

Moody Adams

Der letzte Held der Titanic

John Harper –
die Geschichte des Passagiers
und Predigers

 betanien

1. Auflage 2011

© der Originalausgabe *The Titanic's last Hero* by Moody Adams,
Moody Adams Association, Baton Rouge, USA

© der deutschen Übersetzung, Bearbeitung und Ergänzung:
Betanien Verlag e.K.

Postfach 1457 · 33807 Oerlinghausen

www.betanien.de · info@betanien.de

Übersetzung: Martin Plohmann, Bielefeld

Lektorat und Bearbeitung: Rebekka Zech, Hans-Werner Deppe

Umschlaggestaltung: Peter Voth, Kreuzau

Fotos: kenmarschall.com (Titanic); joshushund.com (Eisberg)

Satz: Betanien Verlag

Herstellung: Scandinavianbook, Dänemark

ISBN 978-3-935558-99-0

Inhalt

Vorwort des deutschen Herausgebers	7
1. John Harper – ein Mann Gottes	9
2. Ein Held auf der Titanic	23
3. Mein Bruder, wie ich ihn kannte	51
4. Erinnerungen an John Harper	69
5. Glaubenszeugnisse von Harpers Bekehrten und Erweckten	87
6. Predigtentwürfe von John Harper	99
7. Wir fahren alle auf der Titanic	105

des deutschen Herausgebers

Der Evangelist und Pastor John Harper, geboren 1872, stammte aus der Nähe der schottischen Metropole Glasgow. In den Arbeiter-Vororten Glasgows entstanden um die Jahrhundertwende durch seine jahrelange Evangeliumsverkündigung wachsende Gemeinden. 1910 war er als Pastor zu einer Baptisten-Gemeinde nach London gewechselt. Im Winter 1911/12 hatte er dann in der berühmten *Moody Memorial Church* in Chicago Evangelisationen durchgeführt. Schon kurz danach, im April 1912, war er wieder für längere Zeit zur Moody Church eingeladen worden. Am 10. April 1912 bestieg er in Southampton die Titanic mit dem Ziel Amerika. Es wurde eine Reise ohne Wiederkehr. Doch auf dem Unglücksschiff war er vielleicht der einzige Evangelist – der einzige, der den biblischen Weg der so nötigen Rettung der Seele ins ewige Leben aufzeigte. Die Liste von »Priestern und Predigern« in der »Encyclopedie Titanica« (encyclopedia-titanica.org) enthält jedenfalls nur acht Einträge: sieben römisch-katholische Priester – und John Harper. Und tatsächlich ist bezeugt, dass er engagiert das Evangelium von Jesus Christus bis zum Untergang und bis zu seinem eigenen Tod verkündet hat.

Bereits 1912 erschien eine Biografie und Würdigung Harpers unter dem Titel *John Harper: A Man of God* (»John Harper: Ein Mann Gottes«). Die Idee und das Anliegen dazu hatte John Harpers Bruder George Harper; erstellt und herausgegeben wurde es von John Climie. Im Jahr 1998 hat Moody Adams mit Hilfe von Bill Guthrie dieses ursprüngliche Buch bearbeitet und neu herausgegeben (siehe sein persönliches Zeugnis auf Seite 96). Das neue Buch erlebte bereits zahlreiche Auflagen, sicherlich

begünstigt durch das gesteigerte Interesse an der Titanic seit Ende der 1990er Jahre aufgrund des erfolgreichen Titanic-Kinofilms von James Cameron.

Ich danke Moody Adams, dass er sein Buch für eine Übersetzung ins Deutsche zur Verfügung gestellt hat. Die deutsche Ausgabe wurde etwas anders zusammengestellt und um einige Beiträge gekürzt, stattdessen wird aber in Kapitel 2 das Geschehen auf der Titanic detaillierter beschrieben. Außerdem wurde Kapitel 7, »Wir fahren alle auf der Titanic«, hinzugefügt. Es resümiert die Geschichte der Titanic ausführlich und stellt dabei besonders heraus, welche fatalen menschlichen Neigungen und Schwächen letztlich zu dem Unglück geführt haben. Und dieses Schlusskapitel will ans Herz legen: Die Geschichte der Titanic ist auch eine Metapher für das ewige Schicksal der Seele und für die Dringlichkeit, nicht auf das untergehende Weltenschiff zu vertrauen, sondern auf den Retter Jesus Christus.

Hans-Werner Deppe

Kapitel I

John Harper – ein Mann Gottes

Von John Climie, Glasgow 1912

Auf Bitte des Bruders von John Harper, Pastor George Harper, habe ich die Redaktion dieses Buches¹ übernommen. George Harper war mir dabei sehr behilflich und sein einfühlsames und liebevolles Kapitel über seinen Bruder wird sicherlich mit besonderem Interesse gelesen werden.

Der Untergang der Titanic mitsamt ihrer lebendigen Fracht hat Bestürzung in der gesamten zivilisierten Welt ausgelöst. Der Gedanke, dass über 1.500 Menschenleben durch das Sinken eines Schiffes ausgelöscht wurden, ist schlichtweg entsetzlich. Zu dem Zeitpunkt, als das große Schiff bereits am Meeresgrund lag, verkündeten die Zeitungen, die von dem Ereignis noch nichts wussten, immer noch, die Titanic sei »absolut unsinkbar«. Doch die Naturgewalten waren mächtiger als der gigantische Ozeandampfer. Nachdem sich in den Polarregionen Wasser unter dem beißenden Hauch des Nordwindes zusammengebraut hatte, kam es von dort in Form riesiger Eisberge angetrieben, von denen einer den Rumpf des Dampfers aufriss und ihn in die Tiefen des Ozeans versenkte. In der Bibel heißt es: »Durch den Hauch Gottes entsteht Eis, und die weiten Wasser frieren zu«

¹ Das ursprüngliche Buch erschien in seiner ersten Fassung 1912 und entspricht nur teilweise der vorliegenden deutschen Ausgabe (Anmerkung des deutschen Herausgebers).



JOHN HARPER, 1872-1912

(Hiob 37,10). Der Eisberg stoppte jäh die Fahrt durch den Atlantik und schickte den riesigen Dampfer zum Meeresgrund. Dass John Harper inmitten seiner besten Jahre von uns genommen wurde, hat viele bestürzt. In den letzten Jahren hatten wir ihm oft eine große und erfolgreiche Zukunft vorausgesagt. Aber, wie es in einem Lied heißt:

Wir wissen nicht, was uns erwartet.
In seiner Güte verhüllt Gott unseren Blick.

Wir beugen ehrerbietig unsere Häupter im Gedenken an dieses große Unglück, das uns eines Menschen beraubt hat, der nicht für sich selbst lebte, sondern zur Ehre Jesu Christi, der ihn mit seinem kostbaren Blut erkauft hat.

Ich hoffe, dass dieses kleine Andenken an John Harper, der für Gott und zum Wohl seiner Mitmenschen lebte, ein Segen

und ein Ansporn für viele sein wird. In dieser Hoffnung gebe ich es heraus.

Ein Held wird zubereitet

Es muss etwa zwanzig Jahre her sein, wahrscheinlich sogar etwas mehr, dass ich John Harper zum ersten Mal begegnete. Meine früheste Erinnerung an eine Begegnung mit ihm ist verbunden mit seiner Arbeit am Evangelium in der Ortschaft *Bridge of Weir* westlich von Glasgow. Zu dieser Zeit war er kaum seiner Jugend entwachsen. Aber schon damals brannte das Licht des Herrn hell in seinem Herzen – so wie in seiner ganzen Laufbahn.

John Harper wurde am 29. Mai 1872 in Houston in der schottischen Provinz Renfrewshire (die Gegend südwestlich von Glasgow) geboren. Am letzten Märzsonntag 1886 wurde er im Alter von dreizehn Jahren bei einer Evangelisation zu Jesus geführt. Sein junges Leben wurde schon früh von seinem Glauben an den Herrn Jesus Christus geprägt und bewahrt, sodass er viele Jugendsünden gar nicht erst kennen lernte. Die Liebe zu Gott erfüllte sein Herz, und sie durchdrang sein Leben, prägte seine Gedanken, veranlasste ihn zum Handeln und bewahrte ihn vor dem Bösen in der Welt. Der Weg der Erlösung wurde ihm durch Johannes 3,16 klar: »Denn so hat Gott die Welt geliebt, dass er seinen eingeborenen Sohn gab, damit jeder, der an ihn glaubt, nicht verloren geht, sondern ewiges Leben hat.« Dieser Vers hat schon viele Menschen zum Licht geführt. Er ließ das Licht Gottes auch in Johns Herz scheinen und befreite ihn von Furcht. »Die vollkommene Liebe treibt die Furcht aus« (1. Johannes 4,18).

Er nahm die Wahrheit an und die Wahrheit machte ihn frei. Johannes 3,16 zeigte ihm Jesus als die Gabe Gottes für die ganze Welt, und diese Gabe Gottes galt somit auch ihm. Als er dieses Gnadengeschenk dankbar annahm, begann für ihn ein neuer Lebensabschnitt.

Evangelisten wie jener, durch den John Harper zum Heiland

geführt wurde, haben oft Grund zur Freude über Bekehrte, aber wirklich treue Gläubige wie John Harper sind rar. Manchmal gibt es großen Jubel und viele Hallelujas, wenn ein notorischer Sünder von seiner Bekehrung erzählt, aber oftmals ist die Freude leider nur von kurzer Dauer. Über manche freut man sich zunächst, doch dann stellen sich später als unbeständig heraus.

Ob man sich besonders freute, als der Dorfjunge an diesem Abend Jesus sein Leben anvertraute, wissen wir nicht, aber er »hielt das empfangene Wort in seinem Herzen fest und brachte Frucht mit Ausharren« (Lukas 8,15). Man hätte durchaus über ihn sagen können: »Ich habe euch erwählt und euch dazu bestimmt, dass ihr hingeht und Frucht bringt und eure Frucht bleibt« (Johannes 15,16).

Menschen müssen nicht zwangsläufig tief in äußerlichen Sünden gesteckt haben, um im Anschluss an Gottes gnädige Rettung besonders nützlich für Christus zu sein. In seinen Predigten konnte John Harper nie sagen, dass er in aufsehenerregenden Sünden gelebt habe. Dennoch gebrauchte Gott ihn, um viele Menschen zum Erlöser zu führen, die weit vom Weg abgekommen waren. Von Beginn an war er für Gott ganz offensichtlich »ein Gefäß zur Ehre, geheiligt und dem Hausherrn nützlich« (2. Timotheus 2,21).

Es verherrlicht den Erlöser, dass er Sünder, die sich in Schande und Unehre verstrickt haben, erlösen und befreien kann und will, und dass er ihnen eine ehrenvolle und bedeutsame Aufgabe in seinem Reich gibt. Aber ihre Sünden vor der Bekehrung werden ihnen manchmal nachher zur Last oder gar zum Fallstrick, statt ihrem Dienst für Christus zuträglich zu sein. Ein reines Leben vor der Bekehrung ist ein wertvolles Privileg.

Das Vermächtnis gottesfürchtiger Eltern

John Harper wuchs in einer christlichen Familie auf. Seine Eltern waren zwar arm nach den Maßstäben dieser Welt, aber Erben des Reiches Gottes, das Gott denen verheißen hat, die ihn

Kapitel 7

Wir fahren alle auf der Titanic

Von Hans-Werner Deppe

Der Regisseur des erfolgreichen Titanic-Kinofilms von 1997, James Cameron, soll gesagt haben:

Was an Bord des Schiffes geschah, spiegelt die menschliche Neigung wider, die Realität nicht wahrnehmen zu wollen. Sie sagten: »Dieses Schiff kann nicht sinken.« In Wahrheit meinten sie: »Wir werden niemals sterben.« Insofern ist die Titanic eine Metapher auf die Unabwendbarkeit des Todes. Wir fahren alle auf der Titanic, ohne es zu wissen.

Steht hinter dem Untergang der Titanic vielleicht tatsächlich ein höherer Zweck und war diese Metapher womöglich ein »Zeichen von oben«, um die Menschen wachzurütteln?

Viele Legenden ranken sich um böse Omen und argwöhnisch machende Vorzeichen. Zum Beispiel wurde die angebliche Auftragsnummer zum Bau der Titanic – 390904 – von einigen katholischen Arbeitern der Werft Harland & Wolff in Nordirland so gedeutet. Wenn man diese Zahl etwas verzerrt schreibt und dann im Spiegelbild betrachtet, könnte sie als »NO POPE«, englisch für »kein Papst« oder »Papst nein danke«, gelesen werden.

NO POPE

Das klingt allerdings sehr an den Haaren herbeigezogen und beruht sicherlich auf der damals starken Neigung der nordirischen Katholiken zum Aberglauben.

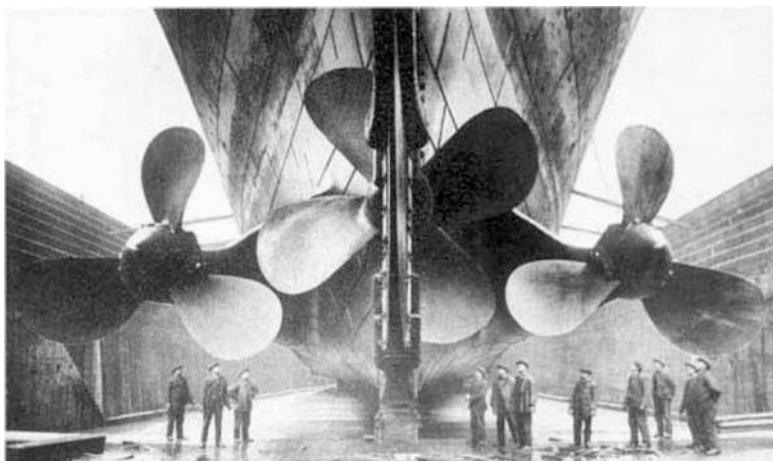
Wesentlich hellhöriger macht die Tatsache, dass ein ganz ähnliches Schicksal wie das der Titanic bereits 14 Jahre zuvor in einer Novelle beschrieben wurde, und darin betraf es ein Schiff namens »Titan«. Der bekannte Seefahrt-Autor Morgan Robertson veröffentlichte 1898 seinen Roman »Futility – the Wreck oft he Titan« – etwa »Sinnlosigkeit – der Schiffbruch der Titan« (auf Deutsch erschien es unter dem Titel »Titan – Eine Liebesgeschichte auf hoher See«). Es beschreibt die Fahrt eines Luxusdampfers, der in einer kalten Aprilnacht im Nordatlantik mit einem Eisberg kollidiert und sinkt – die meisten Passagiere sterben, weil zu wenige Rettungsboote an Bord sind. Obwohl zur Zeit der Abfassung des Romans im Schiffsbau noch ganz andere Materialien, Konstruktionen und Dimensionen üblich waren, hat Robertsons Titan so frappierende Gemeinsamkeiten mit der Titanic, dass man meinen könnte, der Autor habe die Baupläne der Titanic vor sich gehabt:

Robertsons »Titan« von 1898	Tatsächliche Titanic von 1912
Größter und fortschrittlichster Luxusdampfer seiner Zeit	Größter und fortschrittlichster Luxusdampfer seiner Zeit
260 m lang, 45.000 BRT, Platz für 3000 Passagiere	269 m Länge über alles (259 m Rumpflänge), 46.329 BRT, Platz für 3000 Passagiere
40.000 PS, 25 Knoten Höchstgeschwindigkeit	51.000 PS, 23-24 Knoten Höchstgeschwindigkeit
Zwei Masten, 3 Propeller, komplett aus Stahl	Zwei Masten, 3 Propeller, komplett aus Stahl
Technische Neuerung: Wasserdichte Abteilungen mit 19 automatisch schließenden Schotten	Technische Neuerung: Wasserdichte Abteilungen mit 16 automatisch schließenden Schotten

Gilt als unsinkbar	Gilt als unsinkbar
Im April auf der Reise von New York nach England	Im April auf der Reise von England nach New York
Fährt nachts trotz Eisgefahr mit voller Geschwindigkeit	Fährt nachts trotz Eisgefahr mit voller Geschwindigkeit
Kollidiert auf der Steuerbordseite mit einem Eisberg	Kollidiert auf der Steuerbordseite mit einem Eisberg
Zu wenig Rettungsboote (nur 24)	Zu wenig Rettungsboote (nur 20)
Die meisten Passagiere kommen um	Die meisten Passagiere kommen um
Britische Reederei mit Sitz in Liverpool und US-Büro am Broadway	Britische Reederei mit Sitz in Liverpool und US-Büro am Broadway

Diese 14 Jahre zuvor geschriebene Geschichte erregte nach dem Untergang der Titanic natürlich großes Aufsehen und man sprach Robertson hellscherische Fähigkeiten zu. Doch gibt es auch zahlreiche Unterschiede zum Titanic-Unglück: Außer der anderen Fahrtrichtung sind viele Einzelheiten des Unglücks völlig anders, z.B. kippt die »Titan« bei der Kollision mit dem Eisberg um, versinkt innerhalb von fünf Minuten und es überleben nur 13 Passagiere, im Gegensatz zu den etwa 700 Titanic-Überlebenden.

Können die verbleibenden und fraglos auffälligen Parallelen bloßer Zufall oder aber Kalkulation des Autors gewesen sein? Womöglich. Weil der Autor sein Schiff von den damals üblichen Schiffskonstruktionen deutlich unterscheiden wollte, gab er ihm gänzlich neue, aber nicht unrealistische Dimensionen. Ausgehend von der angenommen gewaltigen Länge des Schiffes berechnete der erfahrene Seefahrer dazu die weiteren ent-



Die riesigen Schifsschrauben der Titanic im Dock in Belfast

sprechenden Maße. So hatte seine Titan eine etwa acht Mal so große Tonnage wie ein typisches seinerzeit gebautes Schiff, und sie fuhr mit 25 Knoten fast doppelt so schnell wie ein durchschnittlicher damaliger Ozeanliner. Doch die Entwicklung war für Robertson absehbar: Träger des Blauen Bandes war im Jahr 1898, als Robertson seine Novelle schrieb, die deutsche »Kaiser Wilhelm der Große«, die bereits mit fast 23 Knoten den Atlantik gequert hatte, fast 200 Meter lang war und es bereits auf 14.395 BRT und 28.000 PS brachte. Die Gigantomanie des menschlich Möglichen zeichnete sich bereits ab.

Auch die Namen »Titan« und »Titania« wurden um die Jahrhundertwende des Öfteren Schiffen verliehen. Im Hafenmuseum von Lübeck kann man noch heute einen alten Schlepper von 1910 namens »Titan« bewundern. Etliche andere Schiffe dieses Namens sind aus jener Epoche bekannt. 1880 war sogar bereits ein Dampfschiff namens »Titania« nach einer Eisbergkollision im Nordatlantik versunken. Zur Verknüpfung von Name und Ereignis brauchte der Autor Robertson also noch nicht einmal allzu viel Fantasie, geschweige denn hellseherische Fähigkeit.

Angebrachte Gesellschaftskritik

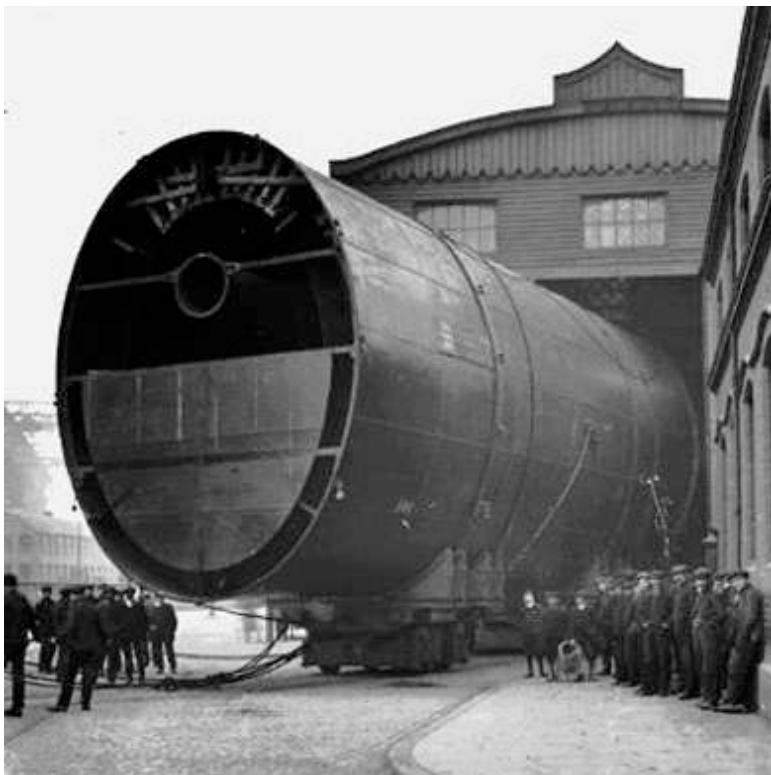
Der Name »Titanic« drückt allerdings das überhebliche, selbst-herrliche und fortschrittsgläubige Denken aus, das zu Beginn des 20. Jahrhundert verbreitet war. Jahrzehnte des Wohlstands und Fortschritts im viktorianischen Zeitalter waren schließlich in de-kandentem Hoch- und Übermut gemündet. Die Titanic war das zweite Schiff der »Olympic-Klasse«, ihr erstes Schwesterschiff war die Olympic und das dritte Schiff dieser Reihe sollte »Gigantic« heißen. Die Giganten und Titanen waren in der griechischen Mythologie mächtige Göttergeschlechter, und die »olympischen Götter« waren die Hauptgötter. Die Gigantic wurde nach dem Titanic-Unglück und noch vor ihrem Stapellauf 1914 in »Britanic« umbenannt. Eine bedeutende geistesgeschichtliche Entwick-lung des 19. Jahrhunderts wird als »Titanismus« bezeichnet. Ti-tanismus ist der »trotzige Widerstand des Individuums gegenüber einer unüberwindlichen Macht« (laut Wikipedia). Der Philosoph Hans-Georg Gadamer schrieb in einer Analyse über Goethe und dessen Titanismus: »Titanismus ist das trotzige Auf-sich-selbst-Bestehen des Menschen gegenüber dem Göttlichen.«

Ich glaube nicht an außerbiblische Prophezeiungen, und deshalb denke ich, dass Robertson keine hellseherische Begabung hatte, sondern einfach mit Gespür und Scharfsinn für seine Zeit sowohl die technische Entwicklung antizipierte als auch insbe-sondere Kritik übte an dem Titanismus der Gesellschaft. Sein Roman war eine Warnung vor den Gefahren der Technik- und Fortschrittsgläubigkeit und vor dem Irrweg der Überheblichkeit, gepaart mit menschlicher Verantwortungslosigkeit. Wenn man dieser ganzen Geschichte etwas Übernatürliches abgewinnen kann, dann dies: In seinem alles umfassenden Walten hat Gott es verfügt, dass sozusagen »ein eigener Prophet« (vgl. Titus 1,12) der abendländischen Kultur im Voraus warnend aufgezeigt hat, dass der Weg des Größenwahns in den Untergang führt. Aber eigentlich zeigt das in dieser Kultur verbreitetste Buch, die Bibel, die Gefahr dieses Irrwegs viel deutlicher auf. Dazu später mehr.

Der Physiker Metin Tolan beginnt sein Buch »Titanic – Mit Physik in den Untergang« scharfsinnig:

Als die Titanic ... sank, ist mit ihr auch das blinde Vertrauen in das Funktionieren von Technik untergegangen. Zum ersten Mal wurde der Menschheit bewusst, dass Technik im großen Stil versagen kann. ... Seit Sir Isaac Newton im Jahr 1687 ... die Grundgesetze der Mechanik entdeckt hatte, war es stetig bergauf gegangen: Die industrielle und technologische Revolution begann und veränderte das tägliche Leben mit atemberaubender Geschwindigkeit ... [Nach der Erfindung von Dampfmaschine, Eisenbahn, Automobil, Entdeckung des Elektromagnetismus und Anfängen in der Telekommunikation war man] Anfangs des 20. Jahrhunderts der Meinung, dass im Prinzip alle Naturgesetze entdeckt worden seien und man auf dieser Basis nur noch immer größere Maschinen konstruieren müsse. Ein großflächiges Versagen von Technik war in dieser Welt ... nicht mehr vorgesehen ... In dieser Zeit der Sorglosigkeit sank also das größte Schiff seiner Zeit und mit ihm der unbeirrbare Fortschrittsglaube.

Diese Beschreibung trifft den Puls und die Atmosphäre jener Zeit sehr gut. Aber: Hat sich die Menschheit seitdem wirklich geändert? Ich denke nicht. Vielmehr vertrauen die Leute immer noch auf Technik und Fortschritt. Und ihr innenwohnender Titanismus, die Überhebung gegen eine höhere Macht, ist heute so ausgeprägt wie damals. Seit eh und je hat der sündige Mensch versucht, Gott abzuschütteln und loszuwerden. Zur Zeit der Titanic wähnte man sich durch die gerade populär gewordene Evolutionstheorie diesem Ziel besonders nahe. In allen vorherigen Zeiten war der Mensch sich bewusst, ein Geschöpf zu sein und somit seine Existenz einem Schöpfer zu verdanken, von dem man abhängig ist. Doch durch die neuen Lehren wie die Evolutionslehre meinte man, endlich keinen Gott mehr zu brauchen. Alles sei durch Naturgesetze erklärbar und machbar. Das



Einer der vier Schornsteine der Titanic

Evolutionsdenken – die Vorstellung, der Mensch schwinge sich ohne Gott zu immer höheren Leistungen hinauf – hat sicherlich stark zu der Überheblichkeit im Zusammenhang mit der Titanic beigetragen.

Das unsinkbare Schiff

Wir hatten in Kapitel 2 bereits von der Passagierin Esther Hart gelesen, die dieses »blinde Vertrauen in die Technik« nicht hatte. Sie hielt es für vermessen und gotteslästerlich, das Schiff als »unsinkbar« zu bezeichnen und durchwachte die Nächte voll beklei-

det. Angeblich haben sogar 55 Personen die gebuchte Reise mit der Titanic vor Abfahrt noch storniert. Manche von ihnen taten das wegen Bedenken – nicht zuletzt, weil es eine Jungfernfahrt und Schiff und Besatzung noch unerprobt waren. Warum galt die Titanic überhaupt als unsinkbar?

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts glaubten tatsächlich viele Leute, die Gefahren der Seefahrt seien mit den neuen Generationen der großen Dampfer endgültig überwunden. »Unsinkbarkeit« war damals eine übliche technische Eigenschaft von Schiffen. Erfüllte ein Dampfer bestimmte Standards wie die Ausstattung mit einem Doppelboden und verschließbaren Schotten, sodass bei Wassereinbruch nur wenige Abteilungen geflutet wurden, bekam es offiziell den technischen Begriff »unsinkbar« verliehen. Es war kein Szenario bekannt, das ein solches Schiff hätte versenken können. Die Titanic erfüllte weit mehr als die zur Unsinkbarkeit geforderten Auflagen. Bei ihr konnten nicht nur zwei Abteilungen geflutet werden, sondern fünf, ohne dass sie unterging. Die 16 Schotten schlossen sich bei Wassereinbruch sogar automatisch. Das Schwesterschiff Olympic hatte bereits eine heftige Kollision mit einem Kriegsschiff schwer beschädigt, aber ohne nennenswerte Verluste überstanden. Die Werft Harland & Wolff und die Reederei White Star Line rühmten sich mit dem irreführenden technischen Begriff der Unsinkbarkeit und schlachteten ihn werbewirksam aus. In der menschlichen Vorstellung war die Titanic dermaßen unsinkbar, dass sogar am Morgen nach ihrem Untergang in London noch von der Presse die Nachricht verbreitet wurde, das Schiff sei zwar beschädigt, aber laufe den nächsten Hafen an.

Diese vermeintliche Unsinkbarkeit war auch ein Grund dafür, zu wenig Rettungsboote mitzuführen. Zwar erfüllte die Anzahl von 20 Rettungsbooten mit 1178 Plätzen (bei über 2200 Passagieren und Besatzungsmitgliedern) die gesetzlichen Auflagen, denn die wurden nicht durch die Anzahl der Passagiere, sondern aufgrund der Tonnage vorgegeben. Diese gesetzliche Vorschrift aus dem Jahre 1894 war natürlich völlig veraltet und

wurde damals häufig kritisiert, aber nicht geändert. So wurden bei der Titanic Kosten gespart und auch zugunsten des Komforts weniger Rettungsboote mitgeführt. Für den Fall einer Havarie und nötigen Evakuierung ging man davon aus, dass die Rettungsboote mehrfach pendeln und somit alle Fahrgäste in Sicherheit bringen könnten. Wie gesagt, konnte oder wollte man sich ein Szenario, das zu einem raschen Untergang führt, bei der Titanic einfach nicht vorstellen.

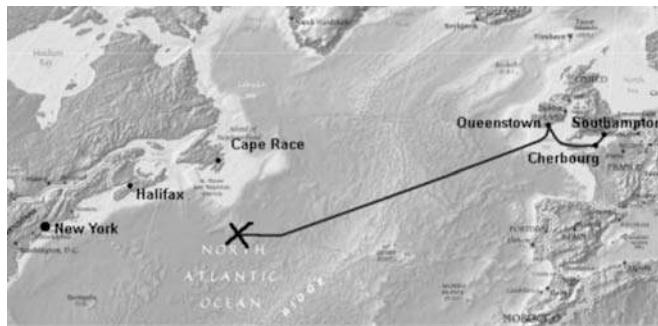
Warnungen in den Wind geschlagen

Die Titanic galt nicht nur als unsinkbar, sondern war auch bei-spiellos luxuriös und leistungsstark. Ihr Schwesterschiff Olympic und sie waren die ersten Ozeanliner mit Swimmingspools an Bord. Eine häufig aufgestellte Behauptung stimmt jedoch nicht: Die Titanic fuhr kein Wettrennen um das Blaue Band, die Auszeichnung für die schnellste Atlantikquerung. Die konkurrierende und von der britischen Regierung gesponserte Reederei Cunard Line hatte zwei deutlich schnellere Schiffe: die Lusitania und die Mauretania, deren Rekorde von 1907 und 1909 erst 1929 eingestellt wurden, und die Titanic hatte keine Ambitionen, deren Geschwindigkeit zu schlagen. Schnelligkeit ging bei Luxusdampfern nämlich auf Kosten des Komforts; der starke Maschinenbetrieb verursachte Lärm, Gestank und Vibrationen, was die White Star Line bei der Olympic-Klasse vermeiden wollte. Die vom US-amerikanischen Großinvestor J. P. Morgan USA gesponserte White Star Line legte vor allem Wert darauf, führend in Sachen Größe und Luxus zu sein. Dennoch: Wer viele PS zur Verfügung hat, möchte die auch ausreizen. Warum Kapitän Smith die Titanic so unverantwortlich schnell fuhr und mit voller Fahrt nachts in ein Eisfeld steuerte, bleibt letztlich rätselhaft. Wahrscheinlich hat Bruce Ismay ihn dazu angestachelt, womöglich um das Schwesterschiff Olympic zu schlagen. Die Spekulationen reichen aber bis zu verschiedenen Verschwörungstheorien.

Fakt ist, dass die Titanic während ihrer ganzen Fahrt zahlreiche Eiswarnungen von anderen Schiffen über die damals neue Morse-Funktechnik empfing. Sie befand sich auf der Winter- und Frühlingsroute, die zunächst weiter südlich führt und dann rund 1000 Seemeilen vor New York eine Kurskorrektur vornimmt. So wird das Treibeis umfahren, das der Labradorstrom um diese Jahreszeit von Grönland ausgehend und an Neufundland vorbei bis weit in den Süden führt. Dass die Titanic »im Nordatlantik« versank, klingt vielleicht nach einer Nähe zur Arktis, aber tatsächlich befand sich der Dampfer bei dem Unglück etwa auf dem Breitengrad Roms. Sollte hier tatsächlich noch mit Eis zu rechnen sein? Wie oft in der Menschheitsgeschichte ist schon unter schrecklichen Umständen unter Beweis gestellt worden, dass der Mensch die Naturgewalten nicht im Griff hat und es zu unerwarteten und unkalkulierbaren Katastrophen kommen kann! Doch der Mensch will das nicht wahrhaben und wähnt sich in seiner eingeschränkten Erfahrung und Fähigkeit sicher.

Kapitän Smith soll sogar schon vor der Abfahrt von einem großen Eisfeld auf der Route gewusst haben, und unterwegs gingen zahlreiche Eiswarnungen auf der Titanic ein:

- Am 12. April (am 2. Reisetag, über 2 Tage vor dem Unglück) von dem französischen Schiff *La Touraine*, das Eis gesichtet hatte.
- Am 13. April von dem entgegenkommenden Dampfer *Rappahannock*, der mit einer Signallampe morste, er sei durch schweres Packeis gefahren (Kapitän Smith steuerte daraufhin 10 Meilen südlicher).
- Am 14. April (dem Unglückstag) um 13.00 Uhr von der *Caronia*, einem Dampfer der konkurrierenden Cunard Line.
- Um 13.40 Uhr von der *Baltic* über Eisberge und ausgedehnte Eisfelder. Kapitän Smith gab diese Warnmeldung an Bruce Ismay weiter, der sie abschätzig in die Tasche steckte und später bei einer Unterhaltung mit zwei Damen wieder hervorholte.



Route und Unglücksstelle der Titanic

te. Statt Vorsichtsmaßen zu veranlassen, prahlte er, noch einen weiteren Kessel anheizen lassen zu wollen, um schneller zu fahren.

- Um 18.30 Uhr warnte die *Californian* per Funk vor Eis; das Funkgerät der Titanic war jedoch abgeschaltet. Um 19.30 Uhr wurde die wiederholte Warnung dann doch noch empfangen: große Eisberge genau auf dem Kurs der Titanic.
- Um 21.30 Uhr von der *Mesaba* über ein riesiges Eisfeld mit Packeis und Eisbergen auf dem Kurs. Der Funker der Titanic gab diese Meldung (und wahrscheinlich auch einige der anderen) jedoch nicht an die Kommandobrücke weiter. Kapitän Smith hatte sich zu dieser Zeit bereits schlafen gelegt.
- Eine weitere Funkwarnung vom HAPAG-Dampfer *America*.
- Eine letzte Meldung kam wieder von der ganz in der Nähe befindlichen *Californian*, die von Eis umgeben war und ihre Weiterfahrt wegen des Risikos eingestellt hatte. Dieser Funkspruch wurde vom Funker der Titanic schroff abgewiesen, er störe nur. Schließlich diente die Funktechnik zu jener Zeit vornehmlich der Übermittlung von Nachrichten der 1.-Klasse-Passagiere an Land, und auf der aktuellen Position war die Titanic relativ nahe an der Südspitze von Neufundland, Cape Race, sodass die vom Tag angestauten privaten Nachrichten endlich übermittelt werden konnten.

Außer den Eiswarnungen gab es auch weitere Hinweise auf naheis: Die Lufttemperatur fiel am Abend des 14. Aprils rapide ab und erreichte gegen 22.00 Uhr den Nullpunkt, und die Wassertemperatur betrug bereits $-0,6^{\circ}$ Celsius. All das waren zusammen mit den Eiswarnungen klare Indizien, dass nicht nur möglicherweise irgendwo ein vereinzelter Eisberg herumtreiben könnte, den zu treffen unwahrscheinlicher wäre als ein Lottogewinn, sondern dass man sich einem ausgedehnten Eisfeld näherte. Deshalb hatte der Kapitän Order erteilt, im Krähennest besonders nach Eis Ausschau zu halten, hielt aber die volle Fahrgeschwindigkeit bei. Allerdings verfügten die Matrosen über keine Ferngläser, da diese in einem Schrank eingeschlossen waren, dessen Schlüssel im Besitz eines Matrosen war, der vor Abfahrt gefeuert worden war. Das klare und ruhige, windstille Wetter vermittelte den Eindruck, dass kein Anlass zur Sorge bestünde. Doch im Gegenteil: In der spiegelglatten See gab es keine Wellen, die sich an einem Eisberg gebrochen und diesen von Ferne erkennbar gemacht hätten. Außerdem war die Neumondnacht stockfinster. Gegen 23.30 Uhr fiel der Wache leichter Dunst auf – auch das hätte als letzte Vorwarnung vor nahendem Eis interpretiert werden können. Und dann tauchte er plötzlich aus dem Nichts auf – der Eisberg, der nicht in seiner weißen Farbe wahrzunehmen war, sondern nur als schwacher Schatten vor dem funkeln den Sternenhimmel. Da war er aber schon nur noch wenige hundert Meter entfernt.

Die Titanic versuchte noch ein Ausweichmanöver und streifte den Eisberg geradezu sanft und fast unmerklich an der Steuerbordseite. Sofort schlossen die Schotten der wasserdichten Abteilungen. Es war auch kein großes Loch in den Rumpf gerissen worden, er war lediglich verbeult und nur vereinzelt gab es einige Spalten an eingedrückten Spannen und Nähten und aufgeplatzten Nieten. Durch zusammen nur etwa 1 Quadratmeter Leckfläche drangen pro Stunde Hunderte bis Tausende Tonnen Wasser ein. Diese Ritzen waren aber weit über die Steuerbordseite unterhalb der Wasserlinie verteilt, Wasser drang rasch und

unaufhörlich in zunächst fünf und später in sechs Abteilungen ein – das war eine zu viel! Große Lecks an wenigen Stellen wären nicht so tragisch gewesen. Der Chefkonstrukteur der Titanic, Thomas Andrews, inspizierte den Schaden und konstatierte mit mathematischer Präzision: Das Schicksal des Schiffes ist besiegt, in etwa ein bis zwei Stunden wird es versinken!

Unglauben trotz besiegelten Schicksals

Für die Reisenden war der Unfall ihrer Wahrnehmung und Einschätzung nach harmlos. Ihre unbekümmerte Reaktion und Sorglosigkeit ist geradezu legendär: Es gibt Zeugenberichte von Fußballspielen mit den auf Deck gefallenen Eisbrocken, von Schneeballschlachten, und jemand spaßte über so viel Eis für seinen Whiskey. Die Musikkapelle trug ebenfalls zur Trübung des Gefahrenbewusstseins bei: Während das Schiff allmählich volllief, spielten die acht Musiker auf Anordnung des Kapitäns auf dem Deck flotte Ragtime-Musik und andere heitere Stücke, um Panik zu vermeiden. Sie hielten bis zum bitteren Ende durch und keiner der Musiker überlebte.

Nur der Kapitän und der Schiffskonstrukteur hatten den Ernst der Lage begriffen und machten ihn zunächst der Mannschaft klar. Notruf-Funksignale wurden abgesetzt – erst der damalige Standard CQD (»Seek you, distress« oder »Come quickly, danger«) und dann auch das 1906 neu eingeführte und in der Seefahrt erst einmal zuvor verwendete SOS. Zahlreiche Schiffe empfingen die Signale, die meisten waren aber zu weit entfernt, um herbeieilen zu können. Andere in der Nähe waren noch nicht mit Funktechnik ausgestattet. Die Californian, die die letzten und dringlichsten Eiswarnungen gemorst hatte, lag allerdings nur etwa 20 Seemeilen nördlich. Aber deren Funker hatte nach der schroffen Abfuhr durch den Kollegen auf der Titanic sein Funkgerät abgestellt und sich zur Nachtruhe gelegt. Auf der Californian sah man später sogar die Leuchtraketen der Titanic und kam doch nicht zu Hilfe – der Grund ist bis heute ungeklärt.