

Verschollen

Glüsing, Jutta

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Glüsing, J. (1988). Verschollen. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 11, 103-108. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55842-2>

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.

VERSCHOLLEN

VON JUTTA GLÜSING

*Es läßt sich nicht leugnen,
daß die Salomoninseln eine
unzulängliche Inselgruppe sind.
Andererseits gibt es noch schlimmere
Stellen auf der Welt.*

Jack London

Am 10. März 1886 verließ der Schoner NIUAFO'OU Apia, den Hafen der Samoa-Insel Upolu, um seine Reise zu den Salomon-Inseln, Neu-Hebriden und dem Bismarck-Archipel anzutreten. Geführt wurde das Schiff von dem jungen Flensburger Kapitän Johann Christian Hoyer. Unterwegs ging das Schiff samt Mannschaft verloren.

In diesen Tagen wurde in Flensburg ein großer Findling an die Hafenspitze verbracht. Er soll an alle diejenigen Flensburger Seeleute erinnern, die draußen geblieben sind, die den Tod auf den Meeren gefunden haben. So heißt es in den seefahrtsbezogenen Kreisen, die diese Gedenkstätte einrichten möchten. In diesem Sommer 1988 soll der Findling als Gedenkstätte offiziell eingeweiht werden. Dann wird eine bronzene Tafel mit einem Spruch, über den zur Zeit nachgedacht wird, auch dem Nichteingeweihten die Bestimmung dieses großen Findlings verdeutlichen!

Erst 1985 war in Hamburg eine Gedenkstätte *für alle die Seeleute und Seefischer* errichtet worden, *die in Ausübung des Berufes ihr Leben auf See ließen und die nie mehr in die Heimat zurückgekehrt sind.*¹

Für diesen Zweck war 1980 ein Verein mit dem Namen *Platz der Seefahrt* in Hamburg gegründet worden; der damalige Bundespräsident Karl Carstens übernahm die Schirmherrschaft über die Spendensammlung zur Errichtung eines nationalen Denkmals. In dem Ideenwettbewerb, zu dem in einem zweiten Anlauf neun Bildhauer eingeladen wurden, wird der Anlaß, Sinn und Zweck dieser zu schaffenden Gedenkstätte folgendermaßen umrissen: *In allen bekannten Schiffländern hat man zu Ehren der auf See gebliebenen Seeleute der Handelsmarine eine Gedenkstätte geschaffen, welche die Erinnerung an diese Toten bewahrt. Eine Gedenkstätte, die an alle auf See gebliebenen Toten der deutschen Handelsmarine und der Fischerei erinnert, fehlt in der Bundesrepublik Deutschland. Dies wird in der Schifffahrt bedauert. Allein in den Jahren 1951 bis 1979 war nach offiziellen Angaben der Verlust von 340 Schiffen unter deutscher Flagge zu beklagen. 711 Besatzungsmitglieder fanden dabei den Seemannsod.*²

Der Entwurf des norddeutschen Künstlers Manfred Sihle-Wissel aus Hamburg wurde durch die Jury ausgewählt. Als Standort für die Gedenkstätte kam die Uferpromenade nahe dem Altonaer Fischmarkt in Frage. Dort steht sie nun, die *Madonna der Seefahrt*. Der Bildidee des Künstlers lag der Gedanke zugrunde, *zum Ehrenmal für die auf See Gebliebenen ..., eine Frau zu gestalten, die in geschlossener Form zusammengekauert, ihren Blick über den Elbstrom in die Ferne richtet.*³

Einer heroisierenden Lösung ähnlich den anderen europäischen Seemannsgedenkstätten, die für die Auftraggeber als Vorbilder galten, war der Künstler abgeneigt: *Das Sterben in*

den Naturgewalten schien in dieser Arbeit nicht ausdrückbar, nur Zurückhaltung in der Darstellung möglich⁴ ... Nicht dem Schmerz sollte Raum gegeben, nicht das unerbittliche Wüten der Gewalten beklagt, sondern eine mögliche Haltung angesichts des Todes nahestehender Menschen gezeigt werden.⁵ (Sihle-Wissel) Auch die Findung einer Inschrift für diese Seemanns-Gedenkstätte war mit einer Ausschreibung und mit einem Aufruf in einer Hamburger Zeitung verbunden. Ausgewählt wurde ein Spruch von Joseph Conrad:

*Der unvergänglichen See
den Schiffen die nicht mehr sind
und den schlichten Männern
deren Tage nicht wiederkehren.*

Diese Mahnmal-Idee erfährt dieser Tage eine Wiederholung in Flensburg. Die *Madonna der Seefahrt* vom Elbufer, so ihr Name heute – sie wurde in einer rheinischen Gießerei hergestellt⁶ –, oder ein ähnliches Gebilde wird für die nördliche Hafenstadt an der Ostsee nicht zu finanzieren gewesen sein. Hier wird ein monumentaler Findling auf die verunglückten Flensburger Seeleute aufmerksam machen. Ihre Zahl ist sicher zu groß, als daß man sie namentlich aufzählte. Wer kennt überhaupt ihre Namen, ihre Schicksale?

Das Hamburger Denkmal entstand aus der Idee heraus, daß eine Schiffahrtsnation von einigem Rang ihren auf See gebliebenen Fischern und Seeleuten der Handelsschifffahrt entsprechend der Größe des Opfers – ca. 35 000 auf dem Meere gebliebene Seeleute⁷ – eine angemessene und würdige Gedenkstätte errichten sollte!

Dabei gibt es – anerkanntermaßen – Gedenkstätten auch in Deutschland, wo ganzer Schiffsbesatzungen oder einzelner verschollener Seeleute fast unauffällig gedacht wurde. In diesem Zusammenhang soll auf zwei Beispiele auf einem Flensburger Friedhof aufmerksam gemacht werden, zumal eines bereits vor vier Jahren ins Flensburger Schiffahrtsmuseum gewandert ist!

Es handelt sich hierbei um den Gedenkstein für den eingangs erwähnten Kapitän Johann Christian Hoyer, dessen kurzes Leben bis zu seinem Seemannstod nur bruchstückhaft mit Hilfe von Briefen und anderen Dokumenten⁸ skizziert werden kann. Dem Gedenkstein (Abb. 2) sind weder der Name des Verschollenen noch seine Lebensdaten zu entnehmen:

*Meinem
verschollenen
Bruder
gewidmet.*

*Ob auch in fernen
Meereswogen
Dein Haupt zur
Ruhe sanft gebettet
Sei Deiner hier
doch still gedacht.*

Bis 1984 lag dieser Gedenkstein in Form eines aufgeschlagenen Buches⁹ auf der Grabstätte der Familie Hoyer; diese ist vermutlich nach dem Tod des Flensburger Kapitäns Johann Gebhard Hoyer (27. 7. 1823 – 22. 3. 1888) auf dem Mühlenfriedhof eingerichtet worden. Für ihn und seine Familie wurde damals ein kleiner Fels aus Steinen aufgemauert, den ein Marmorkreuz krönte.¹⁰

Johann Gebhard Hoyer war auf Alsen geboren und kam spätestens 1859 nach Flensburg, wo er seine Frau Catharina Lucia Dorothea, geb. Ohlerich, am 12. Januar 1859 heiratete. Im selben Jahr wurde ihr Sohn Johann Christian Hoyer, am 24. November 1859, geboren. Auch die Angaben über das Leben Johann Gebhard Hoyers sind spärlich, vermutlich fuhr er auf verschiedenen Schiffen, u.a. auf der BOY BENDIXEN aus Apenrade.



Abb. 1 (links) Job. Chr. Hoyer (1859–1886) als Matrose des Artillerieschulschiffs MARS in Wilhelmshaven. Fotografie von 1882. (Foto: Schiffahrtsmuseum Flensburg) Abb. 2 (rechts) Gedenkstein für den verschollenen Kapitän Job. Chr. Hoyer vom Mühlenfriedhof in Flensburg. Nach 1888. Heute im Schiffahrtsmuseum Flensburg. (Foto: Schiffahrtsmuseum Flensburg)

Als er 1888 in Flensburg starb, war er gerade zwei Jahre zu Hause gewesen. 1886 war er als Schiffsführer aus den Diensten für die Deutsche Handels- & Plantagen-Gesellschaft der Südsee-Inseln zu Hamburg ausgeschieden, nachdem er über sieben Jahre die »Interessen« dieses Hamburger Handelshauses in Apia auf der Samoa-Insel Upolu vertreten hatte.

Hervorgegangen ist diese Aktiengesellschaft aus dem Haus Joh. Cesar Godeffroy & Sohn in Hamburg, das 1855 ihr erstes Schiff in die Südsee geschickt hatte. Eine Niederlassung wurde in Apia errichtet, weitere Vertretungen auf den Inseln der Samoa-Gruppe folgten. Deren Leiter, August Unsholm, wurde hamburgischer Konsul.

Seit 1839 gab es dort bereits den amerikanischen und den britischen Konsul; gemeinsam mit dem deutschen Konsul kontrollierten sie bis 1899 die samoanische Regierung. Aufgrund ihrer erfolgreichen Expansionspolitik wurden die Godeffroys *die Könige der Südsee* genannt. Die Firma widmete sich dem Handel mit Perlen und Perlmutter, Kokosnußöl und Trempang. Kokos- und Baumwollplantagen entstanden. Große Schiffe brachten die Frachten nach Hamburg, die von den eigenen Plantagen und aus dem Tauschhandel auf Upolu stammten oder mit eigenen kleinen Segelschiffen von den benachbarten Inselgruppen herangeschifft worden waren.

Trotzdem geriet die Firma Godeffroy in Deutschland in Schwierigkeiten. Sie mußte ihren Besitz in der Südsee einer Aktiengesellschaft übergeben. Godeffroys Nachfolger wurde 1878 die oben genannte Deutsche Handels- & Plantagen-Gesellschaft.

Vermutlich wurde Johann Gebhard Hoyer 1878 Kapitän auf dem ehemaligen Godeffroy-Schiff ETIENNE, einer Bark, die 1863/64 bei Conradi in Kiel gebaut worden war. Hoyers Vorgänger, Kapitän G. Levisohn, war im Herbst 1877 auf einem Missionsärzteschiff nach Sydney in ein Hospital gebracht worden, um dort seine Verletzung, die er durch einen Eingeborenenpfeil erhalten hatte, auszukurieren.

Dieses ist ein Brief Johann Christian Hoyers zu entnehmen, den dieser am 23. November 1877 aus Sydney an seine Mutter schrieb. Hoyer jun. teilte seiner Mutter mit, daß er auf ein Wiedersehen mit seinem Vater in Apia hoffe. Er selbst dürfte in jenem

Jahr auf der PETER GODEFFROY als Leichtmatrose unter Kapitän H.W. Wendt, bei dem er schon als Decksjunge gefahren war, von Hamburg nach Australien gesegelt sein. In Port Adelaide hatten sie Weizenmehl für Sydney geladen; dann sollte die Fahrt weiter nach Apia gehen.

Eine spätere Nachricht an seine Mutter in Flensburg datiert vom 20. November 1879. Er schrieb damals aus Cheribon (Java), wo die gesamte Mannschaft erbärmlich krank gewesen war. Grund dieses Übels war das verdorbene Trinkwasser an Bord. Er berichtete zudem, daß sie nun mit einer Zuckerladung nach Europa gehen sollten. Die nächste Post erwartete er in Falmouth/England. Danach sollte das Schiff – vermutlich wieder die PETER GODEFFROY – gründlich überholt werden.¹¹

Als letztes eigenhändiges Lebenszeichen Johann Christian Hoyers ist ein weiterer Brief erhalten, den er am 23. Januar 1882 an Bord des Artillerieschulschiffs MARS, das in Wilhelmshaven lag, wiederum an seine Mutter schrieb. Aus diesem Brief spricht eine große Unlust und ein Unwohlsein, das offensichtlich körperliche Auswirkungen hatte, zumal ihn *das Fressen an Bord ekelt*. Er teilte seiner Mutter mit, daß er seiner Schwester Anna, an der er sehr hing, eine Fotografie geschickt habe (Abb. 1).

Mit Ablauf seiner Wehrpflicht in der Kaiserlichen Marine, die drei Jahre betrug, fand Johann Christian Hoyer höchstwahrscheinlich bei seinem vormaligen Arbeitgeber, der Deutschen Handels- & Plantagen-Gesellschaft der Südsee-Inseln zu Hamburg, wieder eine Anstellung als Seemann.

In einem Schreiben vom 5. März 1886 zur Verabschiedung seines Vaters, des Kapitäns Johann Gebhard Hoyer, in Apia heißt es: *Zum Glück behalten wir wenigstens Ihren Sohn, der gewiß seines Vaters würdiger Nachfolger werden wird.*

Am 10. März 1886, also 5 Tage nach dieser Verabschiedung des alten Kapitäns Hoyer durch einen Verwaltungsangestellten in Apia, verläßt Johann Christian Hoyer mit dem Schoner NIUAFO'OU den Hafen Apia mit dem Ziel, die Salomon-Inseln, Neu-Hebriden und den Bismarck-Archipel anzulaufen. Schon sein erstes Ziel sollten er und seine Mannschaft nie erreichen!

Trotz großer Anstrengungen, auch von Seiten der deutschen Regierungsvertreter auf Upolu, konnte dieses Schiffsunglück nicht aufgeklärt werden. Vergeblich war das deutsche Kanonenboot ADLER noch 1886 nach den Salomon-Inseln beordert worden. Am 17. Februar 1888 erfolgte der Spruch des Hamburger Seeamtes, demzufolge der Gaffelschoner NIUAFO'OU mit Heimathafen Hamburg als verschollen festgestellt wurde.¹²

Als Fracht des 1872 in Kalifornien gebauten Schiffes werden Stückgüter und Contanten angegeben; beides war mit M. 27835 versichert, nicht aber der Kasko und die Ausrüstung. Da das Schiff nie nach Europa gekommen war, fehlen genauere Anhaltspunkte über die Classe, Besichtigung und den Zustand des Schiffes. Auch über die Mannschaft, die zum größten Teil aus Südsee-Insulanern bestand, konnten keine genauen Angaben gemacht werden.

Ein letztes abschließendes Dokument in dieser Angelegenheit verfaßte der Kaiserliche Konsul auf Apia, Dr. Knappe, am 24. April 1889 an den Schwager des verschollenen Johann Christian Hoyer, an Chr. Marcus Matthias Nahnsen in Flensburg, als Antwort auf dessen Brief vom selben Jahr: *Auf die Anfrage vom 14. Februar d. Js. erwidere ich Euer Wohlgeboren ergebenst, daß über den Tod des Führers desselben dem Jahre 1886 verschollenen Schooners NIUAFOU (Unterscheidungssignal R.F.S.V.), Kapitäns Johann Hoyer, zuverlässige Nachrichten hier nicht vorliegen. Gewiß ist nur soviel, daß Kapitän Hoyer mit dem gedachten Schiff am 10. März jenes Jahres vom hiesigen Hafen eine Reise nach den Neu-Hebriden und Salomoninseln angetreten hat, von welcher er und das Schiff bisher nicht zurückgekehrt sind. Gerüchten zufolge, welche im August 1886 hierher gelangten, soll die*



Abb. 3 Gedenkstein für den Flensburger Seemaschinisten Christian Christensen (1869–1897) auf dem Mühlenfriedhof in Flensburg. Nach 1897. (Foto: Schiffahrtsmuseum Flensburg)

NIUAFOU von Eingeborenen der Insel Malayta (in der Salomonsgruppe) geraubt und die Besatzung ermordet worden sein.

Vermögen hat Hoyer, soviel bekannt, hier nicht zurückgelassen, insbesondere hat derselbe zur Zeit seiner Abreise ein Guthaben bei der hiesigen Hauptagentur der deutschen Handels- & Plantagen-Gesellschaft nicht gehabt. Testamentarische Bestimmungen sind hier nicht bekannt.

Zwischen diesem Brief und dem Hamburger Seeamtsspruch ist mehr als ein Jahr verstrichen. Inzwischen war der alte Kapitän Hoyer in Flensburg verstorben, eine »Ruhestätte« für die Familie Hoyer auf dem dortigen Mühlenfriedhof eingerichtet. Nun sorgte die Schwester Anna des verschollenen jungen Kapitäns Johann Christian Hoyer für den oben erwähnten Gedenkstein in Form eines aufgeschlagenen Buches, um an das Schicksal ihres Bruders zu erinnern. Den Vers soll – nach der Erzählung der Nachkommen der Familie Hoyer – Anna Nahnsen (1862–1925), geb. Hoyer, selbst verfaßt haben.

Auch anderes wird in der Familie überliefert, nämlich welches Schicksal die Mannschaft der NIUAFOU bei den Salomon-Inseln ereilt habe! Nicht nur Jack London spricht von der Insel Malaita als der wildesten der östlichen Salomoninseln. Auch andere Augenzeugen haben den *Kannibalenschmaus* Melanesiens in ausführlichen Schilderungen der Nachwelt hinterlassen.¹³

In unmittelbarer Nähe dieser Kapitängedenkstätte der Familie Hoyer befindet sich ein schwarzer Marmorobelisk (Abb. 3) auf dem Mühlenfriedhof. Er steht für sich allein auf einem abgetrennten Rasenstück, samt Sockel über 3 m hoch. Der Obelisk hat eine Hauptansicht, ausgezeichnet durch ein in den Stein gehauenes Emblem, das sich aus einem Anker, einem Zahnrad und Hammer und Zange zusammensetzt. Darunter, etwa in Augenhöhe, ist folgende Inschrift zu lesen:

Dem / Andenken / unseres Kollegen, / des Seemaschinisten / Christian / Christensen / aus Flensburg / in treuer Erinnerung / gewidmet.

Sinngemäß schließen sich die Inschriften der anderen drei Seiten des Obeliskens folgendermaßen an:

Geboren / am 20. Novbr. 1869 / u. am 3. März 1897 / während eines Sturmes / im engl. Canal / über Bord gespült / u. ertrunken.

Errichtet / von seinen, an der / chinesischen / Küste / fahrenden / Kollegen.

Wer / im Gedächtnis / seiner Lieben lebt, / der ist nicht tot, / der ist nur fern: / tot ist nur wer / vergessen ist!

Den Seemaschinisten Christian Christensen hatte am 3. März 1897 eine Sturzwele von Bord des Flensburger Dampfers TRITOS gespült. Mit ihm zusammen erkrankte der chinesische Steward Gwang Sam aus Kanton. Das Schiff, das sich auf der Fahrt von Hamburg nach Wladiwostock befand, gehörte der Flensburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft von 1869. Laut Spruch des Seeamtes in Flensburg vom 11. Mai 1897 war der Unfall lediglich auf elementare Ereignisse zurückzuführen.¹⁴

Beide Erinnerungsstätten, angelegt gegen Ende des 19. Jahrhunderts, sind trotz der unterschiedlichen Gestaltung ganz auf die verstorbene Person festgelegt, auf den *Bruder*, auf den *Kollegen*. Trotz einer gewissen Zurückhaltung erzählen sie schicksalhaftes Leben, das auf See sein Ende fand. Sehr verhalten und anrührend der Spruch der Schwester Anna, bibelreif, aber doch eher einer Spruchsammlung entstammend, der Vers der Flensburger Seemaschinisten – das Pathos einer vergangenen Zeit!

Anmerkungen:

- 1 »Madonna der Seefahrt«. Die Entstehung eines Denkmals zu Ehren der auf den Meeren gebliebenen Seeleute. Hrsg. Autorengemeinschaft vier Kapitäne der Cap Horniers, Hamburg. Hamburg 1987, S. 16.
- 2 Wie Anm. 1, S. 34f.
- 3 Wie Anm. 1, S. 42.
- 4 Wie Anm. 1, S. 42.
- 5 Wie Anm. 1, S. 43.
- 6 Wie Anm. 1, S. 89. Nach Auskunft der rheinländischen Fernfahrer hatten sie die »Madonna der Seefahrt« von Düsseldorf nach Hamburg transportiert.
- 7 Wie Anm. 1, S. 17.
- 8 Im Archiv des Schiffahrtsmuseums Flensburg.
- 9 Der Gedenkstein, aus Porzellan hergestellt, stammt aus der Porzellanfabrik C. Till in Altwasser/Schlesien. Maße: 26 × 30 cm.
- 10 Das Marmorkreuz wurde im Frühsommer 1987 zerbrochen.
- 11 Die PETER G●DEFFR●Y wurde am 25.10.1880 an Bolten in Hamburg verkauft.
- 12 Staatsarchiv Hamburg, Bestand Seeamt, Sign. A 1888.
- 13 Wilford Powell: Unter den Kannibalen von Neu Britannien. Drei Wanderjahre durch ein wildes Land. Frei übertragen von Dr. F. M. Schröter. Leipzig 1884.
- 14 Stadtarchiv Flensburg, Akten des Seeamtes, Protokolle 1897.