street: The TITANIC in Myth and Memory: Representations in Visual and Literary Culture. London 2004. Viel Material findet sich auch bei Donald Hyslop, Alastair Forsyth, Sheila Jemina: Die Geschichte der TITANIC. Erzählt in Zeugnissen, Interviews und Dokumenten. München 1998.
- 34 Ebd.
- 35 Michael McCaughan: Die Geburt einer Legende. Entstehung und Bau der TITANIC. Bielefeld 1999.
- 36 Verbunden mit allgemeinen Fragen: Von der Ley/Wetterholm (wie Anm. 23).
- 37 Slobodan Novković: TITANIC. Hrvati u katastrofi stoljeća. Zagreb 2005. Dieses Buch befasst sich sowohl mit allgemeinen Fragen als auch speziellen Bezügen zu kroatischen Passagieren der TITANIC. Weitere Aspekte ergaben sich für den kroatischen (damals österreich-ungarischen) Hafen Rijeka (früher: Fiume) dadurch, dass das Rettungsschiff CARPATHIA im Rahmen eines regulären Mittelmeerdienstes regelmäßig diesen Hafen bediente. – Hierzu ergänzend ein Beleg von einer Motorbootregatta (4.–12.5.1912) im Seebad Abbazia (heute: Opatija): *Am Mittwoch [8. Mai] führte ein größerer Personendampfer die Teilnehmer an der Sportwoche von Abbazia an der herrlichen Küste entlang über See nach dem österreichischen Kriegshafen Pola. Die Hinfahrt war recht abwechslungsreich und besonders interessant durch die Begegnung mit dem durch das TITANIC-Unglück bekannt und berühmt gewordenen Cunard-Dampfer CARPATHIA, welcher sich gerade auf dem Wege von Triest nach Fiume befand.* In: Das Motorboot, Nr. 11, 1912, S. 15.
- 38 So hatte das kleine bulgarische Dorf Tersisko acht Tote zu beklagen, deren Andenken bis heute lebendig gehalten wird; siehe Hess/Hessel, TITANIC-Handbuch (wie Anm. 18), S. 223–227.
- 39 Christian Osterlehle: TITANIC – Versuch zur Entmythologisierung eines Schiffunglücks. In: Historische Mitteilungen der Ranke-Gesellschaft 15, 2002, S. 96–128.
- 40 Detlef Hechtel: Das Ende der Einsamkeit. Zur Geschichte der Kommunikation auf See. (= Schriften des DSM, Bd. 65). Bremerhaven, Hamburg 2005, S. 54f.; Hans Lehmann: Berufsfunker im Seenotdienst. Die Entwicklung bis zum Ersten Weltkrieg. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 71, 1992, S. 168.
- 41 Da die USCG eine sehr reichhaltige Historiographie hervorgebracht hat, liegt auch über die Eispatrouille entsprechende Literatur vor: Irving H. King: The Coast Guard Expands 1865–1915. New Roles, New Frontiers. Annapolis Md. 1996, S. 140f., 144–150; Stephen R. Osmer: The Aerial Ice Patrol: No more TITANICS. In: Proceedings of the US

- Naval Institute 3, 1976, S. 102–106; Hechtel (wie Anm. 40), S. 166–168. Historische und aktuelle Informationen zur Eispatrouille finden sich über diverse Links auf der Homepage der USCG: www.uscg.mil.
- 42 Detlev Ellmers: Alltag auf Koggen – nach Bildern, Funden und Texten. In: Gabriele Hoffmann, Uwe Schnall (Hrsg.): Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie. (= Schriften des DSM, Bd. 60). Bremerhaven, Hamburg 2003, hier S. 164.
- 43 Allgemein hierzu ebd.
- 44 Herbert Ewe: Schiffe auf Siegeln. Bielefeld, Berlin 1972, S. 186. Veröffentlicht auch bei Ellmers (wie Anm. 42), S. 165.
- 45 Ebd., S. 172.
- 46 Grundlegend Sabine Mertens: Seesturm und Schiffbruch. Eine motivgeschichtliche Studie. (= Schriften des DSM, Bd. 16). Hamburg 1987.
- 47 Ein Gemälde (1433) von Bicci di Lorenzo (1383–1452) im Ashmolean Museum in Oxford zeigt eine Karacke im Sturm mit einem Beiboot im Schlepp, aber ohne erkennbare Funktion als Rettungsmittel; siehe ebd., S. 218.
- 48 Ebd., etwa S. 162 (Peter Paul Rubens, o.D.), 222, 223 (1618/19, 1637). Spätere Beispiele (Caspar David Friedrich 1798, 1831, 1847, Eugène Delacroix 1840) ebd., S. 183, 237–239.
- 49 Rolf Hoeckel: Modellbau von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts. Bielefeld, Berlin 1971, S. 39.
- 50 Fredrik Henrik af Chapman: Architectura Navalis Mercatoria. Rostock 1984 (Nachdruck), S. 56.
- 51 Willem Ysbrantz Bontekoe van Hoorn: Die gefahrvolle Reise des Kapitän Bontekoe und andere Logbücher und Schiffsjournale holländischer Seefahrer des 17. Jahrhunderts. Tübingen, Basel 1972 (Nachdruck), S. 57–76.
- 52 Uwe Jens Wandel: Eigene Lebensbeschreibung des Johann Mehl (1728–1805), Gastwirt und Bürgermeister. In: Heimatblätter. Jahrbuch für Schorndorf und Umgebung, Bd. 7, 1989, S. 67.
- 53 Jepsen (wie Anm. 13), S. 6.
- 54 Werner Timm: Schiffe und ihre Schicksale. Maritime Ereignisbilder. Bielefeld 1976, S. 172–176; Hans Schadewaldt: Der Schiffbruch der MÉDUSE. In: Wilhelm Treue (Hrsg.): Geschichte der französischen Marine. Herford 1982, S. 107–125. – Der Bericht der Überlebenden Savigny und Corréard ist auf Deutsch neu ediert worden: Jean-Baptiste Henry Savigny, Alexandre Corréard: Der Schiffbruch der Fregatte MÉDUSA. Berlin 2005 (Nachdruck). Dieser spektakuläre Schiffbruch mit seinen schrecklichen Begleiterscheinungen fand großen Widerhall in der europäischen Öffentlichkeit und inspirierte schließlich den französischen Künstler Théodore Géricault (1791–1824) zu seinem Ölgemälde »Das Floß der MEDUSA« (1819), das im Louvre in Paris hängt.
- 55 Bernd Drechsler, Thomas Begerow, Peter-Michael Pawlik: Den Tod vor Augen. Die unglückliche Reise der Bremer Bark LIBELLE in den Jahren 1864 bis 1866. Bremen 2007, S. 13–101.
- 56 Ebd., S. 101. Wegen der fehlenden Kalfaterung muss es sich um kraweel gebaute Boote gehandelt haben.
- 57 Ebd., S. 156f.
- 58 Ebd., S. 158–160.
- 59 Vor allem bei tragischen Strandungen, die u.a. zur Etablierung von Küstenrettungsdiensten führten, so etwa die Strandung des Auswandererschiffes JOHANNE am 9. November 1854 vor Spiekeroog (rund 80 Tote, immerhin noch 238 Überlebende); siehe Christian Ostersehlte: Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. (= Schriften des DSM, Bd. 26). Bremerhaven, Hamburg 1990, S. 13.
- 60 Das wird durch den Fall ST. GEORGE und DEFENCE mehr als drastisch unterstrichen.
- 61 B.W. Bathe: Steamships. 1: Merchant Ships to 1880. London 1969 (Ausstellungskatalog, nicht paginiert).
- 62 Hans Gert Franzkeit: Rettungsmittel. In: Klaus-Peter Kiedel, Uwe Schnall, Lars U. Scholl, (Hrsg.): Arbeitsplatz Schiff. 100 Jahre See-Berufsgenossenschaft 1887–1987. (= Schriften des DSM, Bd. 23). Bremerhaven, Hamburg 1987, S. 175.
- 63 Eine übersichtliche Darstellung findet sich bei Alan Cameron, Roy Farndon: Scenes from Sea and City. Lloyd's List 1734–1984. London 1984, S. 93–99 (Regulation of Shipping from Shipwreck Committee to IMO).
- 64 Vermutlich ein Bezug zum Typ Fancis.
- 65 Rudolf Brommy, Heinrich von Littrow: Die Marine. Eine gemeinfassliche Darstellung des gesamten Seewesens für die Gebildeten aller Stände. Wien, Pest, Leipzig 1878 (Nachdruck Leipzig 1982), S. 158f.
- 66 Ebd., S. 159–166.
- 67 Reinhold Werner: Das Buch von der Deutschen Flotte. Bielefeld, Leipzig 1884, S. 97.
- 68 So pflegte die Kaiserliche Marine ihre Dampf- und Motorbeiboote, ihre mit Hilfsmotoren ausgerüsteten Ruderboote sowie ihre Ruder- und Segelbeiboote zu standardisieren und zu klassifizieren; siehe Erich Gröner (fortgeführt und hrsgg. von Dieter Jung und Martin Maass): Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 8/2: Vorpostenboote, Hilfsminensucher, Küstenschutzverbände (Teil 2), Kleinkampfverbände, Beiboote. Bonn 1993, S. 560–566.
- 69 Werner (wie Anm. 67), S. 97f.
- 70 Die Modelle von Kriegsschiffen der Kaiserlichen Marine bis 1914 in der Ausstellung des DSM geben offenbar einen guten Querschnitt: Torpedoboot S 24 (1886 i.D./1 Boot/16 Mann Besatzung), Aviso SMS WACHT (1888/5 Boote/141 Mann), Küstenpanzerschiff SMS BEOWULF (1892/5 Boote/276 Mann), Linienschiff SMS KAISER FRIEDRICH III. (1898/17 Boote/651 Mann), Kleiner Kreuzer SMS NIOBE (1900/8 Boote/257 Mann), Großer Kreuzer SMS SCHARNHORST (1907/11 Boote/764 Mann), Kleiner Kreuzer SMS COLN (1911/8 Boote/367 Mann), Linienschiff SMS KÖNIG ALBERT (1913/11 Boote/1084 Mann). Die Zählung der Boote umfasst ebenso Dampf- und Motorbeiboote sowie Ruder-/Segelboote sehr unterschiedlicher Größe, aber keine Rettungsflöße u.ä. Daten der Schiffe finden sich bei Erich Gröner (fortgeführt und hrsgg. von Dieter Jung und Martin Maass): Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945.

- Bd. 1: Panzerschiffe, Linienschiffe, Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer, Kanonenboote. Koblenz 1989; dies.: Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 2: Torpedoboote, Zerstörer, Schnellboote, Minensuchboote, Minenräumboote. Koblenz 1983.
- 71 Etwa die Kollision der deutschen Panzerschiffe SMS KÖNIG WILHELM und SMS GROSSER KURFÜRST am 30.5.1878 vor Folkestone (269 Tote) oder der Zusammenstoß zwischen den britischen Linienschiffen HMS CAMPERDOWN und HMS VICTORIA (358 Tote) am 22.6.1893 im Mittelmeer.
- 72 Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Bd. 1: Die Pionierjahre 1850 bis 1890. (= Schriften des DSM, Bd. 18). Bremerhaven, Hamburg 1986, S. 104; Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs. 5. Bd. Hamburg 1884, S. 220–334 (die Zahlen über die Todesopfer [437], der Geretteten [56 bzw. 30+9+17] sowie sämtlicher Personen an Bord [492] sind nicht ganz stimmig); Peter Baltus: Auf dem Wege in die »Neue Welt«. Der Untergang des Hamburger Postdampfers CIBRIA. (= Broschüre zur Sonderausstellung »Im Wrack der CIBRIA« 2002/2003 im Wrackmuseum Cuxhaven). Cuxhaven 2003.
- 73 Entscheidungen (wie Anm. 72), S. 286f.
- 74 Dasselbe passierte dem Schwesterschiff der TITANIC, der BRITANNIC, nachdem diese am 21. November 1916 in der Ägäis auf eine deutsche Mine gelaufen war.
- 75 J.H. Isherwood: Steamers of the Past. Guion/Cunard OREGON of 1883. In: Sea Breezes, Vol. 32, 1961, S. 322f.
- 76 N.N.: Der Untergang des Cunard-Dampfers OREGON. In: Hansa, 23. Jgg. No. 7, 4.4.1886, S. 52 (der zweite Teil erschien in No. 9, 2.5.1886, S. 71f.).
- 77 Kludas (wie Anm. 72), S. 140–143; Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs. 11. Bd. Hamburg 1897, S. 596–627.
- 78 Ein Bericht aus der zeitgenössischen Presse über einen Probealarm an Bord des Lloyd dampfers HAVEL 1896 in Hoboken (bei New York) findet sich bei Reinhold Thiel: Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970. Band II: 1884–1899. Bremen 2002, allerdings mit einem beschönigenden und verschleiern den Kommentar, der dem Hintergrund nicht gerecht wird: *Anlässlich des Verlustes der ELBE war, wenn auch nicht recht ernst genommen, der Vorwurf erhoben worden, daß die Besatzung nicht ausreichend auf den Seenotrettungsfall vorbereitet gewesen sei. Kapitän Theodor Jüngst ließ am 15. Mai 1896, als sein Schiff, die HAVEL, in New York am Pier lag, keinen Zweifel daran aufkommen, daß seine Besatzung auf das beste geschult war* (S. 146).
- 79 Eines Marineoffiziers und Besitzers der staatlichen Seite (nach dem Zweiten Weltkrieg: Bundesbeauftragter).
- 80 Entscheidungen (wie Anm. 77), S. 620.
- 81 Kludas (wie Anm. 72), S. 127.
- 82 Mehr darüber bei Christian Ostersehlte: Seenotrettung und Politik. Ein deutsch-amerikanisches Fallbeispiel aus dem Kalten Krieg (1959) und seine Vorgeschichte. In: DSA 27, 2004, S. 111–152 (mit weiterführenden Literaturangaben).
- 83 Zu den Francisbooten allgemein Johannes Lachs und Theodor Zollmann: Seenotrettung an Nord- und Ostsee. Hamburg 1998, S. 67–71; Ostersehlte (wie Anm. 59), S. 35f.; Bernd Anders, Andreas Lubkowitz, Peter Neumann, Hermann Wende: Das Buch der DGzRS. ... wir kommen. Hamburg 1997, S. 89f.; Bram Oosterwijk: De zee was onstuimig ... Fragmenten uit de historie van de Koninklijke Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding von Schipbreukelingen 1824–1991. Amsterdam 1994, S. 47–49; Dennis L. Noble: That Others Might Live. The U.S. Life-Saving Service, 1878–1915. Annapolis Md. 1994, S. 94–102; Clayton Evans: Rescue at Sea. An International History of Lifesaving, Coastal Rescue and Organisations. London 2003, S. 41, 108; W. Eberhard Falck: Die Francis-Boote der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. In: Das Logbuch 1, 2003, S. 22–26; Jürgen Rabbel: Küstenrettungsboot nach dem Francis-System für Warnemünde. In: Das Logbuch 2, 2008, S. 56–62. – Zur Bootswerft Mac Donald vgl. Walter Kresse: Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft in Hamburg. Hamburg o.J., S. 38.
- 84 Admiralitätsstraße 39, Hamburg 1.
- 85 Die Kästen bestanden sicherlich aus Yellow Metal, das billiger war als das sonst verwendete Kupfer, der Bootsrumppf vermutlich nicht (mdl. Hinweis von Heinz D. Janssen, Ganspe, 12.11.2008).
- 86 StAB 7,1099-2. Für den Hinweis auf diese Fundstelle danke ich Dorothea Breitenfeldt, Staatsarchiv Bremen.
- 87 Ebd.
- 88 Franz V. Meyer: Rettungsboote für Seeschiffe. In: Schiffbau, Nr. 20, 23.7.1913, S. 854–859.
- 89 Zit. nach Franzkeit (wie Anm. 62), hier S. 165. Den damaligen Stand (1892) betreffend siehe die anschauliche Darstellung über die einschlägigen Verhältnisse beim Norddeutschen Lloyd bei Moritz Lindeman: Der Norddeutsche Lloyd. Geschichte und Handbuch. Bremen 1892, S. 219f. Über die Kapazität im Verhältnis zur Gesamtzahl wird hier wohlweislich geschwiegen.
- 90 Zit. nach Ingo Ehmer: Sicherheitsdienst und Ausbildung. In: Kiedel (wie Anm. 62), S. 208.
- 91 Zit. ebd.
- 92 Ebd. – Zum Bootsunfall auf der OCEANA siehe Arnold Kludas: Die Geschichte der Hapag-Schiffe. Bd. 2: 1901–1914. Bremen 2008, S. 72.
- 93 N.N.: Die Lehren der TITANIC-Katastrophe. In: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1912/1913, S. 113f.
- 94 Schiffbau, Nr. 16, 23.5.1903, S. 778f.
- 95 Thiel (wie Anm. 78), S. 138, 151. Dort finden sich keinerlei quellenkritische Bemerkungen.
- 96 Die Yacht, Nr. 17, 1912, 26.4.1912, S. 347, 350.
- 97 15 378 BRT; wegen der üblicherweise flauen Wintersaison auf dem Nordatlantik war der Dampfer mit 525 Passagieren und 297 Besatzungsmitgliedern nur mäßig besetzt.
- 98 Haws (wie Anm. 28), S. 61; King (wie Anm. 41), S. 136–138; Hechtel (wie Anm. 40), S. 45f.

- 99 Hansa, 46. Jgg., No. 6, 6.2.1912, S. 134.
- 100 Ebd., 46. Jgg., No. 10, 6.3.1909, S. 242f.; vgl. Ostersehle (wie Anm. 59), S. 115f.
- 101 Hansa, 46. Jgg., No. 9, 27.2.1912, S. 211.
- 102 Kludas (wie Anm. 6), S. 180. 36 Jahre danach hat der Verf. diese Überlegung noch einmal aufgegriffen, siehe Kludas (wie Anm. 92), S. 161.
- 103 Zahlen nach Kludas (wie Anm. 6), S. 178. Vgl. Luthard Menke: Die TITANIC. Rückschau auf eine Katastrophe. In: Das Logbuch 1, 1986, S. 21–24.
- 104 1870 als Lehrling bei Harland & Wolff angefangen und als Buchhalter sowie Schiffbauer ausgebildet, war Carlisle 1878 in das höhere Management der Werft aufgestiegen. Biographisches Material über ihn findet sich bei Moss/Hume (wie Anm. 28), S. 30, 41, 66, 73, 94.
- 105 Eaton/Haas (wie Anm. 18), S. 32.
- 106 Ocean Liners of the Past (wie Anm. 3), S. 125.
- 107 Ebd., S. 125f. Zu den Welin-Davits sowie den schon damals intensiv durchdachten technischen Problemen beim Zuwasserlassen siehe den aufschlussreichen Aufsatz von Axel Welin: Die Quadrantdavits. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG) 5, 1904, S. 128–140; ders.: Technische und sonstige Gesichtspunkte für die Aufstellung der Rettungsboote auf modernen Dampfern. In: Jahrbuch der STG 10, 1909, S. 437–451.
- 108 Biographischer Artikel über Ismay von Archibald Hurd in: L.G. Wickham Legg (Hrsg.): The Dictionary of National Biography. 1931–1940. Oxford 1950, S. 468. Viel biographisches Material findet sich bei Oldham (wie Anm. 28). Die Inanspruchnahme eines Platzes in einem Rettungsboot durch Ismay führte zu heftigen öffentlichen Kontroversen.
- 109 Zit. im Daily Sketch, 23.4.1912. In: Bryceson (wie Anm. 31), S. 106.
- 110 Biographische Daten von Beesley unter http://de.wikipedia.org/wiki/Lawrence_Beesley.
- 111 Lawrence Beesley: The Loss of the SS. TITANIC. Its Story and its Lessons. Riverside Conn. 1973 (Nachdruck der Erstausgabe von 1912), S. 218.
- 112 Ebd., S. 228–280.
- 113 Ebd. S. 271.
- 114 Ebd., S. 274.
- 115 Biographischer Artikel über Smith in: Who Was Who in America. Volume I: 1897–1942. A Component Volume of Who's Who in American History. Chicago 1966, S. 1150.
- 116 U.S. Senate: Subcommittee Hearings of the Committee on Commerce, 62nd Congress. TITANIC Disaster. Washington D.C. 1912. Ein Nachdruck von 1975 befindet sich in der Bibliothek des DSM (Signatur 87-330). Die Ergebnisse zusammengefasst bei Wyn Craig Wade: Die TITANIC. Das Ende eines Traums. München 1983, S. 267–275, sowie in Schiffbau, Nr. 20, 24.7.1912, S. 816–825. Vgl. Eaton/Haas (wie Anm. 18), S. 220–227. Eine Einschätzung des Ausschusses durch einen damals in Washington akkreditierten österreichisch-ungarischen Diplomaten bei Erwin Matsch: Wien – Washington. Ein Journal diplomatischer Beziehungen 1838–1917. Wien, Köln 1990, S. 622.
- 117 Taylor wurde 1914 zum Chefkonstrukteur der US Navy ernannt und erhielt 1916 den Rang eines Konteradmirals. Nach dem Krieg wandte er sich dem Flugzeugbau zu; siehe den biographischen Artikel über David Watson Taylor von Edward L. Cochrane in: Dictionary of American Biography. Volume XI. Supplement One/Two. New York 1958, S. 652f.
- 118 Schiffbau, Nr. 20, 24.7.1912, S. 825.
- 119 Wreck Commissioner's Court: Proceedings before the Right Honourable Lord Mersey, on a Formal Investigation Ordered by the Board of Trade into the Loss of the SS TITANIC. 1912. In: Staatsarchiv Bremen (StAB) 3-S.5.b. Nr. 752. Bei dieser Akte handelt es sich um einen extra über das Unglück vom Bremer Senat angelegten Vorgang. Veröffentlicht ist der Bericht von Lord Mersey ferner in Schiffbau, Nr. 22, 28.8.1912, S. 891–923, zusammengefasst in: Hansa, 49. Jgg., No. 33, 17.8.1912, S. 663–666; Ocean Liners of the Past (wie Anm. 3), S. 141–148. Vgl. die Darstellung bei Eaton/Haas (wie Anm. 18), S. 259–276.
- 120 Biographischer Artikel über John Charles Bigham von T. Mathew in: J.H.R. Weaver (ed.): The Dictionary of National Biography. 1922–1930. Oxford 1953, S. 81–83.
- 121 Wreck Commissioner (wie Anm. 119), S. 72.
- 122 Ebd.
- 123 Hansa, 49. Jgg., No. 23, 8.6.1912, S. 466.
- 124 Was der dann oft praktizierten Ausrüstung mit faltbaren Rettungsbooten Raum gab.
- 125 Report on the Merchant Shipping Advisory Committee Respecting the Statuary Regulations as to Boats and Life-saving Appliances and Other Means of Ensuring Safety of Life at Sea. London 1912. In: StAB 3-S.5.b. Nr. 752. Vgl. Hansa, 49. Jgg., No. 36, 7.9.1912, S. 726f.
- 126 Zit. nach Ocean Liners of the Past (wie Anm. 3), S. 148.
- 127 Eine gekürzte deutschsprachige Fassung findet sich in der Hansa, 49. Jgg., No. 38, 21.9.1912, S. 769f.
- 128 Nach anderen Angaben zum 1.3.1913; siehe Hansa, 50. Jgg., No. 5, 1.2.1913, S. 97.
- 129 Ocean Liners of the Past (wie Anm. 3), S. 148. Zwei Kommentare mit fachlicher Kritik, aber nicht frei von nationalistischer Polemik, finden sich in der Hansa, 50. Jgg., No. 5, 1.2.1913, S. 97f., sowie ebd., No. 16, 19.4.1913, S. 346f. Die neuen britischen Vorschriften werden auch erwähnt bei Meyer (wie Anm. 88), S. 852.
- 130 Wade (wie Anm. 116), S. 271f.
- 131 Hansa, 49. Jgg., No. 42, 19.10.1912, S. 848.

- 132 Abgedruckt in *Ocean Liners of the Past* (wie Anm. 3), S. 139.
- 133 Biographischer Artikel über William Henry White von Philip Watts in: H.W.C. Davis, J.H.R. Weaver (eds.): *The Dictionary of National Biography. 1912–1921*. Oxford 1927, S. 574–576.
- 134 Walther Freyer: Die Rettungsboote bei Schiffskatastrophen. In: *Schiffbau*, Nr. 17, 10.6.1914, S. 716.
- 135 Berichte über den Streik bei Bryceson (wie Anm. 31), S. 143–153.
- 136 Ein Bildbeleg findet sich bei Hyslop (wie Anm. 33), S. 269.
- 137 Daily Sketch, 26.4.1912. In: Bryceson (wie Anm. 31), S. 143.
- 138 Die Gründe hierfür sind zwar unbekannt, werden aber in einer Unzufriedenheit mit dem autoritären Führungsstil seines Veters und Schwagers, des Vorstandsvorsitzenden von Harland & Wolff, William James (Viscount) Pirrie (1847–1924), vermutet. Diesem Hintergrund könnte der Dissens bei der geplanten Boots-ausrüstung der TITANIC zugeordnet werden. Carlisle hatte aber noch bis 1916 Kapital in der Werft; vgl. Moss/Hume (wie Anm. 28), S. 149f., 183.
- 139 Eaton/Haas (wie Anm. 18), S. 259f., 263.
- 140 Belege bei Bryceson (wie Anm. 31), S. 61, 68, 80, 104–106, 113, 114, 122, 124f., 143, 144, 146, 150f., 161, 168f., 188f., 224, 235, 286, 287, 289. Diese Publikation ist eine Zusammenstellung aus den Zeitungen »The Times« und »Daily Sketch«.
- 141 Aufschlussreiche Zahlen finden sich bei Arnold Kludas: *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt*. Bd. 3: Sprunghaftes Wachstum 1900 bis 1914. (= Schriften des DSM, Bd. 20). Bremerhaven, Hamburg 1988, S. 229f.
- 142 Simon Mills: RMS OLYMPIC. The Old Reliable. Launceston 1995. Zum Umbau siehe auch *Ocean Liners of the Past* (wie Anm. 3), S. 155, und Meyer (wie Anm. 88), S. 853.
- 143 *Ocean Liners of the Past*. The Cunard Quadruple-screw Atlantic Liner AQUITANIA. (= No. 3 in a Series of Reprints from »The Shipbuilder«). Cambridge 1971 (Reprint), S. 109.
- 144 Ebd., S. 111–113.
- 145 Neil McCart: *Famous British Liners. 4: SS AQUITANIA – Cunard’s Atlantic Lady*. Cheltenham 1994, S. 3.
- 146 *Ocean Liners of the Past* (wie Anm. 143), S. 109f.
- 147 Grout (wie Anm. 11), S. 35, 38.
- 148 Moss/Hume (wie Anm. 28), S. 162.
- 149 Simon Mills: HMHS BRITANNIC. The Last Titan. Market Drayton 1996, S. 6–62.
- 150 Beispiele hierfür bei Ostersehle (wie Anm. 39), S. 118–122.
- 151 Zit. in *Weser-Zeitung*, 20.4.1912. 1. Morgenausgabe.
- 152 25 570 BRT, 1909 vom Stettiner Vulcan an den NDL abgeliefert.
- 153 *Weser-Zeitung*, 20.4.1912. 1. Morgenausgabe.
- 154 *Weser-Zeitung*, 20.4.1912. 2. Morgenausgabe.
- 155 *Weser-Zeitung*, 21.4.1912. 2. Morgenausgabe.
- 156 *Die Yacht*, Nr. 17, 1912, 26.4.1912, S. 347.
- 157 Ebd.
- 158 Ebd., S. 350.
- 159 Ebd.
- 160 Eike Lehmann: 100 Jahre STG. Biografien zur Geschichte des Schiffbaus, verfaßt zum Anlaß des hundertjährigen Bestehens der STG 1999. Berlin 1999, S. 257; Lars U. Scholl: Walter Laas. In: *Neue Deutsche Biographie*, Bd. 13. Berlin 1982, S. 360f. Ein Nachruf befindet sich im Jahrbuch der STG 45, 1951, S. 22f.
- 161 W. Laas: Sicherung der großen Passagierschiffe. In: *Hansa*, 49. Jgg., No. 17, 27.4.1912, S. 342.
- 162 Ebd. – Die Einseitigkeit dieses Denkansatzes wurde von Heinz D. Janssen (1970–1997 Betriebsleiter Fassmer Werft, Motzen) in einem Gespräch in Ganspe am 12.11.2008 kritisiert.
- 163 Heutzutage gilt der Erfahrungswert, dass Rettungsboote noch bis 15° Schlagseite zu Wasser gelassen werden können (Gespräch des Verf. mit Heinz D. Janssen, Ganspe, 12.11.2008).
- 164 Laas (wie Anm. 161), S. 342.
- 165 Dieses Schiff gehörte zur größten Schiffsklasse der White Star Line vor der OLYMPIC und TITANIC. Das Quartett CELTIC, CEDRIC, BALTIC und ADRIATIC (20 904–24 541 BRT, Harland & Wolff 1901–1907) ging als »Big Four« in die Firmengeschichte ein.
- 166 Laas (wie Anm. 161), S. 342.
- 167 Ebd.
- 168 *Hansa*, 49. Jgg., No. 17, 27.4.1912, S. 348f.
- 169 Motiviert durch den Niedergang der US-amerikanischen Schifffahrt nach dem Bürgerkrieg, begann der US-amerikanische Eisenbahnunternehmer und Stahlindustrielle John Pierpont Morgan (1837–1913) ab 1901, eine Reihe britischer, niederländischer und belgischer Reedereien aufzukaufen. 1902 erwarb seine Holding International Mercantile Marine Company (IMM) maßgebliche Anteile der White Star Line und stieß diese 1926 wieder ab. Die aufgekauften Firmen behielten ihre Identität und Nationalität, doch dem Plan, eine große transatlantische Reederei-gruppe unter amerikanischer Führung zu schaffen, blieb ein dauerhafter Erfolg versagt. Dieses Vorhaben provozierte vielmehr Abwehrmaßnahmen der Konkurrenz und staatliche Subventionen in Frankreich und Großbritannien. Vgl. Erich Murken: *Die großen transatlantischen Linienreederei-Verbände, Pools und Interessengemeinschaften*. Jena 1922.
- 170 *Hansa*, 49. Jgg., No. 17, 27.4.1912, S. 349.

- 171 Ebd.
- 172 Hansa, 49. Jgg., No. 17, 27.4.1912, S. 359; ebd., No. 18, 4.5.1912, S. 367.
- 173 Die erwähnte Versammlung am 22. April.
- 174 Hansa, 49. Jgg., No. 18, 4.5.1912, S. 367.
- 175 Ebd.
- 176 Aron Hirsch (1858–1942), aus Halberstadt stammender Metallindustrieller, der seit der Jahrhundertwende in Berlin ansässig war und dort seine Firmen 1906 in die neu gegründete Hirsch Kupfer- und Messingwerke AG einbrachte. Dieses Unternehmen war in der Messingherstellung und der Metallwalzindustrie führend; siehe den Artikel von Stefi Jersch-Wenzel in: Neue Deutsche Biographie, Bd. 9. Berlin 1972, S. 211f.
- 177 Hansa, 49. Jgg., No. 17, 27.4.1912, S. 359.
- 178 Hansa, 49. Jgg., No. 19, 11.5.1912, S. 381.
- 179 Ebd., S. 381f.
- 180 Hansa, 49. Jgg., No. 21, 25.5.1912, S. 426f.
- 181 Was sich wohl auf die Verbesserung der Schottensysteme bezog.
- 182 Hansa, 49. Jg. No. 36, 7.9.1912, S. 727.
- 183 Hansa, 49. Jg. No. 44, 2.11.1912, S. 886.
- 184 Hansa, 49. Jg. No. 44, 2.11.1912, S. 886, ebd. No. 44, 2.11.1912, S. 886.
- 185 Hansa, 50. Jgg., No. 16, 19.4.1913, S. 346.
- 186 Meyer (wie Anm. 88), S. 852.
- 187 Freyer (wie Anm. 134), hier S. 714f.
- 188 Ebd., S. 711–720. – Zur VOLTURNO-Katastrophe siehe N.N.: Die Beteiligung der Besatzungen der Lloydampfer GROSSER KURFÜRST und SEYDLITZ bei der Rettung der Schiffbrüchigen des Dampfers VOLTURNO. In: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1913/1914, S. 339–357.
- 189 So etwa beschäftigte sich Laas, der 1926–1935 im Vorstand des Germanischen Lloyd wirkte, noch in den 1920er Jahren mit Freibordfragen; vgl. Anm. 160.
- 190 Ein abstruses Beispiel an Schuldzuweisung, das mit der TITANIC direkt zu tun hat, ist der Streik im britischen Kohlenbergbau im Frühjahr 1912, der zu Lieferschwierigkeiten und damit zur Ausdünnung der Fahrpläne geführt hatte: *Nebenbei ist vielleicht der Hinweis darauf erlaubt, daß das Unglück der TITANIC voraussichtlich ungeschehen geblieben wäre, wenn der englische Kohlenarbeiterstreik nicht die Schifffahrt von England aus lahmgelegt hätte. Das Schiff würde dann seine Jungferreise früher haben antreten können und würde vielleicht niemals dem todbringenden Eisberg begegnet sein. So kommt ein Unglück – und das war für England der Bergarbeiterstreik sicherlich – niemals allein* (Hansa, 49. Jgg., No. 17, 27.4.1912, S. 353).
- 191 Hansa, 49. Jgg., No. 19, 11.5.1912, S. 386f.
- 192 Meyer (wie Anm. 88), S. 852.
- 193 Hansa, 50. Jgg., No. 5, 1.2.1913, S. 97.
- 194 N.N. (wie Anm. 93), S. 114f., leider ohne genauere Angaben zu den Vorschlägen. Vgl. den Bericht in der Hansa, 49. Jgg., No. 18, 4.5.1912, S. 368f., der sich aber lediglich auf das Funkwesen bezieht. Zur Schlussitzung siehe Hansa, 49. Jgg., No. 44, 2.11.1912, S. 885.
- 195 Wirklicher Geheimrat von Körner und Geheimer Legationsrat Seeliger (beide Auswärtiges Amt), Geheimer Regierungsrat Schütt und Kapitän zur See z.D. Schmalz (beide Reichsamt des Innern), Geheimer Regierungsrat Rieß (Reichsversicherungsamt), Geheimer Oberpostamt Schradler (Reichspostamt), Konteradmiral z.D. Behm (Direktor der Deutschen Seewarte), Prof. Pagel (Direktor Germanischer Lloyd), Direktor Walter (Norddeutscher Lloyd), Direktor Polis (Hapag), Gribel (Reederei Gribel, Stettin); vgl. N.N.: Schutz des menschlichen Lebens auf See. (Die Londoner TITANIC-Konferenz). In: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1913/14, S. 113.
- 196 Hansa, 50. Jgg., No. 47, 22.11.1913, S. 976.
- 197 Großbritannien, Österreich-Ungarn, Frankreich Deutschland, Belgien, Niederlande, Schweden, Norwegen, Dänemark, Russland, USA, Kanada, Australien, Neuseeland, Spanien, Italien.
- 198 N.N. (wie Anm. 195), S. 112–154. Der dort geschlossene Vertrag mit Schlussprotokoll ist in deutscher Übersetzung auf S. 126–154 abgedruckt.
- 199 N.N. (wie Anm. 195), S. 127–139. Vgl. Ehmer (wie Anm. 90), S. 212; Hechtel (wie Anm. 40), S. 55f.; Freyer (wie Anm. 134), S. 716.
- 200 N.N. (wie Anm. 195), S. 139.
- 201 Ebd., S. 139–147.
- 202 Arthur Werner: Internationale Schiffssicherheitskonferenz in London. In: Schiffbau und Schifffahrt, Nr. 12, 19.6.1929, S. 277–282.
- 203 Z.B.: International Conference on Safety of Life at Sea 1960. Final Act of Conference with Annexes including the International Convention for the Safety of Life at Sea, signed at London, 17 June 1960. London 1960, S. 218–282. Vgl. den instruktiven Überblick bei W. Abicht, B. Arndt, C. Boie, K. Wendel: Schiffssicherheit. In: Jahrbuch der STG. 75 Jahre STG 1899–1974, S. 167–197. Siehe auch den Internetauftritt der IMO: www.imo.org.
- 204 N.N.: 1887–1962. 75 Jahre See-Berufsgenossenschaft. Hamburg 1962, S. 45.
- 205 Erwähnung dieser Maßnahmen bereits in Hansa, 49. Jgg., No. 19, 11.5.1912, S. 381.
- 206 Hansa, 50. Jgg., No. 16, 19.4.1913, S. 346. Der Kommentar bezog sich auf die noch nicht zusammengetretene Schiffssicherheitskonferenz in London.

- 207 Kludas (wie Anm. 92), S. 162.
- 208 Hansa, 49. Jgg., No. 22, 1.6.1912, S. 455.
- 209 Pagel hatte kurzzeitig (ab 1902) eine Professur für praktischen Schiffbau an der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg ausgeübt; siehe Lehmann (wie Anm. 160), S. 317f. Ein Nachruf findet sich im Jahrbuch der STG 27, 1926, S. 64–66.
- 210 Hansa, 49. Jgg., No. 22, 1.6.1912, S. 455; vgl. ebd., No. 17, 27.4.1912, S. 358.
- 211 Siehe Anm. 209.
- 212 Hansa, 49. Jgg., No. 22, 1.6.1912, S. 455.
- 213 Weser-Zeitung, 17.4.1912, 1. Morgenausgabe.
- 214 Neue Freie Presse (Wien), 1.5.1912.
- 215 Siehe Anm. 195.
- 216 Carl Pagel: Die Schottenvorschriften des internationalen Vertrages zum Schutze des menschlichen Lebens auf See. In: Jahrbuch der STG 17, 1916, S. 117–153.
- 217 Motorschiff und Motorboot, Nr. 12, 1913, S. 17.
- 218 Kludas (wie Anm. 92), S. 162.
- 219 Einige grundsätzliche Anmerkungen bei Heinz D. Janssen: Boots- und Holzschiffbau an der Unterweser (linke Seite). Vom Einmannbetrieb im Bootsbau bis zur modernen Yachtwerft. Von der Entwicklung des Dielenbootes bis zum Weserkahn. Bremen 2007, S. 10f.
- 220 Motorschiff und Motorboot, Nr. 12, 1913, S. 17.
- 221 Christian Ostersehle: Rettungsboote für Passagierdampfer IMPERATOR. In: Die Bugwelle (Betriebszeitung der Fr. Lürssen Werft) 27, 1998, S. 18.
- 222 Zur Werftgeschichte siehe Christian Ostersehle: SIGRID – Ein bremisches Motorboot. Historische Hintergründe, Bauwerft und Einsätze. In: DSA 23, 2000, S. 431–468; Janssen (wie Anm. 219), S. 110–116. – 1975 und 2000 gab das Unternehmen jeweils eine Festschrift heraus.
- 223 1998–2001 baute der Verf. bei Lürssen eine EDV-Datei der Neubauten auf, die er seit 2004 weiter pflegt.
- 224 Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, 22.6.1901, S. 895.
- 225 Diese Bestellung dürfte sich auf den Technischen Betrieb in Bremerhaven bezogen haben, der die Konzernflotte aus- oder umrüstete.
- 226 EDV-Datei Lürssen.
- 227 Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft (HAFLW) 156-2.
- 228 Klaus Auf dem Garten: Abeking & Rasmussen. Eine Weserwerft im Spiegel des 20. Jahrhunderts. Bremen 1998, S. 249–252. Vgl. den Abschnitt über Abeking & Rasmussen bei Janssen (wie Anm. 219), S. 40–48.
- 229 StAB 7,2110 Nachlass Havighorst, Historische Entwicklung der Werft; vgl. StAB 9,S 0 – Bernhard Havighorst; vgl. ferner Ulf Fiedler, Bernhard Havighorst: Das alte Blumenthal in Bildern. Bremen 1982 (nicht paginiert).
- 230 StAB 7,2110 Nachlass Havighorst, Korrespondenz (Kopien).
- 231 StAB 7,2110 Nachlass Havighorst, Historische Entwicklung der Werft; vgl. StAB 9,S 0 – Bernhard Havighorst; ferner Fiedler/Havighorst (wie Anm. 229).
- 232 StAB 7,2110 Havighorst, Tagebuch 1898–1910.
- 233 Beginnend mit StAB 7,2110 Havighorst, Specificationsbuch 1912–1934.
- 234 Fiedler/Havighorst (wie Anm. 229).
- 235 StAB 7,2110 Nachlass Havighorst, Historische Entwicklung der Werft.
- 236 StAB 7,2110 Havighorst, Specificationsbuch 1912–1934.
- 237 Hinweis von Arnold Kludas in einem Brief an den Verf. vom 20.5.2005: *Die Havighorst-Boote können eigentlich nur für die BISMARCK/MAJESTIC bestimmt gewesen sein, da B + V 1920 kein anderes Schiff mit solchem Bootsbedarf in Arbeit hatte.*
- 238 StAB 7,2110 Havighorst, Specificationsbuch 1912–1934.
- 239 Janssen (wie Anm. 219), S. 168–182; HAFLW Bestand Schweers 13-2.
- 240 Stammtafel der Familie Schweers bei Janssen (wie Anm. 219), S. 193. Kopien der Eintragung sowie eines firmengeschichtlichen Papiers (um 1980) in HAFLW Bestand Schweers 11-1.
- 241 Janssen (wie Anm. 219), S. 176–182.
- 242 HAFLW Bestand Schweers 11-2.
- 243 HAFLW Bestand Schweers 13-2.
- 244 Janssen (wie Anm. 219), S. 9, 51.
- 245 HAFLW Bestand Schweers 13-2.
- 246 Ebd.
- 247 Ebd.
- 248 Ebd.
- 249 Fotokopie eines Zeitungsausschnitts in HAFLW Bestand Schweers 11-2. Die Zeitung, vermutlich mit Datum um den 19.5.1936, konnte nicht ermittelt werden.
- 250 Ebd.
- 251 HAFLW Bestand Schweers 13-2.
- 252 Janssen (wie Anm. 219), S. 78–86.
- 253 Kladder Dietrich Deters, Bardenfleth. In: Privatarchiv Heinz D. Janssen, Ganspe (Leihgabe Deters).

- 254 Janssen (wie Anm. 219), S. 65–74.
 255 Stammbaum ebd., S. 141.
 256 Ebd., S. 124–128.
 257 StAB 4,33/10-441 Bd. II.
 258 Janssen (wie Anm. 219), S. 129.
 259 Ebd., S. 147–167. – Eine eigene Festschrift des Unternehmens: 125 Jahre Schiffs- und Bootswerft Gebrüder Schürtenstedt KG in Bardenfleth an der Weser gegründet 1838. Bardenfleth 1963.
 260 Zur Geschichte der Werft siehe Heinz D. Janssen, Reinhold Thiel: 150 Jahre Fassmer-Werft 1850–2000. Bremen 2000; vgl. Janssen (wie Anm. 219), S. 87–101.
 261 Einen exemplarischen Einblick in den Rettungsbootbau der Zwischenkriegszeit bietet Klaus Auf dem Garten: Yacht- und Bootswerft Burmester, Bremen 1920–1979. Ein bedeutendes Kapitel deutscher Bootsbau- und Segelsportgeschichte. Bremen 2002, S. 57–61.
 262 Grundt: Moderne Schlauch-Rettungsboote. In: Schiffbau, 21.1.1928, S. 24f.
 263 So besaßen die beiden Schnelldampfer BREMEN und EUROPA (1929–1930) moderne Schwerkraftdavits, die von der Firma Welin-MacLachlan gefertigt worden waren; siehe Franzkeit (wie Anm. 62), S. 175.
 264 Instrukтив erläutert von Friedrich Böer: Alles über ein Schiff. Eine kleine Schiffskunde. Freiburg 1962, S. 56.
 265 Näheres bei Franzkeit (wie Anm. 62), S. 176–181.
 266 N.N.: Norddeutscher Lloyd und United States Mail Steamship Company. In: Jahrbuch des NDL 1919/20, S. 299f. Von einem Ausrüstungsstand des Schiffes, der den Erkenntnissen des TITANIC-Unglücks Rechnung trug, ist auszugehen. Den damaligen Stand illustriert Ernest W. Blocksidge: Ship's Boats. Their Qualities, Construction, Equipment, and Launching Appliances. London 1920. Die Firma Lürssen hat sich, vermutlich noch in den 1920er Jahren, ein Exemplar beschafft, das noch heute, mit entsprechendem Firmenstempel, in der historischen Handbibliothek der Werft vorhanden ist.

Danksagung:

Der Verfasser dankt dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven (Dr. Dirk J. Peters, Dr. Albrecht Sauer, Norbert Rebs, Jutta Pellnitz, Erik Hoops, M.A.), dem Staatsarchiv Bremen (Dorothea Breitenfeldt), der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen, dem Schifffahrtsmuseum der oldenburgischen Weserhäfen in Brake/Unterweser, der Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG, Bremen-Vegesack, sowie Heinz D. Janssen, Ganspe, Harald Focke, Bassum, Dr. Uwe Jens Wandel, Gotha, Dr. Jann Markus Witt, Eckernförde, Arnold Kludas, Grünendeich, Dr. Peter-Michael Pawlik, Bremen, und den Bildgebern für freundliche Unterstützung.

The TITANIC Disaster as a Turning Point in the Lifeboat Question

Summary

The British transatlantic steamer TITANIC which sank on 14/15 April 1912 on account of a collision with an iceberg, an accident which claimed approximately 1,500 lives, is presumably the most well-known vessel in history. The reason for this fame is not only that – with regard to the number of casualties – until 1987 this ship disaster was the worst ever to have taken place in times of peace, but also the fact that the TITANIC became a legend almost immediately and has lost nothing of its fascination to this day. The relevant literature and the treatment of the event in other media, for example film, as well as kitsch and other devotional objects catering to a wide spectrum of tastes collide with scholarly criticism, whose task it is to raise the question as to the most sensible objective of the research efforts. Whereas the occurrences on the night of the accident appear to have long been conclusively determined, even if they are evoked time and again, there are numerous further phenomena and questions associated with the TITANIC accident, some of which are already the subject of scholarly attention, and some of which still await such attention.

One of the latter is the lifeboat matter. The *TITANIC* had 2,206 persons on board and twenty lifeboats with a capacity for 1,178 – and thus satisfied the regulations in force at the time. The roots of this deficit lie far back in history. The Medieval cogs (seal of Sandwich, 13th century) already carried a ship's boat, which, however, primarily served transfer purposes. This practise was hardly different in later centuries. Three representative maritime accidents (1619, 1754, 1866) show that castaways spontaneously used the ship's boats as lifeboats in emergency situations. There is also a well-known case of a raft being improvised by the castaways of the French vessel *LA MÉDUSE* (1816).

Steam shipping led to new technical developments such as the crystallization of special, particularly seaworthy types of lifeboats. One well-known and widely used example was the light sheet-iron "Francis patent boat" designed by the American Joseph Francis (1801–1893) and used as a lifeboat by coastal rescue services as well as larger ocean-going ships. The Francis boat was marketed in Germany by a Hamburg firm, James A. MacDonald & Co., from 1860 onward. Other boat types, primarily of British and Danish make (Lundin, Seamless, Engelhardt), followed. A further development was the practise of numbering the boats, and special davits were developed for launching them. Nevertheless, especially on large-scale passenger ships, the capacity of the lifeboats still did not correspond to the number of persons on board. This state of affairs was considered tolerable at the time, because the efforts to improve accident prevention by structural means – for example with bulkhead systems – was regarded more urgent. Lifeboats were thought of more as a means of transfer from the damaged vessel to a ship which had rushed to the scene to offer help.

Three representative accidents at sea illustrate the circumstances regarding the use of lifeboats at the time: In 1883, the transatlantic steamer *CIMBRIA* of Hamburg was rammed by an English vessel in the North Sea and sank, taking 437 down with her; of the eight lifeboats, only two were hoisted out. The Maritime Court of Hamburg, which investigated the incident, demanded sufficient lifeboat capacity for all persons on board, but was ahead of its time in so doing. When the British transatlantic steamer *OREGON* sank off the coast of New York in 1886, all of the passengers and crew members were rescued by nearby ships, thus confirming the theory of the lifeboat as a mere means of transfer at sea. The circumstances of the shipwreck of the express steamer *ELBE* of Bremen 1895 (332 casualties) after a collision were similar to those of the *CIMBRIA*. Of the ten lifeboats available, only one escaped the inferno with 20 survivors on board.

It took the shipwreck of the *TITANIC*, however, to bring about a fundamental paradigm shift in the lifeboat question, particularly since the American investigation committee under Senator Smith (1872–1932) as well as its British counterpart under Lord Mersey (1840–1929) called for improvement. The changes then introduced represented a breakthrough for the principle of having a space on a lifeboat available for every person on board. In 1913 the British government issued a national regulation, followed by the international *TITANIC* conference in London in 1913/14, where a complex code of regulations was passed, its ratification by the participating countries (including Germany) being delayed, however, by World War I. The new guidelines, however, did not meet with universal acceptance of the kind accorded it by British ship owners and builders. In Germany, a school of thought formed around Professor Walter Laas (1870–1951) of Berlin-Charlottenburg, according to which lifeboats were considered mere accessories and placing the emphasis of safety systems on board on bulkheads. Ultimately, however, this approach failed to compete against the innovations meanwhile attained in the lifeboat question.

After the *TITANIC* disaster, presumably due above all to pressure from the alarmed public, both shipowners and shipyards began equipping large ocean-going vessels with the respective lifeboat capacity despite the delay in the ratification process. This was the case not only in Great

Britain but also in Germany. A number of the many boatyards located in the area of the Lower Weser River between Bremen and Bremerhaven at the time have now been investigated with regard to this issue. For Lürssen in Aumund/Vegesack (founded in 1875), Abeking & Rasmussen (founded in 1907), Hermann Havighorst in Rönnebeck (1852–1959), Fr. Schweers, Bardenfleth (1836–2001), and Dietrich Deters (founded in 1909), records survived which have permitted a statistical assessment of the matter and prove unambiguously that, from 1912/13 onward, a kind of “post-Titanic boom” influenced – or even dominated – everyday business activities. Lifeboats are also known to have been produced in significant numbers in the other boatyards in this region, but the sources do not suffice as a basis for statistics. This phenomenon was surely not limited to the Lower Weser, but is undoubtedly representative of numerous other boatbuilding operations in Germany as well as in the other leading maritime nations of the period in question.

La catastrophe du TITANIC : un tournant dans la question des embarcations de sauvetage

Résumé

Le paquebot transatlantique britannique TITANIC, dont le naufrage suite à une collision avec un iceberg les 14 et 15 avril 1912 a fait environ 1 500 victimes, peut être considéré comme le navire le plus célèbre de l’histoire. Ce qui n’est pas seulement dû au fait que cette catastrophe maritime était considérée jusqu’en 1987 comme la plus importante en pertes humaines en temps de paix, mais parce dès le départ, un immense mythe qui, jusqu’à aujourd’hui, n’a rien perdu de son effet, auréolait le TITANIC. La littérature correspondante ainsi que la maîtrise de l’évènement par d’autres moyens d’expression médiatiques, comme, par exemple, le film, mais aussi une large palette de kitsch et autres objets de piété, croisent une critique scientifique, qui se doit d’établir dans quelle direction se situe un objectif sensé. Tandis que les évènements de la nuit au cours de laquelle s’est déroulée la catastrophe, bien que sans cesse adjurés, semblent depuis longtemps expliqués de manière concrète, il existe autour de la catastrophe du TITANIC de nombreux phénomènes et questions qui ont déjà été abordés, mais qui attendent en partie un éclaircissement.

C’est également le cas de la question des embarcations de sauvetage. Pour 2 206 personnes à bord, le TITANIC ne disposait que de 20 canots de sauvetage d’une capacité de 1 178 personnes, ce qui répondait toutefois aux règlements de l’époque. Historiquement, les racines de ce déficit remontent loin. Il est vrai que les Koggen médiévaux transportaient déjà un canot (cachet de Sandwich, XIII^e siècle), mais celui-ci servait avant tout de moyen de jonction. Ceci ne changera pas fondamentalement au début des Temps modernes. Trois cas exemplaires de détresse en mer (1619, 1754, 1866) montrent que les naufragés en situation d’urgence utilisaient bien les canots à bord. Plus loin, improvisé par les naufragés, le radeau du navire français LA MÉDUSE (1816) est devenu célèbre.

La navigation à vapeur mena à de nouveaux progrès techniques, comme le développement de types spéciaux d’embarcations de sauvetage et tenant particulièrement bien la mer. Connu et répandu était le canot *Francis*, nommé d’après l’Américain Joseph Francis (1801–1893), en tôle légère, qui servait de moyen de sauvetage pour les services de sauvetage côtier mais également sur des navires plus grands et distribué en Allemagne à partir de 1860 par une firme de Hambourg, James A. Mac Donald & Co. D’autres types d’embarcation, de provenance avant tout britannique et danoise, (Lundin, Seamless, Engelhardt) suivirent. Il en est également sorti le

numérotage des canots, plus loin, des davits spéciaux pour la mise à l'eau ont été développés. Cependant, et ceci surtout sur les plus grands paquebots, la capacité des places disponibles sur les canots ne correspondaient pas au total au nombre des personnes à bord. Ce qui était autrefois admis, car les efforts portant sur la prévention dans le domaine de la construction navale, comme, par exemple, un système de cloisons étanches, étaient tenus pour beaucoup plus importants. Le canot était plutôt regardé comme moyen de passer du navire avarié à celui qui venait à la rescousse.

Trois cas de détresse exemplaires illustrent la situation de l'époque : en 1883, le transatlantique de Hamburg CIBRIA est embouti par un navire anglais et coule, faisant 437 morts; des huit canots, seuls deux purent être mis à l'eau. Le Conseil des enquêtes maritimes de Hambourg (Hamburger Seeamt), qui a enquêté sur l'accident, requiert que la capacité en canots de sauvetage soit suffisante pour toutes les personnes à bord, mais il est en ceci trop en avance sur son temps. Le naufrage du transatlantique britannique OREGON devant New York (1886), au cours duquel tous les passagers et membres de l'équipage purent être sauvés grâce à des navires qui se trouvaient à proximité, sembla vérifier la théorie du canot de sauvetage comme simple moyen de faire passer les passagers d'un navire à l'autre. Le naufrage du paquebot rapide brémois ELBE en 1895 dans la mer du Nord (332 victimes), à la suite d'une collision, ressemblait à celui du CIBRIA : des dix canots, seul l'un d'eux put échapper avec 20 survivants à cet enfer.

Ce n'est qu'avec le naufrage du TITANIC qu'eut lieu un véritable changement de paradigme dans la question des embarcations de sauvetage, d'autant plus que la commission d'enquête américaine, placée sous la direction du sénateur Smith (1872–1932), ainsi que son pendant britannique sous Lord Mersey (1840–1929), réclamèrent des améliorations. Le principe que pour chaque personne à bord, une place sur un canot de sauvetage devait être disponible, connu alors sa percée. En 1913, le gouvernement britannique promulgua une prescription nationale, et en 1913–1914, s'ensuivit la Conférence internationale de sécurité à Londres qui adopta un catalogue multiforme de prescriptions, dont la ratification par les États participants (parmi lesquels l'Allemagne) fut retardée par la Première Guerre mondiale. Toutefois, les nouvelles directives ne furent pas sans être contestées, comme, par exemple, par les armateurs et constructeurs navals britanniques. En Allemagne se formait une orthodoxie de la technique de construction navale, menée par Walter Laas (1870–1951) de Berlin-Charlottenburg, qui ne considérait les canots de sauvetage que comme un équipement accessoire, et mettait l'accent sur un système de cloisons étanches dans les systèmes de sécurité à bord. Toutefois, elle ne faisait plus le poids contre les innovations nées dans le domaine des canots de sauvetage.

Ignorant les ratifications encore en cours, mais avant tout sous la pression d'un public effrayé, les armateurs tout comme les chantiers navals commencèrent après la catastrophe à équiper rétrospectivement les plus grands navires en capacité de canots de sauvetage. Cela ne touchait pas que la Grande-Bretagne, mais également l'Allemagne. Dans la région de la Weser inférieure, entre Brême et Bremerhaven, se trouvaient de nombreux chantiers de canots, dont quelques-uns ont été spécialement analysés. Des entreprises de l'époque, Lürssen à Aumund/Vegesack (fondée en 1875), Abeking & Rasmussen (fondée en 1907), Hermann Havighorst à Rönnebeck (1852–1959), Fr. Schweers à Bardenfleth (1836–2001) et Dietrich Deters (fondée en 1909), il existe encore des dossiers qui ont permis d'établir des statistiques et prouvent clairement qu'à partir de 1912–1913, un genre de « *boom post-TITANIC* » influençait ou même déterminait le quotidien des affaires.

On connaît également une construction active de canots de sauvetage dans cette région à cette époque, mais les statistiques ne sont plus réalisables. Ce phénomène n'était certainement pas valable que sur la Weser inférieure, il a également dû être observé dans de nombreuses entreprises de construction de canots en Allemagne, ainsi que dans les autres nations maritimes dominantes à l'époque.