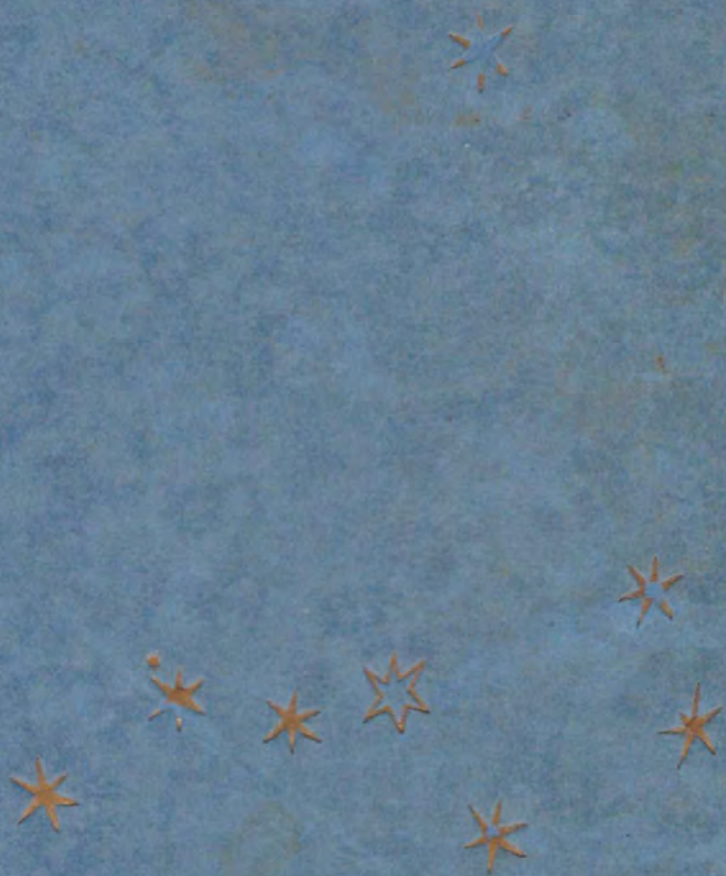


# Kapitane berichten ...



Ein Buch von Männern und Schiffen

# Kapitäne berichten . . .

Ein Buch von Männern und Schiffen

mit Beiträgen von

Kapt. Otto Brinkmann

Kapt. Friedrich Christiansen

General der Flieger

Kapt. Hinrich Heinrich / Kapt. Walther Herm

Kapt. Alfred Hofer / Kapt. Asmus Knusen

Kapt. Ernst Krause / Kapt. Friß Kruse

Direktor der Reichsseefahrtsschule Lübeck / Kommodore der Hamburg-Amerika Linie

Kapt. Hermann Piening / Kapt. Heinrich Röhr

Kapt. Ernst Schulze / Kapt. Martin Siewertsen

Kapt. Theodor Thele

Kapt. Leopold Ziegenbein

Kommodore des Norddeutschen Lloyd

Kapt. Waldemar Sobel

herausgegeben von

Fred Schmidt

*Dritte Auflage 9.—13. Tausend*

*Mit 81 Abbildungen auf 32 Tafeln, 7 Textfiguren und 1 Karte*

---

Berlin 1941 / Verlag von Dietrich Reimer

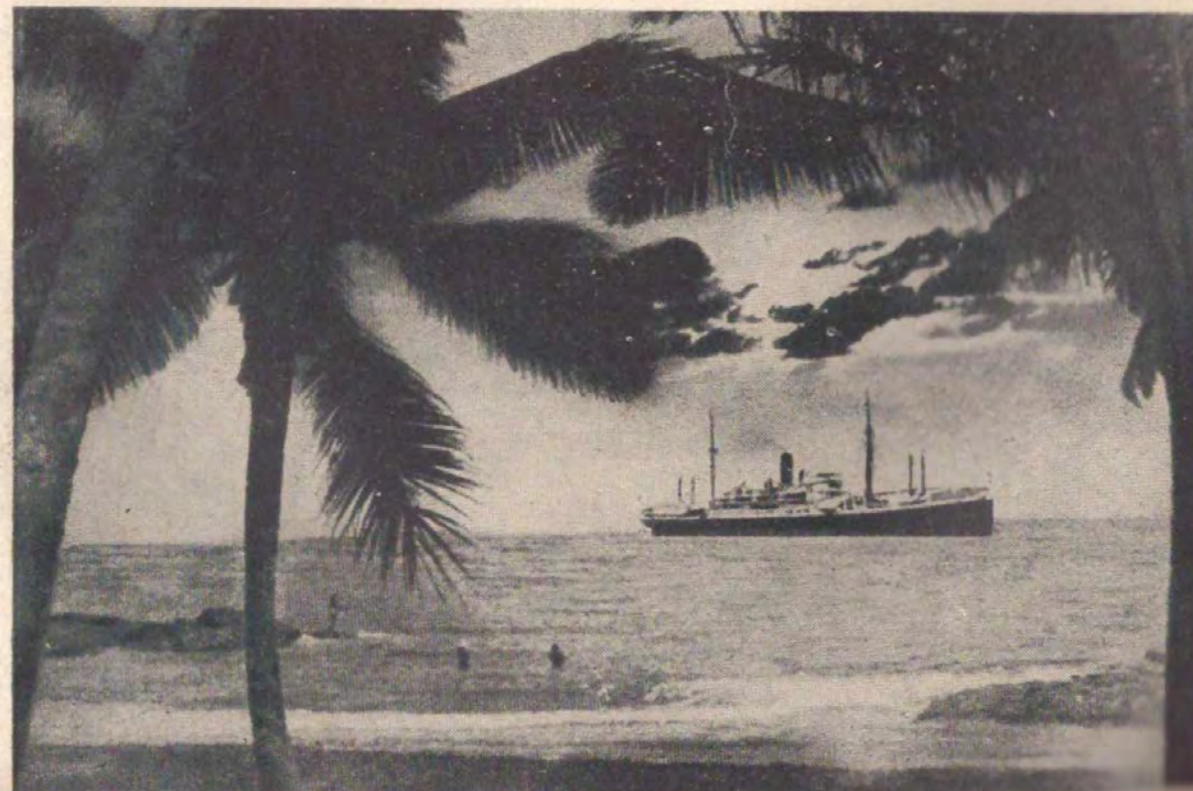
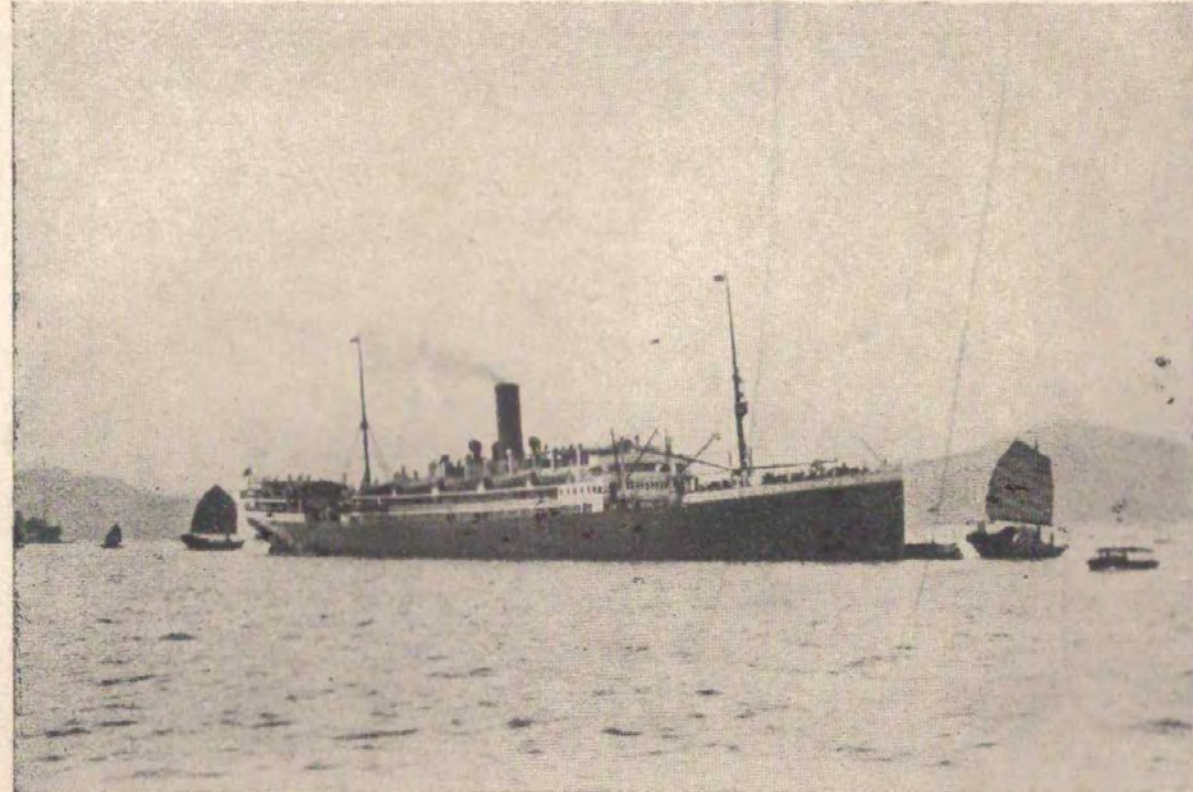
/ Andrews & Steiner /

Kapitän Theodor Thele

\* 07.01.1873 / † 29.12.1958

Vad.-Nr. 0085

**SAH Blau**



Kapitän Th. Thele.

Zwei der Schiffe, die Kapt. Thele führte:  
„Derfflinger“, Nordd. Lloyd auf der Reise von Honolulu.  
„Tiber“, Nordd. Lloyd, an der Ostsee-Küste.

## Kismet.

Ob wir keine Angst haben? Wie oft werden wir Seeleute das gefragt. Angst vor den Stürmen des Nordatlantik, Windstärke 11 — 12, und vor den Taifunen des Stillen Ozeans, Angst vor Nebel und versteckten Riffen. — —

Vielleicht hätte man manchmal Angst, wenn man Zeit hätte, daran zu denken. Aber je schlimmer das Wetter, um so mehr Arbeit hat der Seemann. Doch davon abgesehen bildet sich bei Menschen, die wie wir Seeleute fortwährend die Abhängigkeit von einer höheren Gewalt empfinden, ein gewisser Fatalismus aus. „Nitschewo“ sagt der Russe, „malesch“ der Türke, „maski“ der Chineser, und alle meinen dasselbe, — daß kein Ausweichen und kein Gegenanbieten etwas hilft. Was dem Menschen bestimmt ist, erreicht uns doch, ohne daß wir es ändern können. Ein jeder mag auf seine Weise zu dieser Erkenntnis kommen, der eine früher, der andere später. Mir wurde das als neunzehnjährigem Matrosen mit eindringlicher Deutlichkeit vor Augen geführt.

Ich hatte damals bei der Reederei Wätjen zwei Reisen als Matrose gemacht, zwei Segelschiffsreisen, die jede ungefähr ein Jahr gedauert hatte. Die letzte auf der Bark „Armin“ nach Chile und zurück nach Antwerpen, wo ich abgemustert wurde. Es waren damals schlechte Zeiten für die Schifffahrt, und ich lag für Monate an Land und fühlte mich da als Seemann wie der Fisch auf dem Trocknen.

Zuerst hatte ich mich darauf versteift zu warten, bis bei der Reederei Wätjen wieder eine „Schanz“ für mich kam. Als das Geld aber immer knapper wurde, machte ich's wie meine Kameraden, lief zum Heuerbaas und klipperte außerdem noch alle Bremer Reedereien ab, um mich nach den Ausichten für die nächste Zeit zu erkundigen. Überall gab ich meine Adresse auf für alle Fälle.

Jeden Mittag traf ich mich mit mehreren Kameraden, denen es ebenso erging wie mir, in der Schifferbörse in der Faulenstraße, wo wir unsere Mißerfolge besprachen und uns mit unserm gemeinsamen Mißgeschick trösteten.

Eines Morgens brachte mir die Post die Mitteilung von der Reederei

Rniest & Tiedemann, daß auf ihrem Vollschiff „Chile“ eine Stelle als Matrose zu besetzen sei, und ich solle auf dem Kontor vorsprechen. Die „Chile“ lag zur Zeit in Cardiff und sollte in 14 Tagen mit einer Ladung Kohlen nach S. Francisco gehn. Auf dem Kontor traf ich den Kapitän der „Chile“, der im Begriff stand, nach Cardiff zu fahren. Er nahm mich als Matrosen an und gab mir das Handgeld, eine Monatsgage. Am übernächsten Tag sollte ich die Reise nach Cardiff antreten.

Als ich in meine Wohnung zurückkam, fand ich dort zwei Karten vor, die mit der zweiten Post angekommen waren, eine von der Reederei Wätjen mit der Aufforderung, mich unverzüglich auf ihrem Kontor zu melden, und eine gleiche Aufforderung von der Reederei Schramm. Ich eilte nach der Papestraße und erfuhr dort, daß die Viermastbark „Bertha“, die in Glasgow lag, in 8 Tagen nach der Westküste Nordamerikas gehn sollte. Auf der „Bertha“ fuhr Heinrich Lang, ein Schulfreund von mir. Wir hatten vor 4 Jahren zusammen als Schiffsjungen angemustert. Ich war erpicht darauf, die Reise nach der Westküste auf der „Bertha“ zu machen, zumal ich bei der Reederei Wätjen immer gut gefahren hatte. Und dann — Wätjen war eine große, sehr angesehene Reederei, deren Schiffe, sechzig an der Zahl, auf allen Meeren und an allen Küsten der Welt bekannt waren, und die Viermastbark „Bertha“ war schöner und mindestens 500 Tons größer als die „Chile“ mit ihren drei Masten. Der jüngste Schiffsjunge hält auf sein Schiff, als ob es sein Eigen sei, und ist stolz darauf, auf einem schönen großen Schiff bei einer angesehenen Reederei zu fahren. Einmal, als ich auf der „Armin“ fuhr, war uns die „Bertha“ begegnet, und der schöne, stolze Viermaster hatte mir gewaltig in die Augen gestochen. Es stand für mich fest, ich mußte auf die „Bertha“, und ich machte mich also sofort auf den Weg zu Rniest & Tiedemann, um das mit der „Chile“ rückgängig zu machen.

Aber da bekam ich kurz und bündig den Bescheid:

„Das ist nun nicht mehr zu ändern. Sie haben das Handgeld angenommen. Zudem hat der Kapitän Ihr Musterbuch, und der ist schon unterwegs.“

Ich mußte einsehen, daß im Augenblick nichts zu machen war, und wollte nun wenigstens die Chance für einen meiner Kameraden wahrnehmen. Ich kam zur Schifferbörse in dem stolzen Gefühl, zwei „Schanzen“ vergeben zu können. Ich traf drei meiner Kameraden an. Jeder von ihnen war ein Typ für sich, jeder grundverschieden vom andern.

Jan, breit und muskulös, — man sah ihm an, daß ihm so leicht kein Mißgeschick etwas anhaben konnte — Gerd, ein richtiger Durchschnittsmensch ohne besondere Kennzeichen, einer von denen, die überall mit durchflutschen, weil sie nirgends auffallen, und Willi, ein gutmütiger Junge mit flachsblondem Haarschopf und hellen blauen Augen. Er hatte trotz seiner 20 Jahre ein richtiges Jungsgesicht, das immer ein bißchen erstaunt in die Welt guckte. Es war einfach unmöglich, sich Willi als einstigen Kapitän oder auch als Ersten Offizier auf der Brücke vorzustellen.

Jan machte den Vorschlag:

„Also knobeln wir die Sache aus! Wer die meisten Augen wirft, meldet sich für die „Bertha“, und wer die zweithöchste Zahl hat, für Schramms „Visurgis“.“

Er drückte Willi den Knobelbecher in die Hand. Der warf 12 Augen. Das bedeutete die „Bertha“. Aber Jan sagte: „Das gilt nicht. Die Würfel waren ja nur so aufgelegt. Du hast überhaupt nicht geschüttelt, wie's sich beim Knobeln gehört. Also aufs neue!“

Ich nahm den Becher, schüttelte aus aller Kraft und reichte Willi ihn. Und wieder warf er 12 Augen. Die beiden andern warfen Einsen und Zweien. Jan sagte mir: „Das war nicht richtig, daß du für ihn geschüttelt hast. Jeder muß selbst schütteln, ehe er wirft. Der Knobelbecher ist sozusagen das Schicksal, das man in dem Augenblick selber in der Hand hat; da darf kein anderer hineinpfeuschen.“

Das war uns ja klar, daß Jan selbst scharf auf die „Bertha“ war. Aber Gerd gab ihm recht und sagte: „Ja, das stimmt. Beim Würfeln muß jeder selber für sich schütteln. Das ist genau wie mit den Karten. Wer gibt, muß mischen.“

Willi sagte nichts dagegen. Ihm lag wohl nicht besonders viel an der „Bertha“. Es war ihm ziemlich gleich, ob er auf der „Bertha“ oder der „Visurgis“ fuhr, wenn er nur überhaupt wieder ein Schiff unter den Füßen hatte. Er war überhaupt sehr gutmütig und nachgiebig.

Also fing's wieder von vorne an. Jan warf als erster eine 2 und eine 3. Er war wütend und schlug den Knobelbecher auf den Tisch, daß die Gläser klirrten. Gerds höchste Zahl war eine 5. Willi griff als letzter zu dem Knobelbecher, schüttelte ihn gewissenhaft mit beiden Händen und warf. — —

Ich sehe noch sein erstauntes Jungsgesicht, die weitaufgerissenen

wasserblauen Augen, die vor Erstaunen noch heller aussahen als gewöhnlich, wie er sich über den Tisch beugte, von dem ihn nun — schon zum drittenmal — die Würfel mit 12 Augen ansahen. Er starrte darauf wie auf etwas ganz Unfaßbares. —

Ob ihm in diesem Augenblick eine Ahnung kam, daß ihn mit diesen 12 Augen ein unabwendbares Schicksal lockte? —

„Das geht mit dem Teufel zu,“ sagte Jan verbissen. Wir verstanden ja, daß er verärgert war über sein Pech. Nun saß er einstweilen allein an Land.

Mir war's recht, daß Willi die „Bertha“ haben sollte. Ich sagte mir, beide Schiffe gehen nach San Francisco. Wenn jetzt auch nichts zu ändern ist, vielleicht läßt sich in Frisco ein Tausch vornehmen. Für Willi war's ja gleich, ob er auf der „Bertha“ oder auf der „Chile“ fuhr, während ich mich auf die „Bertha“ versteift hatte.

Am übernächsten Tag fuhren wir beide ab, er nach London, ich nach Cardiff.

Wir segelten mit gutem Wind der Westküste zu, kamen in verhältnismäßig kurzer Zeit um die Horn und liefen nach genau 158 Tagen ins Golden Gate ein.

Es bestand für mich kein Zweifel, daß wir im Hafen von San Francisco die „Bertha“ noch antrafen und ich den beabsichtigten Tausch vornehmen konnte. Eigentlich hatte ich gar keinen Grund, mich von der „Chile“ wegzusehnen. Der Kapitän war nicht besser und nicht schlechter als die andern Segelschiffskapitäne, wohl ernst und streng und manchmal reichlich grob, aber nie ungerecht. Mit meinen Kameraden war ich auch zufrieden. Aber ich hatte es mir nun einmal in meinen dicken Jungschädel gesetzt, auf die „Bertha“ überzusteigen. Also erkundigte ich mich gleich bei der Ankunft nach ihr und erfuhr, daß sie gar nicht nach Frisco sondern weiter nördlich, nach Tacoma, bestimmt war. Von da aus sollte sie eine Reise nach Australien machen. Auch das war mehr nach meinem Sinn, als mit der „Chile“ wieder denselben Weg zurück nach England zu machen. Ich überlegte hin und her und überzählte meine Barschaft. Aber sie reichte nicht für die lange teure Eisenbahnfahrt. Ich mußte mich schließlich damit abfinden, daß die „Bertha“ unerreichbar für mich war, und blieb unter innerlichem Protest auf der „Chile“. Aber ich konnte nicht an Willi denken, ohne ihn gründlich zu beneiden.

Wir blieben acht Wochen in San Francisco und gingen dann mit einer Ladung Weizen nach England zurück.



Später, viel später hörte ich von dem Schicksal, das die „Bertha“ betroffen hat. Und zwar durch Jan, mit dem ich eines Tags in London zusammentraf.

„Hast Du's schon gehört, daß die „Bertha“ verschollen ist?“ war das Erste, was er mir zur Begrüßung sagte,

In dem Augenblick sah ich wieder deutlich Willi vor mir wie ich ihn zum letztenmal gesehen hatte, — wie er sich mit den vor Staunen oder Schreck weit aufgerissenen wasserhellen Augen über die Würfel beugte, die sein Schicksal entschieden. Und ich dachte daran, wie ich mich — vergebens — auf die „Bertha“ hatte drängen wollen. — —

Zum letztenmal, so erzählte mir Jan, war der feine große Viermaster von einem nach Hawaii segelnden Amerikaner gesichtet worden. Dann hatte niemand mehr etwas von der „Bertha“ gehört. Den australischen Hafen hat sie nie erreicht. Die Reederei nahm an, daß das Schiff in den furchtbaren Orkan, der damals die Samoainseln verheert hatte, geraten und gesunken war. Schließlich wurde auch nach Ablauf der gesetzlichen Frist die ganze Mannschaft für verschollen erklärt.

Seitdem weiß ich, daß man sich weder vordrängen noch vorbeidrücken kann. Das Schicksal bestimmt, wer dran ist. Mir hat es damals den Weg zur „Bertha“ versperrt und Willi den hohen Wurf in die Hand gedrückt. Warum? — — Rismet — —

Kapitän Alfred Hoefler

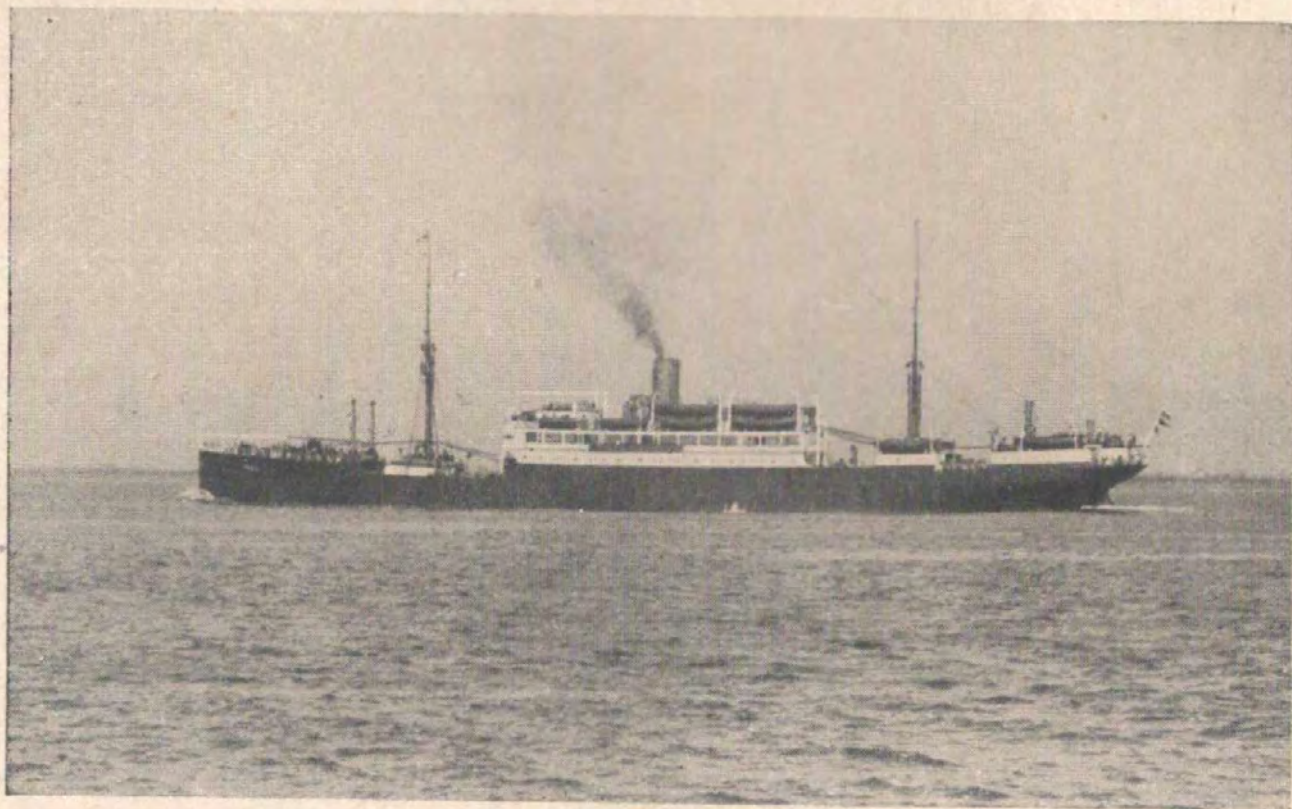
\* 29.05.1871 / † Okt. 1941

Vad.-Nr. 0117

**SAH Andreas**



1.



2.



Kapitän Alfred Hofer.

1. D. „Rugia“ nach der Strandung.
2. Die „Rugia“ nach der Abbringung unterwegs nach Montevideo.

# Kapitän Alfred Hoefler

## Strandung im Pampero.

Mit dem Dampfer „Rugia“ der Hamburg-Amerika Linie war ich am 6. Juli 1923 spät abends von Rio de Janeiro nach dem La Plata in See gegangen. Das Schiff war 6700 BRT. groß und konnte 120 Fahrgäste der ersten und etwa 450 dritter Klasse aufnehmen. Die 3500 PS. seiner Maschine gaben ihm eine Geschwindigkeit von 13 sm in der Stunde, unsere Besatzung war 152 Mann stark.

Der zweite Tag nach Verlassen von Rio war ein Sonntag. Bei schönem Sonnenwetter dampften wir an der Küste südlich und waren auf der Höhe von Santa Catharina angelangt. Da zeigte sich gegen 3 Uhr nachmittags im Südosten eine schwarzblaue, langgestreckte Wolke, die sich wie ein rollender Wulst mit erstaunlicher Geschwindigkeit am Himmel emporschob. Jeder La Plata-Fahrer kennt dieses Bild, das typische Zeichen für das Herannahen eines Pampero. Wir alle hatten schon so etwas mitgemacht, aber was uns diesmal bevorstand, das ahnte noch niemand von uns. Noch stand leichter warmer Nordwind. Sowie aber der Wolkenwulst den Zenith erreicht hatte, setzte ganz plötzlich ein scharfer empfindlich kalter Südwind ein. Alle Sonnensegel schlugen knallend, ein kurzer schwerer Regenschauer ging nieder, dann strahlte nach 10 Minuten die Sonne wie zuvor.

Gegen 6 Uhr passierten wir noch zwei Pampero-Wolken dieser Art. Dann fing das Barometer an zu fallen, die Luft wurde unsichtig und böig. Astronomische Beobachtungen waren von dieser Stunde an nicht mehr möglich, ich blieb zur Ortsbestimmung auf Logge und Lot angewiesen.

Dienstag nacht kamen die Leuchtfeuer der uruguayischen Küste in Sicht. Morgens 5 Uhr passierten wir die Insel Lobos und ich setzte den Kurs nun so ab, daß wir in der Mitte zwischen der kleinen Insel Flores und der Englischen Bank durchlaufen mußten, falls kein Strom das Schiff von der Kurslinie drängte. Jede halbe Stunde ließ ich loten und die Beschaffenheit des Grundes feststellen. Zu dem Zweck haben unsere Bleilote am unteren Ende eine Höhlung, die mit Talg ausgefüllt wird. Fällt das Lot auf den Meeresboden, so bleiben Spuren von Sand,

Schlick oder Steinen an dem Talg haften. Der Grund vor der La Plata-Mündung gibt einen ganz guten Anhalt dafür, ob man sich in sicherem oder gefährlichem Wasser befindet. Solange man reinen Schlickgrund feststellt, ist das Schiff sicher. Gerät man aber über sandigen Boden, so ist das ein Zeichen, daß man aus der tiefen Fahrrinne vertrieben ist.

Der Wind begann aufzufrischen. Grobe See kam auf und die Luft wurde unsichtig. Gegen morgen wehte es bereits mit Windstärke 6—7 und wühlte das flache Wasser bis auf den Boden auf. Es ist das, was der Seemann mit „Grundsee“ bezeichnet, die gefährlichste Art des Seeganges. Ich sagte mir, daß ich bei diesem Wetter beim Recalada-Feuerschiff doch keinen Lotsen bekommen würde, darum beschloß ich, in seiner Nähe zu ankern und besseres Wetter abzuwarten. Von 7 Uhr ab ließ ich alle 5 Minuten loten. In der Zeit lief das Schiff etwa 1 sm. Alle Lotungen ergaben im Durchschnitt 3—5 m Wasser mehr, als in der Karte angegeben war. Der aufkommende Sturm staute anscheinend das auslaufende Wasser des Stromes auf. Wahrscheinlich liefen starke, unkontrollierbare Strömungen, so daß bei der zunehmenden Unsichtigkeit der Luft höchste Vorsicht geboten war.

Gegen 8 Uhr mußte sich „Rugia“ zwischen Flores und der Englischen Bank befinden. Aber um uns war nur das schäumende, graugrüne Wasser und graue Regenschleier. Auch von dem Unterwasser-Schallsignal des Feuerschiffes war nichts zu hören.

Bei der Ungewißheit unseres Standortes erschien mir die Weiterfahrt bedenklich, deswegen ließ ich kurz nach 8 Uhr in 15 m Wassertiefe ankern.

Wind und See nahmen dauernd zu, das Barometer fiel. Gegen Mittag dampfte ganz langsam der holländische Dampfer „Montferland“ vorbei und ankerte etwa 1 sm weiter westwärts, wenige Stunden darauf kam ein Engländer, die „Tuscany“, dazu. Bei uns wurde laufend gelotet und alle Sicherungen gegen schweren Seegang getroffen. Um das Ankerspill nicht zu sehr zu belasten, wurde die Ankerkette mit starken Trossen derart abgestoppt, daß sie notfalls sofort geschlippt werden konnte. Bei Einbruch der Dunkelheit ließ ich vorsichtshalber auch den zweiten Anker werfen und beide Ketten mit ihrer ganzen Länge ausstecken. Starke elektrische Lampen beleuchteten das Wasser vor unserem Bug, und ständig beobachtete ein Offizier die Ankerketten. Der Strom zerrte hart am Schiff, es war beunruhigend zu sehen, wie die Ketten ab-

wechselnd lose ins Wasser tauchten, um im nächsten Augenblick von dem schwer arbeitenden Schiff brechend steif angezogen zu werden. Das Barometer war inzwischen bis auf 744 mm gefallen. Der Wind war längst zum Sturm geworden.

8,30 Uhr war es, als der Südost plötzlich nach Südwest sprang. Es wehte jetzt mit voller Orkanstärke und wühlte eine gewaltig hohe gefährliche Grundsee auf. Regen und Hagelböen verfinsterten die Luft. Von den Ankerlampen der anderen Dampfer war nichts mehr zu sehen. Das Tosen von Wind und See machte auf der Kommandobrücke jede Verständigung unmöglich, es nutzte auch nichts mehr, daß man dem anderen direkt ins Ohr brüllte, er verstand es doch nicht. Selbst das freie Stehen war nicht mehr möglich. Und von der Gewalt des Windes kann man sich am besten daran eine Vorstellung machen, daß uns unsere schweren Ölmäntel buchstäblich in Fetzen vom Leibe gerissen wurden.

Schwer stampfte das Schiff in der hohen See. Die Ankerketten wurden auf das Äußerste beansprucht, deswegen ließ ich die Maschine mit halber Kraft gegen die See andampfen, um die Ketten zu entlasten. Das Deck war vollständig überflutet, Boot 3 wurde fortgerissen, die schweren schmiedeeisernen Davits waren krumm gebogen. Treppen, Ventilatoren, Sonnensegelgeschirr waren zur Unkenntlichkeit zermalmt und über Bord gewaschen. Im Zwischendeck wurden eine Reihe Bullaugen von der wütenden See mitsamt den schweren eisernen Schutzblenden durchschlagen. Alle Mann der Besatzung waren unter Lebensgefahr tätig, weitere Schäden zu verhüten.

Um 9,10 Uhr abends brach die Backbordkette, das Schiff schlug mit dem Kopf nach Süden. Durch Maschinen- und Rudermanöver kämpften wir gegen Wind und See an, um die andere Ankerkette zu entlasten. Ich überlegte, ob ich den Versuch machen sollte, die offene See zu gewinnen. Aber ich war über den Standort meines Schiffes völlig im Unklaren, unmöglich war abzuschätzen, wie weit und wohin der Orkan uns mit schleppendem Anker schon vertrieben hatte. Funkpeiler gab es damals noch nicht, von Leuchtfeuern war nichts zu sehen, man konnte ja kaum von der Brücke eine elektrische Lampe auf unserer Back erkennen. Wer weiß wo wir standen, vielleicht wären wir gerade auf die Englische Bank gedampft. Es blieb nur übrig, den Sturm hier vor Anker und Maschine abzureiten.

Von allen Seiten kamen die funkentelegraphischen Notsignale von

Schiffen in Seenot. Dann ergab eine Lotung, daß wir sandigen Grund erreicht hatten, eine nicht mißzuverstehende Warnung. Wir trieben entweder der Küste oder der gefährlichen Englischen Bank zu. Ich ließ die Maschine beinahe mit voller Kraft arbeiten.

20 Minuten nach 10 Uhr mochte es sein, da ging eine Erschütterung durch das Schiff. Wir Seeleute wußten was es bedeutete, die „Rugia“ war auf Grund gestoßen. Mit voller Maschinen-Kraft versuchte ich die Ankerkette zu stützen. Plötzlich drehte das Schiff nach Osten und bot jetzt den mörderischen Grundseen seine Breitseite dar. Es ist dies das Gefährlichste, was einem Schiff passieren kann. Diese Grundseen sind ja keine Wellen im gewöhnlichen Sinne. Es ist ein Brei aus Sand und Steinen und Schlamm, der mit Gigantenkraft die Bordseite bearbeitet. Wenn wir unsere Bullaugen, unsere Fenster und Türen auf den höheren Decks retten wollten, wenn nicht die „Rugia“ durch diese eingeschlagenen Öffnungen voll laufen sollte, dann mußte alles daran gesetzt werden, das Schiff mit dem Kopf wieder gegen den Sturm zu drehen. Die Maschine sprang mit äußerster Kraft an, gleichzeitig ließ ich mit erhöhtem Dampfdruck die Ankerkette einhieven. Da gab sie nach, leicht glitt sie durch die Klüße, und wir mußten erkennen, daß der untere Teil des schweren Ankers glatt abgerissen war! In kurzer Folge stieß das Schiff auf, jeder Stoß wurde heftiger. Dann packte eine ungeheuer hohe See die „Rugia“ und warf sie mit ihrer ganzen Länge hoch auf den Strand.

Nun arbeiteten die Brecher mit furchtbarer Gewalt gegen das fest-sitzende Schiff. Hoch über Schornstein und Masten hinweg fegte der Eischt. In wenigen Minuten waren unsere sämtlichen Rettungsboote, die 12 m über Wasser stehen, voll Wasser geschlagen. Was nicht mit schweren Laschings befestigt war, wurde über Bord gewaschen. Jede See lüftete das Schiff und ließ es mit seinem gewaltigen Gewicht von 8000 Tonnen schwer auf den Grund krachen. Die Kompassse drehten sich durch die Erschütterungen dauernd im Kreise. Alle Wasserflaschen und Gläser in den seesicheren Regalen der Rabinen sprangen im Bogen aus ihren Rahmen. Und doch zeigte sich später, daß im Laderaum nur einige Niete gerissen und ein Stringer gebrochen waren, ein glänzender Beweis für die Vortrefflichkeit der Arbeit deutscher Werften.

Ich ließ an den Hafenkommendanten von Montevideo um Bergungsdampfer telegraphieren. Bald kam die Antwort: bei diesem Unwetter könne selbst der stärkste Dampfer den Hafen nicht verlassen. Montevideo

selbst sei schwer bedroht, sämtliche Kais überflutet, ganze Straßen seien zerstört und ständen tief unter Wasser. Der spätere Bericht des Observatoriums zu Montevideo meldete, daß es in dieser Nacht eine Windstärke von 192 km in der Stunde, das sind 53 m pro Sekunde, gemessen hatte, eine Geschwindigkeit, die seit dem 60jährigen Bestehen des Instituts noch nie beobachtet worden war. Die von manchen Schriftstellern so phantasievoll geschilderte „Windstärke 12“ bedeutet einen Wind von 144 km in der Stunde. Durch die rasende See wurden die schweren Betonblöcke des Wellenbrechers vor Montevideo aufgelüftet und wie Rammklöße gegen die Mole geworfen, die bei Tagesanbruch vollkommen verschwunden war.

Der neue Tag zeigte uns, daß wir nicht auf der Englischen Bank festsaßen, sondern auf die Küste getrieben waren. Die See sah wild aus. Von Süden her wälzten sich gewaltig lange Wasserberge. Je näher sie heranrollten, desto steiler bäumten sie sich und kamen als schäumende gelbbraune Wand mit ohrenbetäubendem Losen herangestürmt. Zwei Kilometer westlich von „Rugia“ lag die „Montferland“, nicht weit davon die „Tuscany“ hoch auf Strand. Östlich, bei Maldonada, saß der belgische Dampfer „Devonier“, und von dem englischen Dampfer „Trefusis“ liefen dauernd Notsignale ein — er lag vor der La Plata-Mündung in sinkendem Zustande.

Unsere Leute haben sich während des Unwetters prächtig gehalten und sich bestens bewährt. Alle Befehle wurden schnellstens ausgeführt, soweit es in Menschenkraft lag. Unsere 300 Fahrgäste saßen die ganze Nacht hindurch in den Salons. Laufend ließ ich sie durch meine Offiziere über alle Vorkommnisse unterrichten, — ich selbst konnte ja die Brücke nicht verlassen —, und sie haben dankenswerterweise die in solchen Stunden sehr notwendige Ruhe bewahrt.

Gegen Mittag des 11. Juli kamen dann zwei Bergungsdampfer von Montevideo. Doch war das Wetter noch derart, daß an ein Ausbooten der Passagiere nicht gedacht werden konnte. Wenn auch die Gewalt von See und Wind nachgelassen hatte, so stieß das Schiff zeitweise noch hart auf Grund und nahm schwere Brechseen über. Aber am folgenden Tage war es besser geworden. Mit unseren eigenen Booten brachten wir nun die Fahrgäste, ihr Gepäck und die Post zu den vor Anker wartenden Bergungsdampfern. Unter Begleitung des Zahlmeisters dampften sie nach dem 30 sm entfernten Montevideo.



Die Sorge um meine Fahrgäste war jetzt von mir genommen und ich konnte nun an eine Möglichkeit denken, die „Rugia“ wieder flott zu machen. Das Schiff war durch die Flutwelle des Pampero so hoch auf Strand geworfen worden, daß man bei gutem Wetter trockenen Fußes an Land gehen konnte.

An Bord stellten wir uns ein Instrument her, das uns die Untersuchung des Bodens ermöglichte. Ein langes Stahlrohr wurde in den Grund gerammt, dann wurden vermittlels eines selbstkonstruierten Bohrers Grundproben bis zu 4 m Tiefe herausgeholt. Es war eine mühselige Arbeit, die aber doch guten Erfolg brachte und mir Hoffnung gab. „Rugia“ saß auf einer Sandschicht von 1—2 m Tiefe, darunter kam eine Tosta-Schicht, eine Ton- oder Lehmart, die stellenweise steinhart ist. Unser Schiff, das breitseits auf dem Strand saß, konnte nur geborgen werden, wenn es gelang, es nach Süden herumzudrehen und dann senkrecht zur Strandlinie abzuschleppen. Um diese notwendige Drehung zu ermöglichen, mußte aber unbedingt der Grund neben dem Schiff bis zu dem Mindesttiefgange weggebaggert werden. Ich berechnete die fortzuschaffende Bodenmenge auf rund 18000 cbm, eine Arbeit von wenigen Tagen für einen modernen starken Bagger. Solche Bagger waren in Montevideo wie in Buenos Aires vorhanden. Aber erst nach monatelangen, außerordentlich schwierigen und umständlichen Verhandlungen wurde mir Baggerhilfe zugesagt. Das heißt aber nicht, daß ich jetzt wirklich einen Bagger erhielt. Wir lagen nicht umsonst auf dem Strand des Landes „Manana“!<sup>1)</sup>

Inzwischen hatte ich alle notwendigen Vorbereitungen getroffen. Unsere ganze wertvolle Ladung, etwa 1500 Tonnen Stückgüter, Maschinenteile, Chemikalien, Farben, Medikamente usw., sowie hundert Tonnen Bunkerkohle wurden in Leichter gelöscht. Unsere Mannschaft gab sämtliche Rettungsboote von Bord, dazu die großen, schweren Patent-Davits, die Ventilatoren, Desinfektionstanks und alle sonstigen schweren Ausrüstungsstücke, um das Schiff zu erleichtern. Von Montevideo ließ ich große Anker, Ketten, Stahltrossen und Pumpen herbeischaffen.

Endlich, 6 Wochen nach der Strandung, kam der ersehnte Bagger. Es war ein Prachtstück! Fast alles, was er bei Tage aufgebaggert hatte,

---

<sup>1)</sup> spanisch: morgen.

fiel durch die undichten Bodenklappen nachts wieder hinaus. Nach 8 Tagen schickte ich den Braven wieder nach Montevideo heim und verhandelte um einen großen Eimerbagger. Es kamen Wochen, die Geduld und Nerven auf eine harte Probe stellten. In welcher gottverlassener Gegend wir lagen mag man daraus erkennen, daß wir uns erst an Land einen Brunnen graben mußten. Von dort wurde dann Frischwasser durch eine Motorpumpe in einer Schlauchleitung von 1 km Länge an Bord gepumpt. Diese Wasserbeschaffung wurde sehr teuer. Für die gelieferte Tonne von tausend Litern mußten 6 Dollar = 24 Mark bezahlt werden. Rund 15 Tonnen aber brauchten wir jeden Tag, also für 360 Mk. Dabei war es noch nicht einmal zum Trinken zu brauchen!

Die Wochen vergingen. Soviel ich auch drängte, immer bekam ich die eine Antwort, die typisch ist für den Süden: *paciencia!*<sup>1)</sup>

Da beschloß ich, durch Arbeiten der eigenen Schiffsschraube und von Schrauben einiger Schlepper den Sand fortmahlen zu lassen und so mein Heil zu versuchen. Durch tagelanges Arbeiten wühlte unsere Maschine dann einen Kanal, der in gerader Linie vom Schiff nach hinten ungefähr 30 m bei 5 m Tiefe lief. Vor unserem Bug mündete ein kleiner Fluß, der bei Regen große Wassermengen mit sich führte. Durch Umleiten dieses Flußlaufes versuchten wir, die Landseite des Schiffes frei zu bekommen. Aber das war vergebliche Arbeit. Das Flößchen ließ sich nicht bändigen und bahnte sich sein eigenes Bett bald auf der einen, und dann wieder auf der anderen Seite des Schiffes. Einen Begriff von der Gewalt seiner Strömung gibt folgendes Ereignis. „Rugia“ lag mit Backbordseite vollkommen trocken, so daß man bei Niedrigwasser zu Fuß von Land an Bord kommen konnte. Bei Hochwasser wurde der Verkehr mit einem kleinen, flachen Boot hergestellt. Am 2. September, einem Sonntag, besuchten fünf Holländer, Matrosen der „Montferland“, unsere Mannschaft. Um ½6 Uhr gab der Erste Offizier Befehl, daß alle Fremden das Schiff zu verlassen hätten, da es dunkel wurde und das Wasser zu steigen begann. Kurz vor 6 Uhr stiegen die Fünf, frische Jungen aus Terschelling und Ameland, in das Boot, und trotz der Warnung des Offiziers alle zusammen. Plötzlich riß sich das Fahrzeug in der starken Strömung los, trieb mit rasender Schnelligkeit achteraus hinein in die Brandung, die hinter unserem Heck

---

<sup>1)</sup> span.: Geduld!

hervorschlug. Blichschnell drehten die Brecher das Boot um und um. Alle Insassen waren uns als gute Schwimmer bekannt, aber die reißende Strömung packte sie und hat keinen mehr hergegeben. Trotz sofortiger Rettungsmaßnahmen ertranken alle fünf. Der Tag der Beerdigung dieser armen Kameraden war der einzige, an dem während des halben Jahres auf Strand die Flagge auf „Rugia“ wehte — zu unserer Trauer auf Halbmast.

Die Fortsetzung der Schrauben-Baggerarbeit mußte nun einer der Bergungsdampfer besorgen. Doch geriet er durch eine Unvorsichtigkeit seinerseits wenige Tage später auf Grund. Er mußte sich selbst abschleppen lassen und war nun nicht mehr zur Aufnahme der Arbeit zu bewegen. Dadurch kam „Rugia“ in Gefahr, vollständig Brack zu werden, und zwar abermals durch einen schweren Pampero. Es wehte hart aus Süden. Die heranrollenden Seen brachen sich am Schiff selbst wie an einer Mole, und das durch unsere Arbeit schon freiliegende Hinterschiff wurde derartig erschüttert, daß man an Deck nicht stehen oder gehen konnte, ohne sich festzuhalten. Sämtliche im Achterschiff wohnenden Mannschaften hatte ich nach vorn kommen lassen. Wir warteten jede Minute darauf, daß unsere „Rugia“ durchbrach. Doch wieder bewährte sich die wunderbare Güte des Schiffes, diese Sturmnacht kostete nur einige gebrochene Spanten und gesprungene Niete.

Endlich erschien der neue Bagger. Wieder war's eine Enttäuschung. Man hatte uns einen geschickt, wie er in dieser Größe auf der Spree gebräuchlich ist! Das kleine Fahrzeug bewältigte täglich 600—800 cbm. Mäßiger Wind zwang es schon, seine Arbeit einzustellen, und wenn es stärker briste, mußte es in den schützenden Hafen von Montevideo flüchten! Dann dauerte es meistens mehrere Tage, ehe die Arbeit wieder fortgesetzt wurde.

Gegen Weihnachten war die Baggerarbeit beendet. Mit Ungeduld wurde das Eintreten des Hochwassers erwartet. Ebbe und Flut sind hier jedoch nur gering. Ein Versuch, das Schiff frei zu hieven, der am Weihnachtsabend vorgenommen wurde, blieb leider erfolglos. Am 29. Dezember wehte mäßiger Südwind, der das Wasser an unserer Küste über den normalen Stand aufstaute. Gegen 8 Uhr morgens ließ ich mit dem Hieven beginnen, mit äußerster Kraft. Ganz, ganz langsam begann der Bug des Schiffes nachzugeben und zu drehen. In atemloser Spannung beobachteten wir jede Bewegung. Auf Trossen und Takeln

stand eine unerhörte Kraft. Eines von ihnen brach. Die eisernen Rollen, über welche die schenkeldicken Stahltrossen liefen, das Geländer und was es sonst noch auf dieser Seite gab, wurde mit einem Krach wegrasiert. Glücklicherweise stand niemand auf dieser Seite, er wäre zermalmt worden.

Gegen 10 Uhr lag das Schiff mit dem Vorsteven nach Süden in tiefem Wasser, doch das Hinterschiff saß noch fest im Grund. Nun ließ ich die vorderen Tanks sowie Laderaum fluten, um das Vorschiff tiefer und damit das Achterschiff wie mit einem Hebel höher zu drücken.

Da hielt ich den richtigen Zeitpunkt für gekommen und legte den Hebel des Maschinentelegraphen auf „Volle Kraft voraus“. Zwei Schlepper hielten den Kopf des Schiffes nach Süden. Die Spannung an Bord war groß, doch wurde unsere Geduld noch auf eine ziemlich harte Probe gestellt. Erst nach vollen vier Stunden, nachmittags gegen 2 Uhr, kam Bewegung in das Schiff. Ruckweise glitt „Rugia“ voraus und war dann nach wenigen Minuten flott.

Nachdem alle Anker losgeworfen waren, nahm ich Kurs auf Montevideo. Kurz vor Sonnenuntergang trafen wir dort ein, alle im Hafen liegenden Schiffe begrüßten uns durch Flaggendippen und Heulen der Dampfpfeifen. Nun nahmen wir die hier lagernde Restladung wieder an Bord und traten die Weiterreise nach Buenos Aires an. Dort wurden alle Schäden durch die Reparaturwerkstatt des Deutschen Kohlendepots mustergültig ausgebessert, so daß die „Rugia“ Anfang März mit voller Ladung und Passagieren nach Hamburg in See gehen konnte.

Der Pampero vom 1.—12. Juli 1923 aber wird uns allen unvergeßlich bleiben.