

DIE STRANDUNG DER VIERMASTBARK HERA VOR FALMOUTH IM JAHRE 1914

VON KUNO SCHULDT

I.

Im Jahre 1886 begannen auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde die Arbeiten für den Neubau Nr. 58, die über den Betrieb hinaus mit erhöhter Aufmerksamkeit verfolgt wurden. Erstmals verwendete man hier für den Bau eines Segelschiffs das moderne Material Eisen statt des herkömmlichen Holzes. Gleichzeitig wagte man den Schritt zum Großsegler — dies vor allen anderen ähnlichen Unternehmen an der Weser. Der Entschluß, die Viermastbark RICHARD WAGNER auf Kiel zu legen, ist als Ergebnis der Überlegungen und Berechnungen über die größere Belastbarkeit und Stabilität des neuen Werkstoffes anzusehen. Besonders bemerkenswert ist dabei, daß die Tecklenborger Unternehmensleitung das Wagnis aufgrund eigener Risikobereitschaft unternahm, da keine Bestellung vorlag und demnach auf Werftkosten gebaut werden mußte. Ein Jahr zuvor hatten Blohm & Voß in Hamburg mit der POLYMNIA dieses Neuland betreten. Wenn auch Tecklenborg mit der RICHARD WAGNER in erster Linie ein firmeneigenes Interesse verfolgte und eine zukunftsfruchtige Entwicklung bis zu späterem Weltruhm einleitete, so mußte in der breiten Öffentlichkeit angesichts der vielschichtigen hanseatischen Rivalitäten diese erste bremische Viermastbark als Antwort auf den Hamburger Vorstoß angesehen werden. Offensichtlich wurde jedoch an der Weser der Tecklenborg-Alleingang als zu kühn empfunden, denn während Blohm & Voß auf Bestellung der Hamburger Reederei B. Wencke Söhne gearbeitet hatten, fand sich für die RICHARD WAGNER vorerst kein Abnehmer.¹

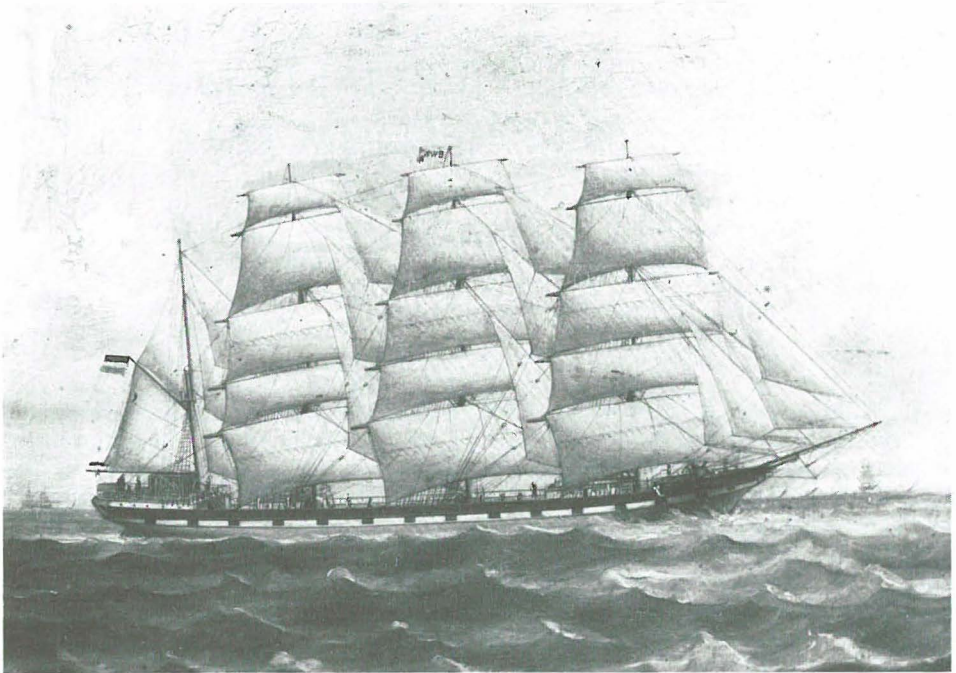
Mehr als drei Jahre lang bereederte Franz Tecklenborg, der Bruder des Werftinhabers, das Schiff unter der Werftflagge. Laut erhaltener meteorologischer Journale unternahm es in diesem Zeitraum drei Langreisen, die sämtlich nach San Francisco führten, um von dort Getreide zurückzubringen.² Damit dürften Autoren widerlegt sein, die von Fahrensjahren der RICHARD WAGNER unter britischer Flagge sprechen.³

Wohl unter dem Eindruck der guten Erfahrungen, die man mit der eigenen POLYMNIA gesammelt hatte, trat nun die Reederei B. Wencke Söhne als Interessent auch an Tecklenborg heran, und im Juli 1889 wurde man handelseinig. Die Viermastbark bekam den neuen Heimathafen Hamburg und wurde in HERA umbenannt.⁴

Friedrich und Heinrich Wencke, die beiden Inhaber der Firma, hatten sich ab 1866 zunächst nur dem Schiffbau gewidmet, als sie die von ihrem Vater Bernhard begründete Werft auf Steinwärder übernahmen. Der Senior betrieb ein kleineres Reedereigeschäft, und als sich beide Söhne wenig später auch diesem Zweig zuwandten, bestanden beide Schiffsarchivbetriebe nebeneinander bis zum Tode des Vaters im Jahre 1881.

Der Vater erlebte den glänzenden Aufstieg der Reederei seiner Söhne nicht mehr, der seit 1885 einsetzte und den Werftbetrieb mehr und mehr in den Hintergrund drängte, bis die Werft Ende des Jahres 1901 gänzlich aufgegeben wurde.

Beide Brüder verschlossen nicht die Augen vor der mehr und mehr aufkommenden Dampfschiffahrt, es wurden sogar mit den in Kiel und Flensburg erbauten ETNA und WODAN zwei dieser neuartigen Fahrzeuge in die Flotte eingereiht neben anderen Kleinfahrzeugen, die auf eigener Werft entstanden waren. Dazu saßen die Wenckes als Aufsichtsräte in wichtigen Dampfschiffsge-



Viermastbark HERA. Ölgemälde. (Museum Åbenrå)

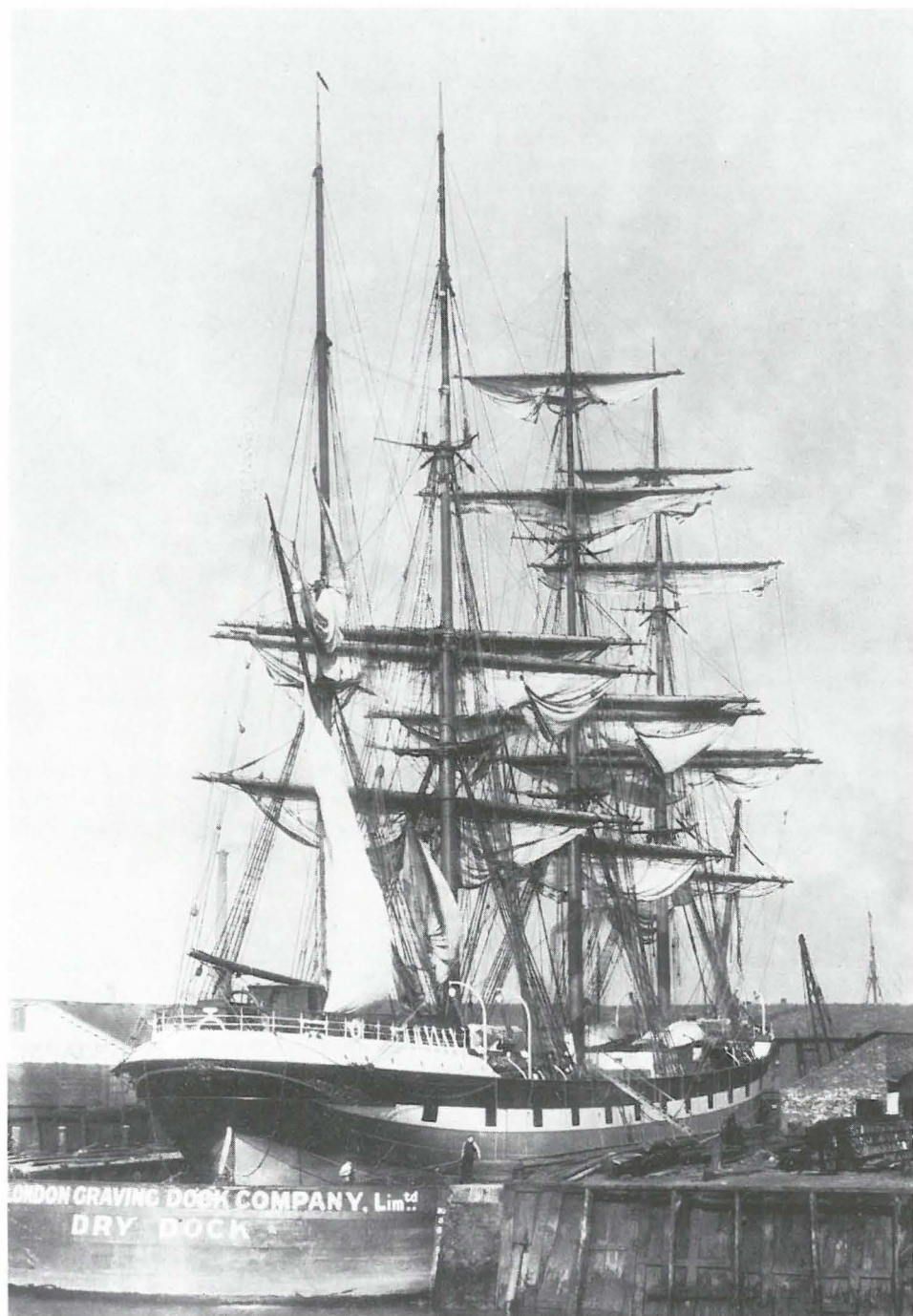
sellschaften, was für ihre kaufmännische Weitsicht spricht.⁵ Die eigenen kohlegefeuerten Schiffe blieben jedoch nur Episode. Weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt geworden sind Bernhard Wenckes Söhne als Segelschiffsreeder großen Stils, denen in Hamburg nur die Firma F. Laeisz gleichkam.

Zum 1. 1. 1893 schied Heinrich Wencke aus der Firma aus und überließ seinem älteren Bruder das Feld. Friedrich Wencke vergrößerte in der Folgezeit seinen Schiffsbestand durch Vollschiffe und Viermastbarken, wobei er vorwiegend auf englischen Werften bauen ließ.

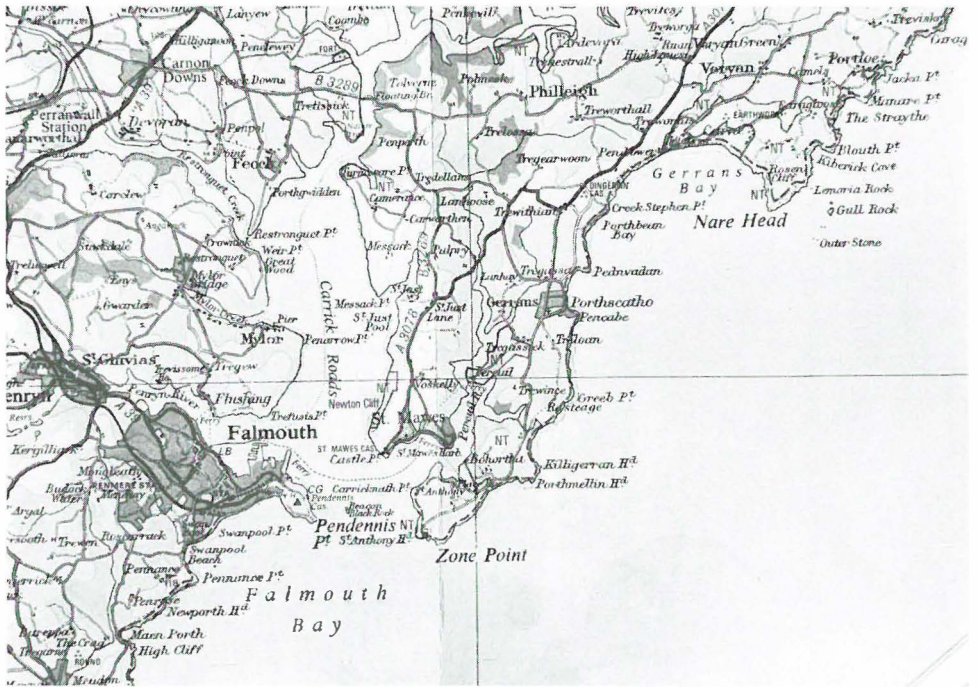
Unter der Wencke-Flagge wurde die HERA lange Jahre hindurch in der Ostindienfahrt eingesetzt, wobei vorzugsweise Kalkutta angelaufen wurde. Mitte der 90er Jahre wandte sich die Reederei verstärkt der Salpeterfahrt zu; deswegen wurde die HERA von diesem Zeitpunkt an regelmäßig an die Westküste Chiles beordert, wobei als Hinfracht britische Kohle befördert wurde.

Friedrich Wencke hatte testamentarisch festgelegt, daß nach seinem Tode die vorhandenen Segler verkauft werden sollten, falls sein Sohn noch nicht volljährig oder nicht willens zur Übernahme der Reederei sei. Am 10. 12. 1905 trat diese Regelung in Kraft: Nachdem Friedrich Wencke an Herzversagen gestorben war, verkaufte seine Witwe Anfang des Jahres 1906 16 Segelschiffe an die Rhederei-AG von 1896 für 2 1/2 Millionen Mark, da der Sohn Friedrich Wilhelm erst 19 Jahre alt war.

Die neuen Eigner, kurz »96er« genannt, waren nach diesem aufsehenerregenden Kauf mit einem Schlage die größte deutsche Segelschiffsreederei. In ihren Ursprüngen ist die Firma auf den Hamburger Schiffsmakler F. W. Dahlström zurückzuführen, dessen Söhne sich im Jahre 1896 zur Gründung eines Schiffahrtbetriebes auf Aktienbasis entschlossen. Nach weniger ertragreichen Anfangsjahren gerieten die »96er« jedoch bald in einen stetigen Aufwind, und der von vielen Sachverständigen mit Besorgnis kommentierte mutige Kaufentschluß des Jahres 1906 erwies sich in der Folgezeit als durchaus glückliche Transaktion, da den Aktionären nun regelmäßige Dividenden ausbezahlt werden konnten.



HERA im Trockendock. (Foto: National Maritime Museum, Greenwich)



Das Unglücksgebiet.

Den ehemaligen Wencke-Seglern wurden die aus der griechischen Sagenwelt entlehnten Namen belassen, und auch an den hergebrachten Fahrtgebieten wurde wenig geändert, so daß die HERA unter ihrer dritten Reedereiflagge nach wie vor in der Chilefahrt eingesetzt wurde.⁷

II.

Am 1. November 1913 verließ die Viermastbark HERA mit einer Salpeterladung den chilenischen Hafen Pisagua nach Falmouth for order (das bedeutete, daß der britische Hafen an der Südküste Cornwalls als Zwischenstation anzulaufen war, um hier das endgültige Ziel zu erfahren). Während der Heimfahrt starb der Leichtmatrose Wilhelm Uhlenbrook Anfang Dezember an Gelbsucht. Ansonsten geriet die Rückreise ziemlich günstig und verlief ohne weitere schwerwiegende Vorkommnisse. Der Segler wurde von Kapitän Johann Peter Lorenz geführt, einem 31jährigen Schleswiger, für den diese Reise das erste selbständige Kommando bedeutete.

Am Mittag des 29. Januar 1914 konnte die letzte (vermutlich schon unsichere) astronomische Ortsbestimmung durchgeführt werden; danach wurde das Wetter stetig unsichtiger, und der Wind frischte bis zur Sturmstärke auf. Während der beiden folgenden Tage wußte man sich lediglich in der Kanalregion stehend, der Standort konnte nur geschätzt werden. Am Mittag des 31. Januar glaubte sich Kapitän Lorenz ungefähr 15 Seemeilen südlich von Falmouth. Er änderte den Kurs in WNW und ließ das Schiff unter Sturmsegeln hoch an den Wind legen, um sich behutsam der Küste zu nähern, wobei er hoffte, nach dem frühen Eintreten der Dunkelheit die Leuchtzeichen von Lizard oder St. Anthony aufzufangen.

Der Matrose Alfred Johansson, der von 21–22 Uhr auf Ausguck und später am Ruder stand, gewahrte während dieser Zeit an Backbord einen schwachen Lichtschein, was er selbstverständ-



Besanmaststenge der HERA bei Hochwasser. (Foto: Falmouth Branch Library, 1914)



Wrackteile der HERA. (Foto: Falmouth Branch Library, 1914)

lich meldete. Kapitän Lorenz stieg mit einem Fernglas in den Besanmast, konnte aber nichts ausmachen. Offensichtlich deutete er die Beobachtung des Matrosen als das Licht des Mondes, das bei kurzzeitigem Aufreißen der Wolkendecke hin und wieder sichtbar wurde. Tatsächlich hatte Johansson – wie die späteren Untersuchungen des Hamburger Seeamts ergaben – die Stadtlichter von Falmouth bemerkt. Die HERA war demnach schon an ihrem Ziel vorbeigelaufen, und die wachegehenden Seeleute konnten in der Folgezeit deshalb weder das ununterbrochene Leuchtzeichen von S. Anthony noch die schwachen Signale des untergehenden Mondes auffangen, weil eine langgestreckte Hügelkette beide Lichtquellen vor der HERA abschirmte.

Gegen 22.40 Uhr wurde der II. Offizier Petersen zum Loten auf das Vorschiff beordert. Dort angekommen sah er zu seinem Schrecken Land voraus in gefährlicher Nähe des Seglers. Auf seine Warnungsrufe hin wurden unverzüglich Ruderbewegungen nach Steuerbord angeordnet, die aber kaum noch Wirkungen erzielen konnten, da für die zusätzlich nötigen Segelmanöver einfach die Zeit fehlte. Nach etwa 10 Minuten rammte die HERA einen bei auflaufender Flut überspülten Felsen in unmittelbarer Nähe der östlichen Spitze des Gull Rock und saß mit dem Vorderschiff fest.

Aus der Wucht des Aufpralls mußte geschlossen werden, daß es kaum noch Hoffnung für den Viermaster gab. Deshalb ließ Kapitän Lorenz Raketen und sämtliches Blaufeuer abbrennen und zwei Kanonenschüsse abfeuern, um die Küstenwachen auf die unglückliche Lage seines Schiffes aufmerksam zu machen. Das Backbord-Rettungsboot wurde ausgeschwungen und 19 Seeleute als Insassen bestimmt, darunter der Kapitän selbst. Die restlichen 5 Besatzungsmitglieder sollten versuchen, das Boot an Steuerbord klarzubekommen. Für dieses Vorhaben mußten die Großrahen backgebräst werden, um Platz zum Ausschwingen zu schaffen. Weil durch die neuerliche Segelstellung der stürmische Wind nun vorlich einfiel, kam die HERA wieder von dem Felsen ab in tieferes Wasser hinein und sank langsam in Schräglage, bis der Schiffskörper Grundberührung bekam und liegenblieb. Das gerade zu Wasser gelassene Backbordboot wurde vom Sog erfaßt, kenterte und riß alle Insassen in die grobe See. Nur wenigen gelang es, auf das wasserumspülte Deck des Wracks zurückzukommen.

Schließlich befanden sich nur noch 8 Seeleute an Bord, unter ihnen der I. Offizier Mühleisen, der nun das Kommando übernahm und wegen der stetig steigenden Flut die Männer in die Take-lage beorderte. Bei Hochflut ragte nur noch die Stenge des Besanmastes aus dem Wasser, an die sich die Überlebenden mit allen Kräften anklammerten.

Kälte und Erschöpfung ließen den II. Offizier Petersen und den Matrosen Meyer aufgeben. Sie wurden in die See gerissen. Mühleisen befand sich zuunterst in der Stenge und hatte sich mit einem Tau festgebunden. Als er einen gewaltigen Brecher anrollen sah, übergab er seine Signalpfeife an den über ihm befindlichen Matrosen August Lassen. Wenig später wurde er von den Wassermassen begraben. Lassen, ein 18jähriger Flensburger, bewies in der Folgezeit eine bewundernswerte Zähigkeit und Widerstandskraft. Unaufhörlich blies er trotz seiner erstarrten Finger auf der Signalpfeife in die kalte Dunkelheit hinein, was schließlich zur Rettung der letzten Fünf führte.⁸

Der später lebend geborgene letzte Rudergänger der HERA, der schon erwähnte schwedische Matrose Alfred Johansson, von einem britischen Zeitungsreporter als sympathischer, großgewachsener Mann bezeichnet, gab die folgende anschauliche Schilderung der Katastrophe:

»Der Kapitän hatte befohlen, das große Rettungsboot zu fieren. 21 Mann stiegen ein. Die restlichen 3 Leute sollten versuchen, das andere Boot klarzubekommen. Plötzlich schien die HERA zu kentern. Wahrscheinlich war die Ladung verrutscht. Jedenfalls hatte das Schiff nun eine bedrohliche Schlagseite. Dazu rollte es fürchterlich und schlug immer wieder gegen die Felsen.

Während unserer verzweifelten Anstrengungen, von dem Wrack freizukommen, kenterte das Rettungsboot, und wir lagen alle im Wasser.

Ich hörte niemanden schreien oder rufen. Dazu war auch gar keine Zeit. Ich sah ein Wrackteil, das neben mir vorübertrieb. Ich konnte mich daran festhalten und kam wieder auf die HERA. Dies gelang auch den drei Offizieren und einem Matrosen. Das Deck stand mittlerweile schon über einen halben Meter unter Wasser. Uns wurde plötzlich klar, daß wir in all unserem Un-



Matrose August Lassen mit der Signalpfeife, nachgestellte Aufnahme. (Foto: Falmouth Branch Library, 1914)

glück nun auch noch mit der steigenden Flut zu kämpfen hatten. Wir beschlossen, in das Rigg zu steigen und auf Hilfe zu warten. Doch auch hier erreichte uns allmählich das auflaufende Wasser. Unsere Lage schien aussichtslos zu sein.

Schließlich ragte nur noch die Stenge des Besanmastes aus den Wellen. An diese klammerten wir uns mit allen noch zur Verfügung stehenden Kräften. Der I. Offizier befand sich am weitesten unten. Deswegen band er sich mit einem Tau am Mast fest. Die Seen überspülten uns immer häufiger. Das verzweifelte Haltsuchen machte uns immer schwächer.

Schließlich konnte der I. Offizier keinen Widerstand mehr leisten. Er übergab Lassen die Signalpfeife. Innerhalb einer Minute war es dann um ihn geschehen. Die Wellen überrollten ihn wie eine Lawine und begruben ihn unter sich.

Als nächste wurden der II. Offizier und ein weiterer Matrose in die See gerissen. Dann endlich sahen wir das Boot kommen. Die Signalpfeife hatte es herbeigerufen. Wir hatten alle Hoffnung auf Rettung längst aufgegeben.«?

(Die Abweichungen dieses Berichts gegenüber der Darstellung des Hamburger Seeamtes in Bezug auf die an Deck der HERA zurückgebliebenen Seeleute sind wohl unerheblich).

III.

Gegen 0.15 Uhr des 1. Februar 1914 bemerkte der Küstenwächter Wilkins in Portloe die Notsignale der HERA-Besatzung. Diese Zeitangabe ist wichtig, da die Überlebenden später angaben, gegen 23 Uhr die Raketen gezündet zu haben. Demzufolge mußte die Schiffsuhr der HERA gegenüber der tatsächlichen Ortszeit etwa 1¼ Stunden zurück gewesen sein. Die Ursachen der fehlerhaften Chronometeranzeige, die einen gehörigen Anteil an der Strandung hatte, konnten auch durch die Seeamtsverhandlung nicht aufgeklärt werden.

Wilkins telefonierte sofort nach St. Anthony. Ob er dadurch die spätere Suchaktion auslöste, ist nicht mehr festzustellen, da auch die Küstenstation von Portscatho die Raketenzeichen gesich-

tet und telegraphisch den Rettungsposten in Falmouth alarmiert hatte. Der dortige wachhabende Sekretär Lelean veranlaßte gegen 1 Uhr nachts die Zusammenstellung eines Konvois, bestehend aus den drei Schleppern TRITON, VICTOR und PERRAN und dem »life-boat« BOB NEWBON, das mit 16 Männern besetzt war; es wurde im Anmarsch vom PERRAN geschleppt, im Einsatzgebiet aber durch Rudern fortbewegt.¹⁰

Wegen des hohen Seegangs kamen die Schlepper nur langsam vorwärts. Nach Schätzungen des 2. Bootsmanns Jones erreichte die BOB NEWBON etwa gegen 3.30 Uhr morgens die Nähe der Unglücksstelle, nachdem man die Schleppverbindung gelöst hatte. Zunächst glaubten die Rettungsmänner, auf Nare Head einen Lichtschein zu erblicken, und vermuteten dort den Strandungsort. Sie versuchten, an der Innenseite des Gull Rock vorbei dorthin zu gelangen, was aber scheiterte, da die BOB NEWBON beinahe selbst verunglückt wäre. In einem zweiten Anlauf fuhr man außen herum; dabei mußten die Engländer zwangsläufig den tatsächlichen Unglücksort passiert haben. Leider wurde jedoch von den Schiffbrüchigen nichts bemerkt. Weiter der Bericht des 1. Bootsmanns der BOB NEWBON, Samuel Hingston: »Wir sprachen mit den Küstenwachen [von Portloe], die sich draußen auf den Felsen aufhielten. Wir konnten von ihnen erfahren, daß ein Schiff nahe dem Ufer gescheitert sei, aber an unserer Außenseite. Urplötzlich hörte ich einen Pfeifenton. Sofort nahmen wir den Anker auf und ruderten in die Richtung des Signals. Dann sahen wir so etwas wie einen kleinen dunklen Fleck an Steuerbord, und später machten wir 5 Männer aus, die an einer Stenge hingen. Wir waren uns sofort darüber im klaren, daß die Rettung der Schiffbrüchigen wegen des hohen Seegangs sehr schwierig werden würde. Vor allem waren wir darüber in Sorge, daß wir sie mit unserem Boot gegen die Stenge drücken könnten. Während der Bergung



Die fünf Überlebenden der HERA-Katastrophe. (Von links: im Bett liegend Junge Bressière, Matrose Johansson, Matrose Caushirt; sitzend III. Off. Hoffmann, Matrose Lassen.) (Foto: Falmouth Branch Library, 1914)



Die Männer der BOB NEWTON nach der Bergung der HERA-Überlebenden. (Foto: Falmouth Branch Library, 1914)



Life-Boat BOB NEWTON beim Ablafen. (Foto: Falmouth Branch Library, 1914)

erlitt unser Bugmann, W. Lenty, eine schlimme Fingerquetschung. Einer der Männer war besinnungslos; wir glaubten nicht, daß er überleben werde.«¹¹

Die letzten Fünf der HERA hatten also über 5 Stunden im eisigen Wasser aushalten müssen, ehe sie von der BOB NEWBON geborgen werden konnten. Das »life-boat« wurde vom TRITON nach Falmouth geschleppt, wo die Geretteten mit dem Notwendigen versorgt wurden.

Im Spruch des Hamburger Seeamtes wird ausdrücklich betont, daß »die prompte, im Suchen nicht nachlassende und mit Gefahr verbundene Rettungsaktion der tapferen englischen Rettungsbootsleute hohe dankbare Anerkennung verdiene.«

Hier die Namen der Besatzung der BOB NEWBON:

Samuel Hingston (1. Bootsmann)	J. McCluskey
G. Jones (2. Bootsmann)	R. Toms
W. Lenty (Bugmann)	J. Bankes
W. Allway	J. Jones
J. Gibbons	J. Snell
E. Jones	R. James
T. Pollard	W. Jonkin
E. Snell	F. Capet (Bediener der Signale für den Schlepper)

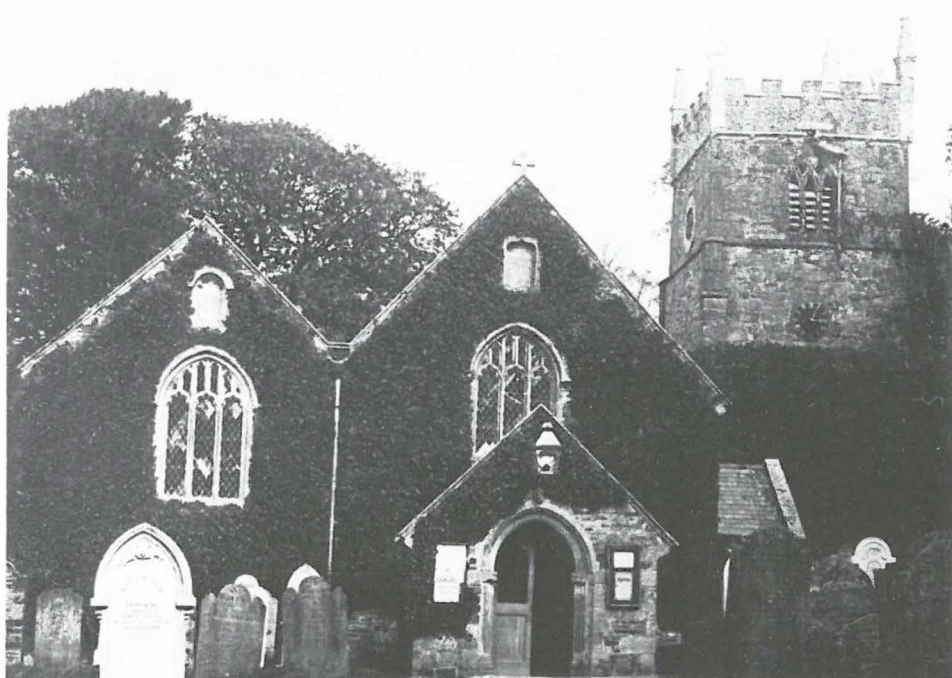
Von den HERA-Leuten wurden gerettet:

III. Offizier	Walther Hoffmann
die Matrosen	Alfred Johansson Joseph Caushirt August Lassen sowie Carl Franz Bressiere. ¹²
der Junge	

IV.

Die Kanalküste Cornwalls als nördliche Begrenzung eines vielbefahrenen und vergleichsweise engen Schifffahrtsweges hatte sich vor allem wegen ihrer felsigen Beschaffenheit und der starken Brandung schon oft als gefährliche Schiffsfalle erwiesen. Dementsprechend gefürchtet war sie in Seefahrerkreisen. Für die Einwohner bedeuteten Strandungen also nichts Außergewöhnliches, sie gehörten praktisch zum Küstenalltag. Vor allem Frachtsegler hatten hier einen hohen Tribut an Totalverlusten zu entrichten, doch auch modernen Motorschiffen erging es oft nicht besser; erinnert sei in diesem Zusammenhang an die aufsehenerregende Strandung des Großtankers TORREY CANYON im Jahre 1967.

Diese exponierte Küstenlage erforderte und erfordert noch mehr als anderswo umfangreiche Sicherungen in Gestalt von Befeuerungen, Küstenbeobachtungen und einem schlagkräftigen Rettungsdienst. Diese durch menschliche Kraft zu erbringenden und zu unterhaltenden Leistungen, von menschlich erdacht und ausgeführter Technik unterstützt, erwiesen sich leider nur zu oft als unzureichend in Gefahrensituationen; und zwar keinesfalls aus Fahrlässigkeit, resignierender Gleichgültigkeit oder gar aus hämisch nachgesagter Gewinnsucht, sondern aus der Unberechenbarkeit der Naturgegebenheiten, die wieder und wieder zu todbringenden Überraschungen führten. Das — leider oftmals zur Ohnmacht gezwungene — physische Helfenwollen wird bei den Küstenanwohnern durch ein außerordentliches Maß an Mitgefühl und Anteilnahme begleitet, was im besonderen anlässlich der HERA-Strandung zum Ausdruck kam. Daran zeigt sich, wie nachhaltig der Tod von 19 Männern die Menschen dort berührte, die doch wahrlich Leiden und Verderben an ihrer Seeseite oft genug mit hatten ansehen müssen und deswegen nicht so leicht zu beeindruckten waren. Und wie selbstverständlich fand die brüderliche Verbundenheit der frachtfahrenden Seeleute, die einen Teufel nach Rang und Herkunft fragte, hier ihre tröstliche festländische Entsprechung, da die Küstenbewohner Cornwalls seit langen Zeiten die Härte der See-



Veryan Church, Begräbnisstätte der ertrunkenen Seeleute der HERA. (Foto: Falmouth Branch Library, 1914)



Begräbnisfeier auf dem Friedhof von Veryan Church. (Vorn und links: Caushirt, Hoffmann, unbekannt, Lassen, Johannson.) (Foto: Falmouth Branch Library, 1914)

fahrt aus eigenem Erleben kannten oder zumindest durch verwandtschaftliche Beziehungen davon geprägt worden waren.

Aber das HERA-Unglück sprengte den üblichen lokalen Rahmen; in mehreren Artikeln schrieben Londoner Zeitungsreporter ausführlich über die Katastrophe; selbst die »Times« brachte einen längeren Bericht.

Ein Spendenaufruf des Vikars Kempe zur Errichtung eines Mahnmals für die ertrunkenen Seeleute fand einen großen Widerhall. Überhaupt verstand es der Geistliche, die Trauerfeier am Mittwoch, dem 4. Februar 1914, in der Kirche zu Veryan würdig zu gestalten. Dumpfes Glockengeläut umrahmte den Gottesdienst. Die Särge standen in der vor Blumenschmuck überquellenden Kirche, wobei in den Berichten besonders der Kranz der Rhederei-AG 1896 erwähnt wurde, den der eilends herbeigeeilte Inspektor, Kapitän Friedrich Wilhelm Thöm, niedergelegt hatte. Trauerreden hielten der deutsche Vizekonsul und der Matrose Alfred Johansson. Männer der Küstenwache und Fischer aus Portloe trugen die Särge dann zur Beisetzung auf den Friedhof.

Offensichtlich wegen seiner englischen Sprachkenntnisse war Johansson mit einer wenig beneidenswerten Aufgabe betraut worden: Er mußte die angespülten Toten identifizieren, und gerade am Morgen des Begräbnistages war der übel zugerichtete Leichnam von Kapitän Lorenz in der Nähe von Portloe aufgefunden worden. Während die anderen 4 geretteten Männer am Freitag nach Plymouth reisten, um am folgenden Tage die Fahrt nach Bremen mit dem Lloyd-Dampfer GEORGE WASHINGTON anzutreten, blieb Johansson noch einige Zeit in Cornwall.¹³

V.

Die Seeleute, die mit der HERA den Tod fanden, waren:

Kapitän Johann Peter Lorenz	Johann Peter Illner
I. Offizier Friedrich Ludwig Mühleisen	Alfred Witt
II. Offizier Werner Friedrich Petersen	Ernst Wilhelm Meyer
Zimmermann Ludwig Friedrich Carl Fischer	Felix Hermann Emil Sondermann
Koch Emil Eduard Wegner	Heinrich Müller
Segelmacher Karl Hammer	Rudolph Moritz Laske
Schmied August Marcinek	der Leichtmatrose Walter Smith
die Matrosen Hans Heinrich Diebel	und die Jungen Heinrich Herbert Bähr und
Hugo Robert Friedrich Ahrens	Claus Heinrich Oskar Clausen.
Karl Heinrich Huse	

Bis auf den Leichtmatrosen Smith, der aus London stammte, waren alle deutsche Staatsangehörige.¹⁴

Der gerettete III. Offizier der HERA, Walther Hoffmann, wurde am 16. 8. 1890 in Elsterberg/Sachsen geboren. Ein noch lebender Flensburger Kapitän, der 1920 als Matrose die berühmterberühmte Fahrt auf der LUCIE WOERMANN mitmachte, erinnert sich noch daran, daß ihm ein etwas älterer Seemann damals Fotos der HERA-Katastrophe gezeigt hatte und sich als Überlebenden bezeichnete.¹⁵ Dies kann nur Hoffmann gewesen sein. Am 24. 4. 1922 meldete er sich beim Hamburger Einwohner-Zentralamt nach »auf See« ab; er erscheint noch einmal im Jahre 1923 als I. Offizier eines deutschen Schiffes in den Unterlagen der Seeberufsgenossenschaft; danach verliert sich seine Spur.

Der Junge Carl Franz Bressiere, geboren am 17. 4. 1894 in Hamburg, ist nach der HERA-Strandung nicht mehr zur See gefahren und am 28. 3. 1932 in Hamburg gestorben.¹⁶

Der Matrose Joseph Caushirt, der am 15. 7. 1888 auf Malta geboren wurde, ist offensichtlich erst in Pisagua an Bord gekommen und nach seiner Rettung nicht mehr auf deutschen Schiffen gefahren. Sein weiteres Schicksal bleibt trotz Rückfragen bei den Behörden auf Malta unbekannt.

Über den jungen Mann, der in der eisigen Sturmnacht durch das Blasen auf der Signalpfeife sich und seinen Kameraden das Leben rettete, ist sehr viel mehr bekannt. Der damalige Matrose



*August Lassen als Angehöriger der Marine, 1915.
(Foto: Frau Marie Lassen)*



August Lassen als Angehöriger des Wasserzolls, 1939. (Foto: Frau Marie Lassen)

August Lassen wurde am 10. 11. 1895 in Flensburg geboren. Nach dem HERA-Unglück fuhr er weitere zwei Jahre in Diensten einer dänischen Reederei und wurde 1918 zu den Marinesoldaten in Kiel eingezogen. Nach Kriegsende arbeitete er in der väterlichen Keksfabrik in Flensburg, die er 1920 als Firmenchef übernahm. Im selben Jahr heiratete er. Seine Frau lebt heute noch als rüstige 83jährige in Meierwik bei Flensburg.

Im Jahre 1931 mußte Lassen die Keksfabrik aufgeben. Danach arbeitete er als Angestellter der Stadt Flensburg, bis er schließlich zum Wasserzoll kam. Aufgrund einer einstmals hohen Stellung in der NSDAP (die er aber nur kurzzeitig im NS-Kraftfahrer-Korps ausübte) wurde er nach dem II. Weltkrieg nicht wieder eingestellt. Am 19. April 1950 ist er in Glücksburg gestorben.¹⁷

Trotz eifrigen Bemühens war es nicht möglich, das weitere Schicksal des schwedischen Matrosen Alfred Johansson aufzuklären. Er ist offensichtlich nicht in seiner Geburtsstadt verstorben.

Quellen:

I. Literatur

Bragg, E. A.: Links in the wreck of the German Barque HERA. Falmouth o. J.

Harms, Otto: Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft. Hamburg 1933

Himer, Kurt: Joh. C. Tecklenborg AG Schiffswerft und Maschinenfabrik Bremerhaven-Geestemünde. Berlin 1907

Höver, Otto: Von der Galiot zum Fünfmaster. Bremen 1934. Nachdruck Norderstedt o. J.

Jahrbuch der Rhedereien und Schiffswerften für 1903. Hamburg o. J. (1903)

Laas, Walter: Die großen Segelschiffe. Berlin 1908. Nachdruck Kassel 1972

Larn, Richard, and Clive Carter: Cornish Shipwrecks. Vol. 1, The South Coast. o. O. 1971

Meyer, Jürgen: Hamburgs Segelschiffe 1795–1945. Norderstedt 1974

Spruch des Seeamtes Hamburg vom 20. 2. 1914

Tageszeitungen aus Großbritannien, Februar 1914

II. Direkte Auskünfte:

Bremerhaven: Stadtarchiv; Falmouth: Falmouth Branch Library; Flensburg: Kap. Ingwer Petersen, Stadtarchiv, Standesamt, Herr Theodor Tedsen; Glücksburg: Einwohnermeldeamt, Frau Marie Lassen; Hamburg:

Einwohner-Zentralamt, Seebereitgenossenschaft; Malta: Office of the Prime Minister; Wedel/Holst.: Kap.

Heinz Burmester

Anmerkungen:

- 1 im wesentlichen Höver: Von der Galiot zum Fünfmaster, S. 348f.
- 2 Mitteilung von Kapt. Burmester
- 3 Larn/Carter: Cornish Shipwrecks, S. 42ff.
- 4 Meyer: Hamburgs Segelschiffe . . . , S. 109
- 5 Harms: Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, S. 153; Jahrbuch III, S. 126
- 6 Meyer: Hamburgs Segelschiffe . . . , S. 109
- 7 Ebd., S. 170
- 8 Seeamt Hamburg
- 9 Brit. Tageszeitungen
- 10 Seeamt Hamburg
- 11 Bragg: Links in the wreck . . . (ohne Seitenangaben)
- 12 Seeamt Hamburg
- 13 Brit. Tageszeitungen
- 14 Seeamt Hamburg
- 15 Mitteilung von Kapt. Petersen
- 16 Einwohner-Zentralamt Hamburg
- 17 Mitteilungen aus Flensburg u. Glücksburg