

Der Untergang der Monte Cervantes

Dreyer, Wolfgang; Jasper, Peter

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Dreyer, W., & Jasper, P. (1990). Der Untergang der Monte Cervantes. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 13, 143-162.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-50364-4>

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.

DER UNTERGANG DER MONTE CERVANTES

VON WOLFGANG DREYER UND PETER JASPER

Trotz aller technischer Fortschritte und der Weiterentwicklung der Sicherheitsvorschriften blieb die Passagierschiffahrt von Unglücksfällen und Katastrophen nicht verschont. Aus jüngster Zeit sind die Untergänge der MIKHAIL LERMONTOV und der ADMIRAL NAKHIMOV (1986), das Leckschlagen der MAXIM GORKI (1989) und das verheerende Feuer auf der SCANDINAVIAN STAR (1990) sicher noch frisch im Gedächtnis. Im folgenden soll ein Schiffsuntergang neu bewertet werden, der vor 60 Jahren die Gemüter bewegte, der Verlust des Hamburg-Süd-Liners MONTE CERVANTES.

Die MONTE CERVANTES gehörte zur ersten Generation von Passagierschiffen, die eigens für den Massentourismus konzipiert worden war. Die Kreuzfahrten für Fahrgäste mit schmalerem Geldbeutel auf den HSDG-Schiffen der Monte-Klasse waren in Südamerika und Europa gleichermaßen beliebt. Schon von daher war der Untergang der MONTE CERVANTES am 22. Januar 1930 eine Sensation für die Weltpresse, um so mehr, als alle 1447 Menschen an Bord in einer vorbildlichen Aktion gerettet werden konnten und eine Weile auf der Gefangeneninsel Punta Arenas in der Magellanstraße versorgt wurden. Der Kapitän kam als einziger ums Leben. Die Umstände des Unglücks wurden nie ganz aufgeklärt. Das Seeamt hatte es damals wegen des großen öffentlichen Interesses besonders eilig, den Fall zum Abschluß zu bringen, was der Untersuchung des Unfalls nicht eben förderlich war. Ein Grund mehr, die Geschichte der MONTE CERVANTES noch einmal aufzurollen.

Die Monte-Klasse der Hamburg-Süd

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft (HSDG) rechnete sich Anfang der 20er Jahre ein gutes Geschäft im Auswandererverkehr nach Südamerika aus.¹ So gab sie 1922 und 1923 zwei Neubauten von ca. 13500 BRT bei Blohm & Voss in Auftrag. Bei der Konstruktion der Schiffe hatte der wirtschaftliche Gesichtspunkt Priorität. Eine immense Passagierkapazität wurde gepaart mit einer beachtlichen Ladefähigkeit. Die Betriebskosten ließen sich gering halten durch eine relativ kleine Besatzung und einen ökonomischen Dieselantrieb, der den Schiffen zu einer Fahrt von gemächlichen 14 kn verhalf. Das Typschiff, die MONTE SARMIENTO, ging am Samstag, dem 15. November 1924, auf ihre Jungfernfahrt zu den La Plata-Häfen.²

Die restriktive Haltung der Reichsregierung bezüglich der Emigrationsbestrebungen ließ die Anzahl der Auswanderer, die auf Hamburg-Süd-Schiffen fuhren, von 32319 im Jahr 1924 auf 17873 sinken. Aus diesem Grund mußte sich die Reederei nach Indienstellung des zweiten Schiffes, der MONTE OLIVIA³, nach einem anderen Betätigungsfeld für ihre Liner umsehen.

Die Idee, mit die auf ihren traditionellen Routen nicht gewinnbringend eingesetzt werden konnten, Kreuzfahrten durchzuführen, war nicht neu, wohl aber das Konzept der Reederei, mit niedrigen Preisen⁴ eine Art »Volkstourismus auf See« zu entfachen.⁵ Wegen des außerordentlichen Erfolges dieser Reisen gab die Reederei ein weiteres Schiff der Monte-Klasse in Auftrag.

Die MONTE CERVANTES

Blohm & Voss ließ das auf den Namen MONTE CERVANTES getaufte Schiff mit der Bau-Nr. 478 am 25. August 1927 vom Stapel. Die Jungferreise begann am 7. Januar 1928 und führte, zunächst im Liniendienst, zu den La Plata-Häfen. Die MONTE CERVANTES war mit 13 913 BRT vermessen⁶, 151,5 m lang, 20 m breit und lief mit 6880 PS 14 kn.⁷ In der Touristenklasse konnten 1354 Passagiere untergebracht werden, das Zwischendeck konnte 1138 Fahrgäste aufnehmen. Während der Kreuzfahrten bot man allerdings nur Kabinenplätze an. Die Besatzungsstärke betrug 280 Personen.

Beim Bau der Monte-Schiffe hatte Blohm & Voss zunächst Schwierigkeiten, je zwei Dieselmotoren auf eine gemeinsame Propellerwelle zu koppeln. Man hatte sich hier auf technisches Neuland begeben und bei der MONTE SARMIENTO viel Lehrgeld zahlen müssen.⁸ Bei der MONTE CERVANTES waren die Probleme aber bereits überwunden.

Obwohl ihre Passagierkapazität beträchtlich war, verfügte sie über eine gediegene Inneneinrichtung. Ihr Äußeres hob sich etwas von dem ihrer beiden Vorgängerinnen ab, da im Hinblick auf das Kreuzfahrtengeschäft die Gesellschaftsräume umstrukturiert worden waren.⁹ Auffallendstes Merkmal war das zusätzliche Deckshaus auf dem Promenadendeck vor der Brücke, das sie unter den insgesamt fünf Monte-Schiffen unverwechselbar machte. Als Motorschiff wäre sie mit nur einem Schornstein ausgekommen, aber die Reederei ließ aus Gründen des ausbalancierten Erscheinungsbildes einen zweiten installieren, der jedoch nur eine Attrappe war.

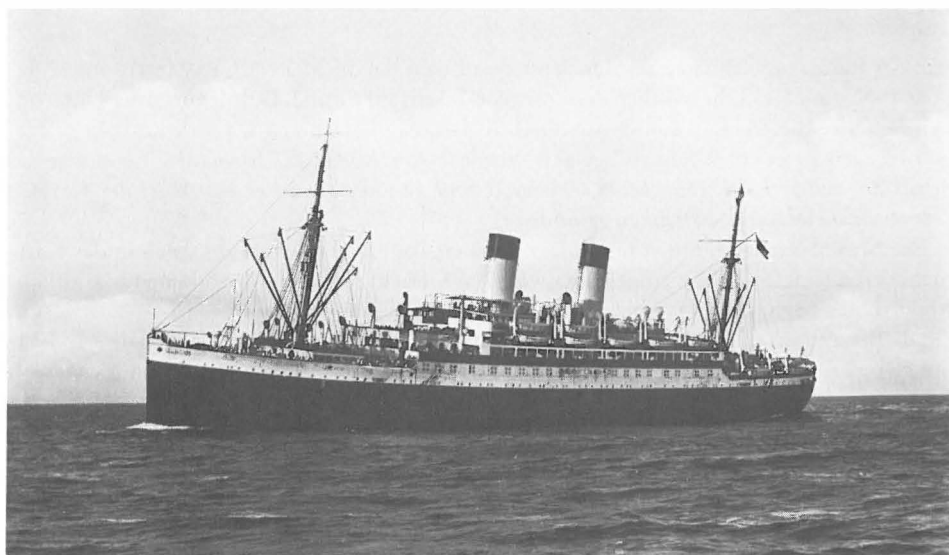
Der erste Unfall

In den Sommermonaten führte die MONTE CERVANTES vorzugsweise Nordlandfahrten durch. Am 25. Juli 1928 erlitt das Schiff beim Passieren eines Eisfeldes einen Unterbodenschaden im Bereich des Vorschiffes. Beide Bugseiten hatten ein ca. viermannsgroßes Leck. Die eingeklemmten Eisbrocken dämmten den Wassereintritt, und das Schiff wurde mit Hilfe der Lenzpumpen schwimmfähig gehalten. Der russische Eisbrecher KRASSIN führte die Bergung durch, der Liner wurde repariert, und die Passagiere kamen mit dem Schrecken davon.¹⁰ Immerhin hatte das Schiff vom Germanischen Lloyd eine erhalten.¹¹

Die letzte Reise

Auf der letzten Reise der MONTE CERVANTES war überwiegend südamerikanisches Publikum an Bord. Die Nordlandreisen im Sommer erfreuten sich bei den europäischen Fahrgästen großer Beliebtheit. Was lag also näher, als während der Sommermonate der Südhalbkugel Kreuzfahrten im angestammten Fahrtgebiet der Hamburg-Süd zu unternehmen? Zudem konnte eine äußerst ökonomische Verquickung von Liniendienst und Vergnügungsreisen durchgeführt werden.

*Die MONTE CERVANTES unterschied sich von ihren Schwesterschiffen durch das aufgesetzte Decksbaus vor der Brücke auf dem Promenadendeck
(Foto: Archiv DSM)*





*So erlebten die Passagiere kurz vor dem Auf-
laufen die Fahrt durch
den Beagle Kanal*

Am 17. Januar 1930 war Puerto Madryn angelaufen worden. Am 20. Januar morgens erreichte die MONTE CERVANTES Magellanes, das heutige Punta Arenas. Die Reise wurde am nächsten Tag fortgesetzt und führte durch die verschiedenen Feuerlandkanäle nach Westen. Der Beagle-Kanal wurde in östlicher Richtung durchquert. Am 21. Januar fuhr das Schiff um 18.30 Uhr durch den Eclairer-Pass von Süden nach Norden. Dabei passierte es die Position, die ihr bei der Rückreise am folgenden Tag zum Verhängnis werden sollte. Um 19 Uhr fiel der Anker auf Ushuaia Reede. Von diesem Hafen war die Reise nach Yendegaia geplant, einer Bucht, die etwa eine Stunde westlich von Ushuaia liegt.

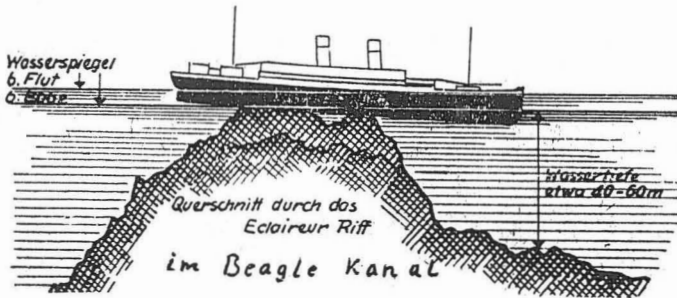
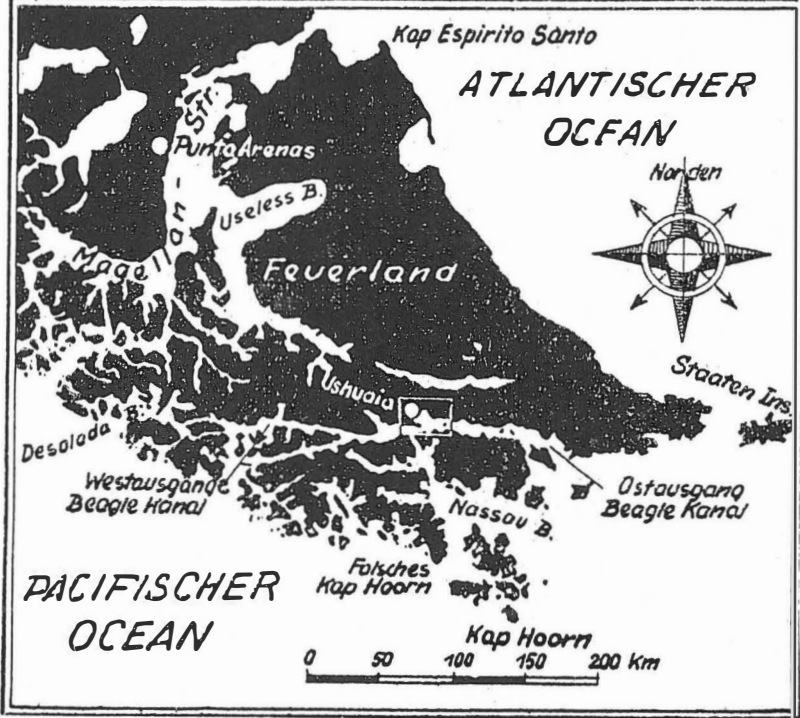
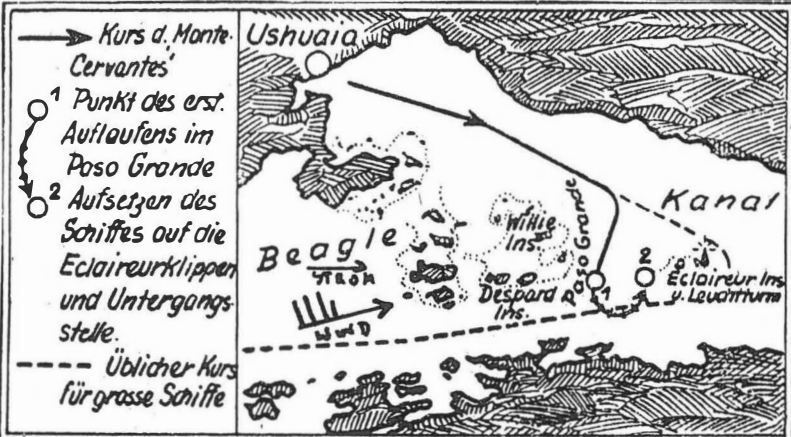
Der Unfall

Auf der Reise von Ushuaia nach der Yendegaia Bucht lief die MONTE CERVANTES am 22. Januar 1930 um 12.45 Uhr westlich der Eclairer-Inseln auf Grund. Dabei wurde der Unterboden so schwer beschädigt, daß sie nur durch Aufsetzen im flacheren Wasser einer nahegelegenen felsigen Insel vorm Sinken bewahrt wurde.¹² Am Abend des folgenden Tages war das Schiff *aus seiner Lage abgeglitten, gekentert und gesunken, und es hat dabei der Kapitän Dreyer den Tod durch Ertrinken gefunden.*¹³

Die Seeamtsverhandlung vom 7. März 1930 ergab, daß das Schiff auf einen in der Karte nicht verzeichneten Felsen aufgelaufen war. Das Gericht sprach der Besatzung für sämtliche Maßnahmen nach dem Unfall höchste Anerkennung aus.

Die Bewertung eines Schiffbruchs nach so langer Zeit ist immer schwierig. In diesem Falle um so mehr, da die Originalunterlagen nicht zur Verfügung stehen und sich somit vieles auf Vermutungen stützen muß. Bei der Seeamtsverhandlung lag die an Bord benutzte Seekarte¹⁴ nicht vor, da sie zusammen mit dem Maschinentagebuch von den Behörden in Ushuaia beschlagnahmt worden war.

Die Daten über Kurse und Peilungen wurden von dem Lotsen, Kapitän Hepe, aus dem Gedächtnis in eine gleichartige argentinische Karte übertragen. Kapitän Dreyer hatte Hepe die Führung des Schiffes nicht wunschgemäß übertragen, sondern ihm nur eine Beraterfunktion



zugestanden. Der verhängnisvolle Kurs, der zum Auflaufen führte, hatte aber Hepses Zustimmung gefunden.

Geht man mit seinen Kursen und Peilungen in eine Karte, die heute gebräuchlich ist, so trifft die Kurslinie den westlichen Rand der Passage, aber nicht, wie die Seeamtsverhandlung ergab, die Mitte. Der Schiffsführung war somit die Existenz der Passage zwischen den Eclaireurs und den benachbarten westlichen Inseln bekannt, nicht aber die genaue Lage. Möglicherweise war die Vermessung der damaligen Seekarte fehlerhaft. Letzteres wurde bei der Verhandlung verneint, obwohl die Vermessung in der Passage sicher nicht so exakt war wie heute. Eine eventuelle Störung in der Kreiselkompaßanlage kam gar nicht zur Sprache.

Beim Durchfahren der Passage am Abend vorher wird man sicher so verfahren sein, wie auch schon andere Hamburg-Süd-Kapitäne zuvor: Man nahm die Bartlet-Inseln achteraus, den Eclairer Leuchtturm voraus und ging dann, wenn die die Passage begrenzenden Kelpfelder¹⁵ gut offen waren, mit Nordkurs in der Mitte zwischen ihnen durch (vgl. Karte S. 150).

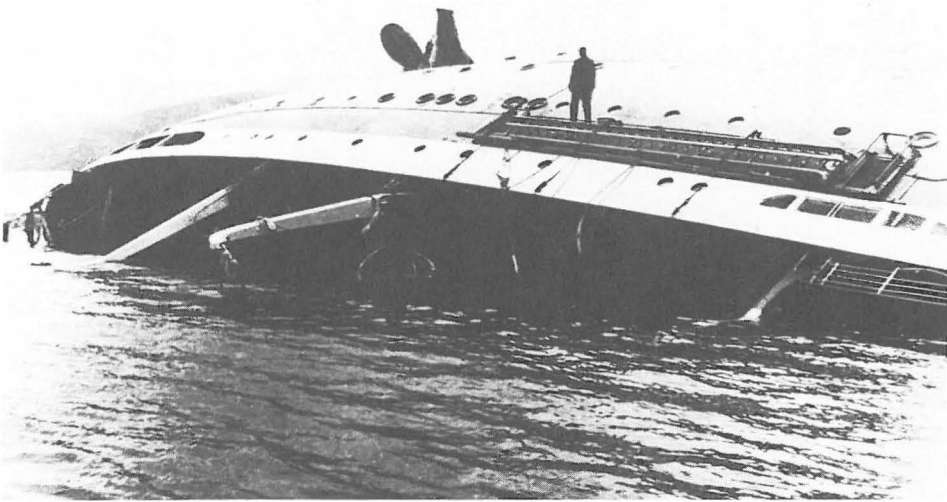
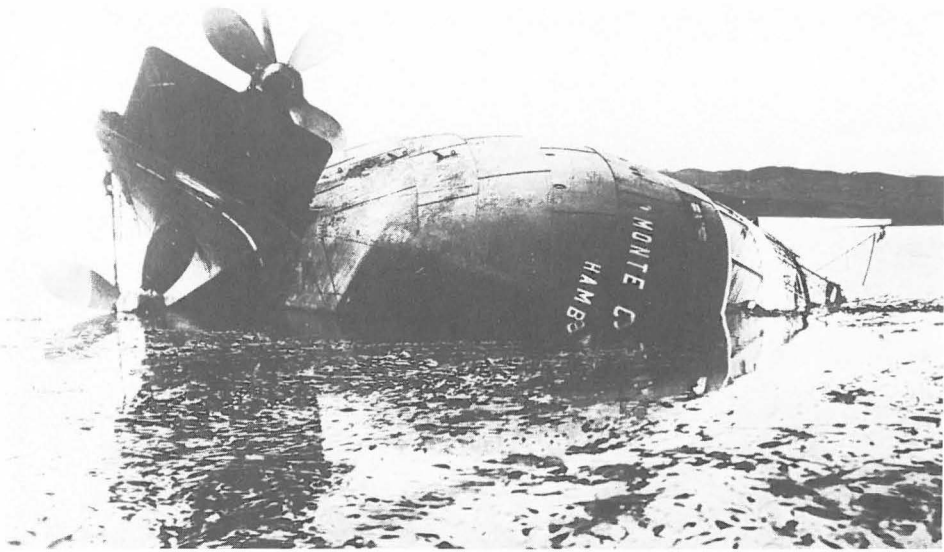
Die Algenfelder spielten bei der Seeamtsverhandlung eine wichtige Rolle, ebenso wie die bis dahin angenommene Sachlage, daß das Fahrwasser ca. 1 sm breit und rein sei. Die Breite des Fahrwassers läßt sich aber nur bestimmen, wenn auf jeder Seite eine sichtbare Begrenzung vorhanden ist. Diese Begrenzung schien durch die den Inseln bzw. Untiefen auf beiden Seiten des Eclairer-Passes vorgelagerten Kelpfelder gegeben zu sein. Auch die bis zum Unglück bekannten nautischen Fachbücher, wie das argentinische Seehandbuch von 1916 und der auf diesem Buch basierende englische »South America Pilot« (Part II), bezeichneten den Eclairer-Pass als sicher und von Schiffen jeder Größe¹⁶ und Tiefgangs befahrbar. Die Durchfahrt wurde sogar sehr genau bezeichnet: *Pas Eclaireurs westward of Los Eclaireurs is nearly a mile wide, deep and clear*. Das Erstaunliche ist jedoch, daß diese Beschreibung auch heute noch zutrifft.

Geht man von dem westlichsten Eclairer-Inselchen (Pos. 54° 52' 40" S 068° 06' 56" W) als Ostufer der Durchfahrt aus und greift die Distanz bis zur nächsten westlichen Untiefe ab, erhält man die Strecke von fast 0,8 sm mit Tiefen in der Mitte von 12–22 Faden. Die westliche Begrenzung ist der *submerged rock*, der der MONTE CERVANTES zum Verhängnis wurde.

Auch wenn man annimmt, daß dieser kleinen westlichen Insel ca. zwei Kabellängen Kelp in westlicher Richtung vorgelagert war¹⁷, kann das Schiff im Augenblick der Grundberührung



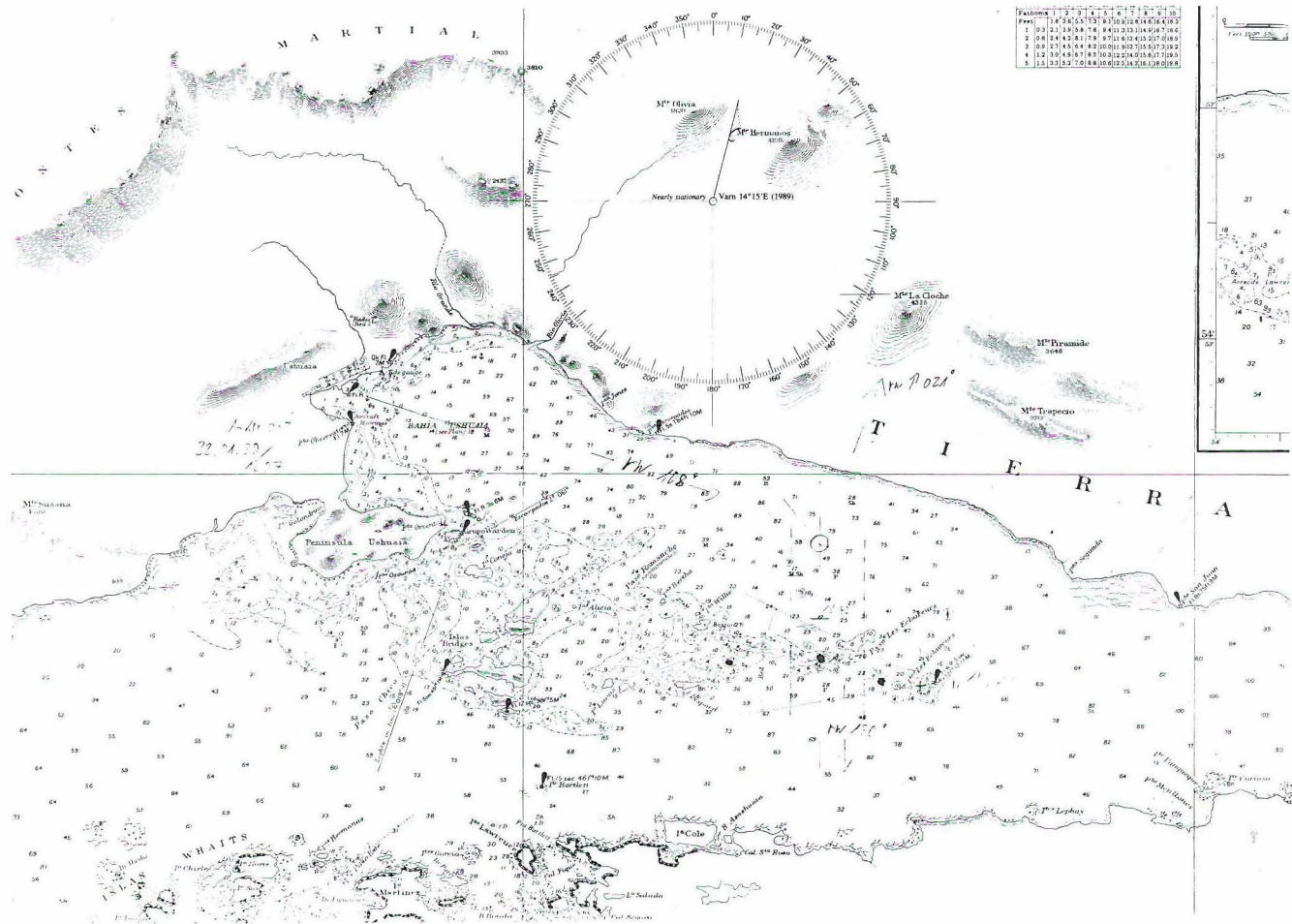
Die nautischen Offiziere des Schiffes



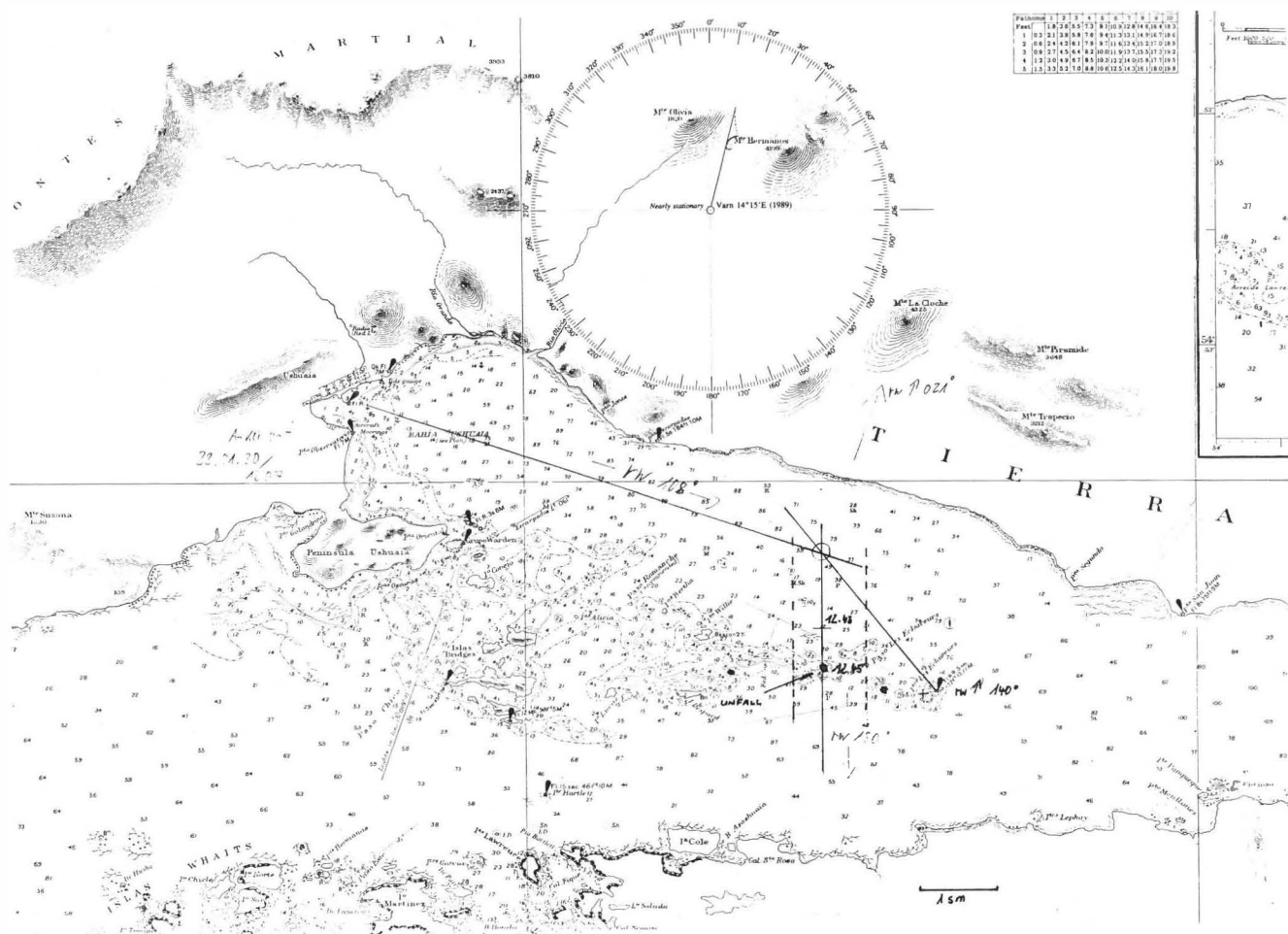
Das Schiff nach dem Kentern (Foto: Archiv DSM)

nicht in der von der Schiffsführung angenommenen Mitte des Fahrwassers gestanden haben, sondern eher ein bis zwei Kabellängen westlich. Durch eine Kreuzpeilung wurde eine westliche Versetzung von der Kurslinie festgestellt, die durch ein Aufsteuern von 5 Grad nach Backbord behoben werden sollte.

Für die Zeit vor der Grundberührung gab es widersprüchliche Angaben über ein Kelfeld, auf das der Lotse den Kapitän aufmerksam gemacht haben will und das Anlaß zu einer Kursänderung gegeben haben soll. Die auf der Brücke Anwesenden verwickelten sich bei der Seeamtsverhandlung in recht konfuse Aussagen, zumal auch der Lotse Schwierigkeiten hatte, treibende von stationären Algenfeldern zu unterscheiden.



Am Abend vor dem Unfall passierte die MONTE CERVANTES den Unglücksfelsen an Backbord. Man hatte die in der Mitte des südlichen Abschnitts erkennbare Bartlett-Insel achteraus genommen und fuhr mit einem Kurs von 116° auf den Eclairneur-Leuchtturm zu. In der Mitte des Kanals ging man dann auf Nordkurs. Ein Beweis dafür, daß bei der Rückreise das Schiff westlicher gestanden haben muß.



Der Seekartenausschnitt zeigt links im Bild die Reede von Ushuaia, wo die MONTE CERVANTES um 12.07 Uhr »Anker auf« ging. Mit 108° navigierte das Schiff zunächst in ausreichend tiefem Wasser. Als der Monte La Cloche rechtweisend 21° und der Feuerturm Les Eclaireurs rechtweisend 140° peilten, änderte man den Kurs auf 180°. Die gestrichelten Linien kennzeichnen die damals bekannte Fahrwasserbreite. Es ist klar ersichtlich, daß der Südkurs der MONTE CERVANTES nicht genau in der Mitte liegt, sondern westlich versetzt ist. Er führt genau auf den bis dahin nicht eingezeichneten Felsen, der das Auflaufen um 12.45 Uhr verursachte. Die Position wurde um 12.43 Uhr noch einmal durch eine Kreuzpeilung kontrolliert. Beim exakten Einhalten der Fahrwassermittle wäre die Untiefe an Steuerbord passiert worden.



Kapitän Dreyer (Foto: Archiv DSM)

Der Spruch des Seeamts lautet:

Das Doppelschrauben-Motorschiff „Monte Cervantes“ ist am 22. 1. 30 beim Durchfahren des Eclairer-Passes im Beagle-Kanal in Feuerland auf einen in den Karten nicht verzeichneten Unterwasserfelsen geraten und hat sich den Boden so weit aufgerissen, daß es alsbald zu sinken begann.

Nachdem das Schiff dann auf eine der Eclairer-Inseln aufgesetzt war, ist es am Abend des folgenden Tages aus seiner Lage abgeglitten, gekentert und gesunken. Hierbei hat der Kapitän Th. Dreyer den Tod durch Ertrinken gefunden.

An dem Auflaufen des Schiffes trifft die Schiffsleitung keine Schuld.

Die schnelle und sichere Ausbootung der 1117 Passagiere und des größten Teiles der 330 Mann starken Besatzung ist hoch anzuerkennen und zeugt von der an Bord herrschenden Ordnung und Disziplin.

Kapitän Dreyer, welcher als Letzter sein Schiff verlassen wollte, hat sich dadurch einer erhöhten Gefahr ausgesetzt, der er beim Kentern des Schiffes zum Opfer gefallen ist.

Das Verhalten des Kapitäns, der in Erfüllung seiner seemännischen Pflicht verunglückt ist, verdient höchste Anerkennung.

Die von dem Transportdampfer „Vicente Fidel Lopez“ und den argentinischen Behörden in Ushuaia geleistete Hilfe verdient dankbare Anerkennung.


Mit Sicherheit war aber die Schiffsführung bestrebt, die Fahrwassermitte einzuhalten. Ausreichende Landmarken standen zur Verfügung, so daß die Positionen durch Kreuzpeilungen kontrolliert werden konnten. Es erhebt sich die Frage, ob die Mitte tatsächlich durch die Algenfelder zu bestimmen war. Es wäre wegen der vagen Lokalisierung des Fahrwassers sicherer gewesen, mit einem großen Schiff die Inselgruppe östlich zu umfahren. Der Zweite Offizier des Dampfers BLÜCHER hat dies bereits in einem Bericht für die »Annalen der Hydrographie« von 1912 geraten, auch wenn schon Schiffe mit größerem Tiefgang als die MONTE CERVANTES die Passage durchfahren hatten. Sicher ist auch, daß der Kapitän nicht unter Zeitdruck stand, da die Yendegaia Bucht nur 15 sm von Ushuaia liegt. Das östliche Umfahren der Eclairers hätte die Distanz nur um 3 sm verlängert.

Es soll hier im Nachhinein keine Besserwisserie betrieben werden. Das Seeamt hat damals einen Spruch gefällt, der auch heute noch nachvollziehbar ist. Hier geht es lediglich darum, Faktoren noch einmal aufzugreifen, die damals nicht geklärt werden konnten. Es führte also eine Kette von unglücklichen Umständen zur Strandung:

- der Entschluß, die Eclairer-Passage zu benutzen,
- die volle Fahrt des Schiffes,
- die Bestimmung der Fahrwassermitte durch die Algenfelder und
- die unzureichende Vermessung und Auslotung des Seegebietes.

Die Seeamtsverhandlung ließ auch wichtige Fragen offen:

- die Position der MONTE CERVANTES westwärts der Kurslinie, trotz starken Westwinds und eines nach Osten setzenden Stroms,
- das eventuelle Ausweichen vor einem Algenfleck kurz vor dem Auflaufen,

Telegramm Nr. 207 Entnommen den 21 1924 um 12 Uhr 12 Min. von durch 17	Bognel na Transradio Belling	 Deutscher Reichstelegraph Befördert den _____ um _____ in Stg. _____ an _____ durch _____
	Telegramm aus Ushinaia	
geordnet vorkl. Brief folgt Günther		
Zusch. f. Leipzig an Berlin transradio ab Telegramm dort wiederbar.		

n den 21 1924 Min. durch 17	Lelling Leipzig	Deutscher Reichstelegraph Befördert den _____ um _____ in Stg. _____ an _____ durch _____
	Telegramm aus Monte Sarminto Nordlich	
Eine Karte Monte Sarminto frankieren Günther		

Telegramme des 3. Funkoffiziers an die Angehörigen

DEBEG
Deutsche Betriebsgesellschaft
für drahtlose Telegrafie
BERLIN SW. 11

Hbg. den 27/8. 1929.

An den
Funkbeamten Herrn
auf Dampfer

Günther Belling,
Hamburg

Sie werden hierdurch aufgefordert, unverzüglich ^{auf}~~von~~
dem Dampfer Frank Levanke
der Hamburg - Südamerikanischen
Dampfschiffahrt-Ges. Hamburg
als III Funkbeamter an Stelle des III Funkbeamten
Herrn Wienis vorschriftsmäßig ^{an}~~ab~~ zumustern.

Das Schiff geht voraussichtlich am 13/9.
von Hamburg aus in See.

Im Behinderungsfalle wollen Sie den Unterzeichneten
sofort benachrichtigen.

Dienstantritt am 27 Aug. 1929.



Deutsche Betriebsgesellschaft
für drahtlose Telegrafie m. b. H. Berlin
Haupt-Zweigstelle Hamburg.

Debeg Nr. 38 50 Bl. 4. 27. W.

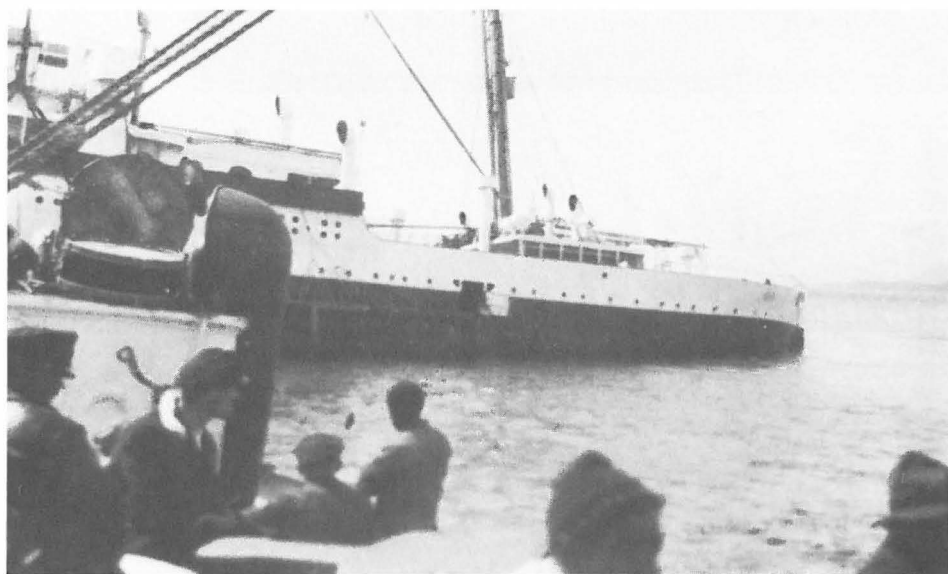
Die Anmusterung des 3. Funkoffiziers. Zur damaligen Zeit wurden die Funker noch von der DEBEG vermittelt und waren nicht Angestellte der Reederei

– die Beweiskraft der Seekarte, auf der Kapitän Hepe (er war immerhin Beteiligter) aus dem Gedächtnis Kurse und Peilungen eingetragen hatte.

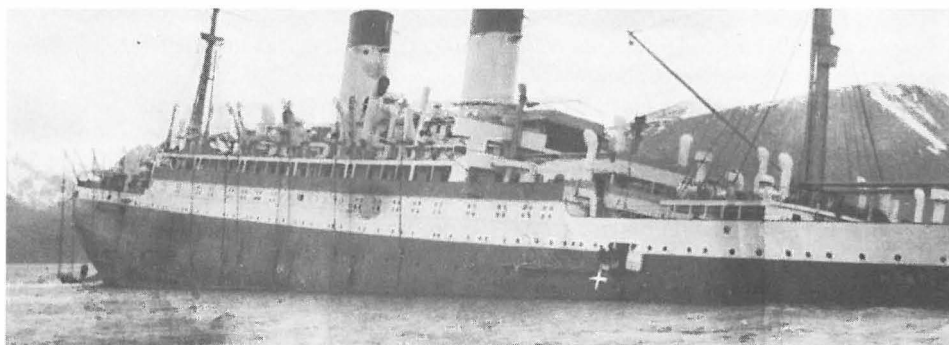
Im Endeffekt sprach die Tatsache, daß der Unglücksfelsen nicht in der Seekarte verzeichnet war, die Schiffsführung von einem Verschulden frei. Auch die Benutzung der Passage muß sicherlich unter dem Gesichtspunkt gesehen werden, daß den Passagieren etwas Besonderes geboten werden sollte.

Das Leben der Geretteten in Ushuaia

Ushuaia ist der südlichste Ort Südamerikas und wurde 1868 durch Thomas Bridges gegründet, der sich dort mit einer protestantischen Mission niederließ. Ushuaia war die Hauptstadt des argentinischen Feuerlandes, besaß eine Strafanstalt und hatte 1400 Einwohner. Darüber hinaus gab es noch 180 Soldaten und etwa 700 Sträflinge. Der Ort war für die Hamburg-Süd-



Sogar das Schlagzeug der Bordkapelle wurde vom Havaristen geborgen



Kapitän Dreyer (Markierung) auf seinem sinkenden Schiff

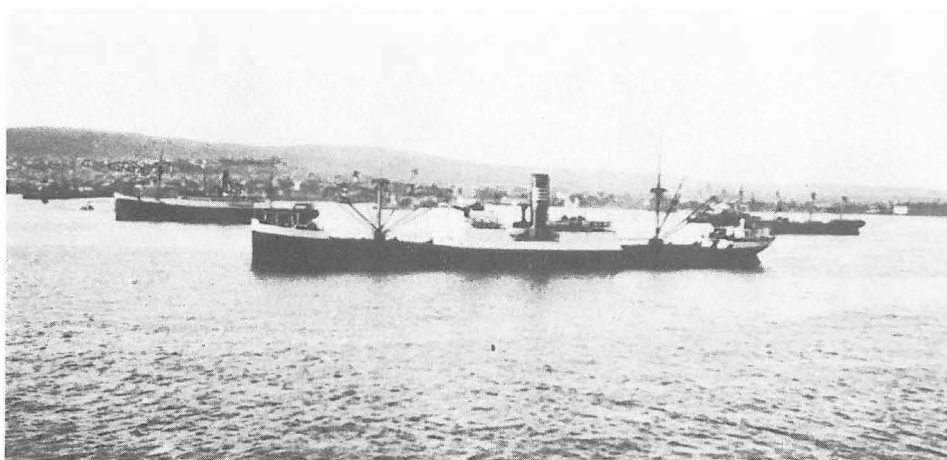


*Bergen und
Übergabe des
Passagiergepäcks*

Dampfer ein beliebtes Anlaufziel, da er im Sommer (Januar!) einen malerischen Anblick und einen angenehmen Aufenthalt bot.¹⁸

Diese Angaben vermitteln einen Eindruck, wie schwierig es gewesen sein muß, die Geretteten (1117 Passagiere und 330 Besatzungsmitglieder) unterzubringen. Privathäuser und Gastwirtschaften wurden zur Verfügung gestellt, das Decks- und Maschinenpersonal kam in einem Schuppen unter. Um die ärgste Not zu lindern, barg man von der MONTE CERVANTES noch Teile des Gepäcks und Bettzeug. Aber der größte Teil des Mannschaftsgepäcks ließ sich nicht mehr retten.

Da man in Ushuaia natürlich nicht auf die Verpflegung so vieler Menschen eingerichtet war, bemühte man sich auch, Proviant vom Havaristen zu bergen. Einwohner und Sträflinge taten alles in ihren Kräften Stehende, um den Geretteten das Leben zu erleichtern. Auch Telegramme an die Angehörigen wurden aufgegeben.



Die Reede von Magellanes



Punta Arenas

Am 26. Januar fanden sich die Schiffbrüchigen zu einer Andacht zusammen. Pfarrer Hühnermund, der zu ihnen gehörte, ließ die Geschehnisse noch einmal Revue passieren. Besonders würdige Worte fand er für den Einsatz des Kapitäns und der Offiziere. Im Überschwang der Gefühle ließ er sich auch zu chauvinistischen Äußerungen hinreißen (siehe Anhang).¹⁹

In der Nacht vom 24. zum 25. Januar beordete die Hamburg-Süd das Schwesterschiff MONTE SARMIENTO von Mar del Plata nach Ushuaia. Einen Tag nach der Andacht konnten die Geretteten dort an Bord gehen. Die vorwiegend südamerikanischen Fahrgäste wurden in Buenos Aires ausgeschifft. Bis auf einige Stewards, die Verwendung auf dem Kompaniedampfer ANTONIO DELFINO fanden, trafen die Besatzungsmitglieder am 27. Februar in Hamburg ein. Viele von ihnen trugen noch immer nur weiße Jacken und Hosen.²⁰ Für diese Seeleute hatte eine abenteuerliche Reise ihr Ende gefunden.



In drangvoller Enge mußten die Schiffbrüchigen die Nächte verbringen

Abschließende Wertung

Das Seeamt hatte mit der Abwägung der Umstände, die zum Unfall führten, sicher keine leichte Arbeit. Die beiden Hauptbeteiligten standen nicht für eine Befragung zur Verfügung. Der Kapitän war mit seinem Schiff untergegangen, der nautische Berater erschien nicht zur Verhandlung. Wichtiges Dokumentationsmaterial konnte nicht ausgewertet werden. Das deutsche Seehandbuch bezog sich nur auf argentinische Angaben, und es wurde eine englische Seekarte für die Passage des Beagle-Kanals benutzt.

Auffällig erscheint, daß das Seeamt bereits eine gute Woche nach Ankunft der Besatzung tagte. Aus heutiger Sicht erscheint diese Zeit für umfangreiche Recherchen zu kurz. Auf der anderen Seite war wegen des enormen öffentlichen Interesses sicherlich der Druck groß, schnell zu einem Verhandlungsergebnis zu kommen. Trotzdem verwundert es, daß die wider-



*Die Heimreise der Geretteten auf
der MONTE SARMIENTO*



sprüchlichen Angaben bezüglich einer Kursänderung unmittelbar vor dem Auflaufen nicht geklärt wurden, bevor das Seeamt seinen Spruch formulierte. Ein eventuelles Ruderlegen hätte z.B. Ursache für den Unfall sein können.

Weiterhin wird die rechtliche Seite des Unfallhergangs gewürdigt, nicht aber die psychologische Handlungsmotivation der Schiffsführung. Auch heute noch ist es üblich, daß der Lotse das Schiff in der Regel »fährt«. Insofern bestand zumindest die Möglichkeit, daß das Verhältnis zwischen Kapitän und nautischem Berater nach der Entscheidung Dreyers, seinen Dampfer selbst zu führen, etwas unterkühlt war.

Ausgesprochen begrüßenswert ist die klare Stellungnahme zu den Selbstmordgerüchten des Kapitäns. Bei Unfällen mit Passagierschiffen kam es immer wieder zu mysteriösen Vorfällen. So erschoss sich der Kapitän des HAPAG-Kreuzfahrtschiffes PRINZESSIN VICTORIA LUISE am 16. Dezember 1906 nach dem Auflaufen seines Dampfers vor Kingston.²¹ Um Kapitän Smith von der TITANIC rankten sich Selbstmordgerüchte.²² Kapitän Turner von der LUSITANIA machte sich zeitlebens Vorwürfe wegen der vielen Opfer bei der Torpedierung seines Schiffes und starb als gebrochener Mann.²³ So ist es nicht verwunderlich, daß die zeitgenössische Tagespresse in längeren Ausführungen auf einen eventuellen Freitod des Kapitäns anspielte. Es wurde sogar berichtet, daß er im Augenblick des Untergangs an das Geländer der Brücke trat und die Schiffsflagge (was immer das auch sein mochte) hißte. Ein Kapitän, der als einziger mit seinem Schiff untergeht, paßt natürlich fabelhaft für eine Legendenbildung. Auch mit Vorverurteilungen und Falschmeldungen sparte die Presse nicht. In einem Artikel heißt es: *Ergänzend wird gemeldet, daß das Schiff nicht infolge eines Sturmes, sondern wegen falscher Berechnung des Kurses aufgelaufen ist.*

Erstaunlich sind die Parallelen zu den Unfällen der MAXIM GORKI vor Spitzbergen (1989) und dem Untergang der MIKHAIL LERMONTOV in der Cook Strait (Neuseeland) (1986), bei dem auch ein Lotse an Bord war und ein Besatzungsmitglied den Tod fand.²⁴

Bis zum Jahr 1987 gingen in diesem Jahrhundert 83 Passagierschiffe durch Strandungen verloren.²⁵ Die MONTE CERVANTES verfügte nur über Spindeldavits, von denen ein Paar jeweils zwei Boote zu bedienen hatte. Die Tatsache, daß bei diesen Aussetzvorrichtungen die Rettung der Passagiere unter ungünstigen Wetterbedingungen in Rekordzeit erfolgte, nötigt dem



Kranz und Kreuz wurden anlässlich der Andacht für den ums Leben gekommenen Kapitän angefertigt

Fachmann auch heute noch höchsten Respekt ab. In der Zeit der Besatzungsreduzierungen, Zweitregister und Ausflagungen kann dies nicht genug gewürdigt werden.

Die MONTE CERVANTES war ein vom Pech verfolgtes Schiff; nachdem es erst im nördlichsten Teil der Erde einen Unfall erlitten hatte, ging es kurz darauf im südlichsten Erdteil verloren. Der Erfolg der Monte-Schiffe aber war so groß, daß die Reederei noch zwei Nachbauten orderte.²⁶

Anhang

Andacht

*gehalten nach dem Untergang der »Monte Cervantes« in Ushuaia
(Feuerland)*

am 26. Januar 1930.

von Pfarrer Hühnermund.

Gefährten der Not! Wir alle, die wir uns hier unter freiem Himmel zu einer Andachtsstunde versammelt haben, sind erschüttert von dem, was hinter uns liegt, Schiffbruch!!! Ein furchtbares Wort. Schon zitterte unser Herz, wenn wir in der Kindheit Geschichten von untergegangenen Schiffen hörten. Und nun sind wir selbst Schiffbrüchige. Ein stolzes Schiff, mit allen Errungenschaften der Technik ausgestattet, dort drüben zwischen jenen heimtückischen Klippen reckt es seine Arme erbarmungslehend aus den dunklen Tiefen empor. Nicht wahr, Ihr alle hattet Euch diese Reise anders gedacht. Für die einen sollte es ein Vergnügen sein, andere erhofften Erholung von aufreibender Arbeit. Und als jener furchtbare Stoss, den wir nie in unserem Leben vergessen werden, zitternd durch das Schiff lief, als wir unser nacktes Leben den schwanken Rettungsbooten anvertrauten, als wir durch die hochaufschliessenden Wogen von neuer Todesangst geschreckt wurden, nicht wahr, da beseelte unser Herz doch nur ein Gedanke, wenn wir doch bald eine Zuflucht fänden. Nach stundenlangen, angstvollen Arbeiten unserer über jedes Lob erhabenen Schiffsmannschaft fanden wir eine Zuflucht und atmeten auf, als wir bei den freundlichen Einwohnern dieses Ortes als Schiffbrüchige aufgenommen wurden.

Hier wachten wir aus unserer Betäubung auf, als die unmittelbare Todesangst von uns gewichen war, da wurde uns erst die Grösse des Unglücks klar. Unsere Not, die Not der Unseren in der fernen, fernen Heimat, ihre Tränen bei den ersten Nachrichten vom Unglück, unsere Mittellosigkeit, denn die Meisten haben alles verloren und ich selbst gehöre zu Euch, denn nichts als diesen Rock und diesen Mantel, in dem ich vor Euch stehe, rettete ich.

Freunde! – Wollen wir unsere Zuflucht, die wir mit schreckerfülltem Herzen suchen, eine Zuflucht, die unserer Seele nottut, nicht wo anders suchen, als auf dieser Erde? Wollen wir uns nicht mit unserer bitteren Not der inneren Verlassenheit, die uns alle ja unendlich mehr bedrückt, als die äussere, an den wenden, der auch der Herr dieses Unglücks ist. Ein Wort der Heiligen Schrift, die heute so sehr verachtet ist, ist mir in diesen Stunden ganz gross geworden und das Wort will ich Euch geben, damit sich Eure Herzen daran klammern können, auch über diese Stunden hinaus. Es ist das Wort aus dem Alten Testament: ›Herr Gott, du bist unsere Zuflucht für und für, ehe denn die Berge wurden und die Erde und die Welt geschaffen wurden, bist Du, Gott, von Ewigkeit zu Ewigkeit.‹

Zu ihm wollen wir gehen, wollen uns klar werden, dass er es war, der auch über diesem Schicksal stand. Er hat uns gezeigt, dass wir mit der Redensart, »Der liebe Gott« aufräumen müssen. Hat uns bewiesen, mit schrecklicher Deutlichkeit »Ich bin der Herr. Ein altes Wort von ihm heisst »Er macht seine Engel zu Blitzen und seine Diener zu Feuerflammen.« So kann er sie auch zu Felsenriffen und Wasserwogen machen. Wollt Ihr diese teurerkaufte Erkenntnis in Euer Leben mit hinausnehmen, Brüder, in Euer Leben, dass Euch von neuem Geschenk ist, dann liegt ein Segen in unserer Not, grösser als wir vielleicht jetzt glauben wollen, nämlich der Segen der alles von Gott erwartenden Demut.

Anmerkungen:

- 1 Prager, Hans Georg: Blohm + Voss. Herford 1977, S. 126.
- 2 Traumschiffe: Die Monte-Schiffe der Hamburg-Süd. In: Schifffahrt international 2/1985.
- 3 Ebd. Die MONTE OLIVIA wurde am 23.4.1925 in Dienst gestellt.
- 4 Eine sechstägige Reise nach London war bereits ab 65 DM zu buchen.
- 5 Prager (wie Anm. 1), S. 128.
- 6 Die Angabe ist dem Protokoll der Seeamtsverhandlung entnommen und weicht von anderen Angaben ab.
- 7 Kludas, Arnold; Cooper, James; Pein, Joachim: The Hamburg South American Line. Kendal 1989, S. 76.
- 8 Prager (wie Anm. 1).
- 9 Kludas, Arnold: Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt. Bd. 4 (= Schriften des DSM Bd. 21). Hamburg 1989, S. 208.
- 10 Ebd.
- 11 + 100 A + E.
- 12 Die genaue Unfallschilderung ist Kludas (wie Anm. 9), S. 213, zu entnehmen.
- 13 Auszug aus dem Secamtspruch.
- 14 Die MONTE CERVANTES führte für dieses Seegebiet englische Seekarten mit.
- 15 Diese Algenart wurzelt an den Untiefen in dieser Gegend, so daß die Felder als relativ stationär zu betrachten sind, zumindest bei ruhiger See. – Als Einschränkung dieser Feststellung muß aber die Aussage eines Sachverständigen gelten, der anmerkte, daß *es vorkomme, in der Passage große Kelpfelder treibend zu finden*. Er führte weiter aus, noch im Jahre 1929 mit der ANTONIO DELFINO (24 Fuß Tiefgang) auf die gleiche Weise nur nach Kelpfeldern steuernd durch die Passage gefahren zu sein. Bei klarer Sicht könne man aber gut nach dem Mt. La Cloche fahren. Die Stromgeschwindigkeit betrage in der Passage höchstens 0,5 kn.
- 16 Zur damaligen Zeit.
- 17 Was bei der z.Zt. vorherrschenden Windrichtung und Stärke (WSW 7) weniger gewesen sein wird.
- 18 Die Angaben entstammen dem deutschen Seehandbuch.
- 19 Er verherrlichte die fast völlige Vernichtung des deutschen Ostasiengeschwaders unter Graf Spee am 8.12.1914 (Falklandinseln).
- 20 Die Angaben entstammen zeitgenössischen Presseberichten.
- 21 Seeamtsverhandlung vom 23.5.1907 in Hamburg. Vgl. hierzu Kludas (wie Anm. 9), S. 188ff.
- 22 Schneider, Wolf: Mythos TITANIC. Das Protokoll der Katastrophe. Hamburg 1986, S. 153.
- 23 Hickey, Des; Smith, Gus: LUSITANIA: Die Chronik der letzten Fahrt des Ozeanriesen. Bern 1983, S. 283.
- 24 Watson, Milton A.: Desasters at Sea. Wellingborough 1987, S. 183ff.
- 25 Ebd., S. 185.
- 26 Die MONTE ROSA kam 1931, die MONTE PASCOAL im gleichen Jahr in Fahrt. Bei ihnen wurde gleich die Promenadendeckverglasung bis zur Back durchgezogen.