



Seefahrtshistorie

Der dümmste Kapitän des zwanzigsten Jahrhunderts

Dieses Ereignis spielte sich im Jahr 1924 ab und wurde vor dem Seeamt Hamburg verhandelt. Und es wäre zum Lachen, hätte die ganze Angelegenheit keine Menschenleben gekostet.

Aus Rücksicht auf Nachkommen wurden die Namen des Reeders, des nautischen Inspektors und des Kapitäns verändert. Die Handlung entspricht dennoch den Tatsachen.

Nach dem ersten Weltkrieg hatten es Seeleute, die Offizier oder Kapitän werden wollten, schwer. Um überhaupt eine weiterbildende Seefahrtsschule besuchen zu können, mussten sie im Lauf ihres Wegs zum Matrosen auch eine Zeit lang auf einem Segelschiff gefahren sein. Aber die deutschen Segelschiffe mussten alle bei Kriegsende an die Siegermächte abgegeben werden. Und so gab es kaum Schiffe, auf denen eine Ausbildung möglich war.

Das erkannte auch Herbert Sunus, der nautische Inspektor einer weniger gut gestellten Hamburger Reederei. Und er erkannte weiterhin, dass sich daraus gutes Geld machen ließ. So machte er seinem Reeder den Vorschlag, ein Segelschiff als frachttragendes Schulschiff auf die Reise zu schicken. Und er verstand recht gut, seinem Chef seinen Plan schmackhaft zu machen.

Nähme man genug „Kadetten“ mit, brauchte man weniger Seeleute und müsste auch weniger Heuer aufbringen. Im Gegenteil. Die Interessenten würden gerne noch dazu bezahlen, um nur die Gelegenheit zur Mitfahrt zu haben. Und fünfzehnhundert Goldmark pro Jahr sollte ihnen ihre Karriere doch wert sein.

Das sah auch Reeder Paulins ein. Und so reiste Sunus nach Göteborg, um die zum Verkauf stehende Bohus zu diesem Zweck zu erwerben. Die Bohus war eine 32 Jahre alte Bark, aber noch in gutem Zustand. Sie war 75,6 m lang und 11,7 m breit, also groß genug zur Unterbringung von Kadetten neben der Fracht. Als Kapitän des Unternehmens wurde Hans Petermann verpflichtet. Petermann war Schiffsoffizier, und als solcher einige Jahre auf einem Dampfer zwischen Europa und Afrika hin und her gependelt. Große Erfahrung hatte er dabei aber nicht gesammelt. Vor Allem hatte er nie ein Schiff, geschweige denn ein Segelschiff, geführt. Und ein Kapitänspatent hatte er schon mal überhaupt nicht. Aber



Die Galionsfigur der Bohus wurde am Strand angeschwemmt. Die Finder stellten sie und eine Gedenktafel am Ort des Unfalls auf.

er hatte einen Vorteil für den Reeder: Er war billiger als andere.

Es meldeten sich neunzehn Kadetten, das brachte gleich 28.500 Goldmark ein. Warum sollte man lange darauf warten? Die Bohus erst nach Hamburg holen, wäre unnötiger Aufwand gewesen. Also wurden Kadetten und Mannschaft gleich nach Göteborg bestellt, um von dort aus die erste Reise anzutreten.

Vor dem endgültigen Reiseantritt „unterrichtete“ der Inspektor Sunus noch die Kadetten. Er zeigte Ihnen, wie man ein Segel fest und wieder los macht. Dann verkündete er, sie könnten nun genug, und am nächsten Tag steche die Bohus in See.

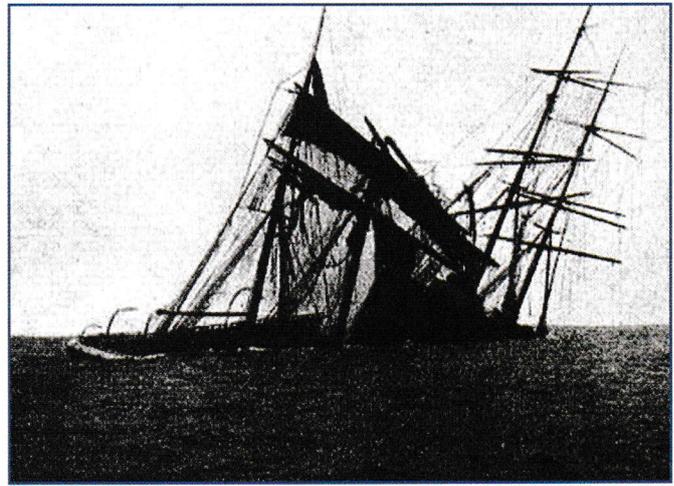
Und so war es dann auch. Am 25. April 1924 verließ die Bohus unter Ballast den Hafen von Göteborg. Sie war mit 19 Mann Besatzung und 19 Kadetten recht gut bemannt. Seeleute waren allerdings nur die 19 Mann Besatzung; die Kadetten waren zum Teil noch nie zur See gefahren. Die

Reise sollte zur Westküste Amerikas und von dort aus mit einer Ladung Salpeter zurück nach Hamburg gehen. Niemand ahnte zu der Zeit, dass die Reise schon nach drei Tagen auf tragische Weise zu Ende sein sollte.

Kapitän Petermann hatte mangels besserer Erfahrung einen ungewöhnlichen Weg gewählt. Es wehte ein schwacher Wind, und so segelte die Bohus mit mäßiger Fahrt quer über die Nordsee. Doch am zweiten Tag frischte der Wind auf, die Bohus nahm Fahrt auf und erreichte schließlich zehn Knoten, eine für das alte Schiff beachtliche Geschwindigkeit. Und mit dieser Geschwindigkeit jagte die Bohus in die Durchfahrt zwischen den Orkneyinseln und den Shetlandinseln, um auf diesem Weg den Nordatlantik zu gelangen. Diese Durchfahrt wird gerne von gut motorisierten Fischdampfern auf ihrer Fahrt nach Island benutzt. Sie ist auch für diese nicht weiter schwierig. Für ein Segelschiff birgt sie aber viele Gefahren. Sie ist von starken, unberechenbaren Strömungen durchsetzt und bietet zumeist sehr schlechte Sicht. Einen ausgewachsenen Windjammer heil da durch zu navigieren, setzt schon ein gutes Maß an seemännischem Können voraus. Das besaß Petermann aber nicht.

Kurz nach Mittag kam zwischen Nebelfetzen für kurze Zeit ein Leuchtturm in Sicht. Petermann war sicher, das sei der von Fair-Eiland. Da musste er weder im Leuchtfeuerverzeichnis nachsehen noch anpeilen. Er war auf dem richtigen Weg und damit gut! Dachte er.

Doch dann kam ein Schrei vom Ausguck: „Land an Backbord!“ und einen Atemzug später „Land an Steuerbord!“ Im Nebel tauchte verschwommen ein hohes, felsiges Steilufer auf, auf das die Bohus mit Vollzeug zuhielt. Petermann erkannte nun, dass er sich vollkommen verfahren hatte. Er befahl, in den Wind zu schießen, aber es war zu spät. Die Bark war schon zu weit in die kleine Bucht geraten, um sich noch frei segeln zu können. Der Anker fasste auf dem felsigen Grund auch



nicht mehr. Und so trieb die Bohus quer durch ein wahres Klippenfeld auf das nahe Ufer zu. An einigen Klippen kam sie noch vorbei, doch dann wurde sie von einer regelrecht in der Schiffsmitte aufgespießt. Sie fiel nach Steuerbord und blieb als Wrack so liegen.

Den Vorfall hatten einige Schotten von Land aus beobachtet und eilten nun zur Hilfe. Einige gute Schwimmer brachten eine Leine an Land, sodass sich die meisten Schiffbrüchigen mit Hilfe der Leine an Land retten konnten. Kadett Thomas Eberth rettete unter Lebensgefahr vier seiner Kameraden vor dem sicheren Tod. Doch dann spülte die Brandung ihn von der Klippe, auf der er stand. Er ertrank vor den Augen derer, die er gerettet hatte. Der Koch irrte geistesabwesend durch die Klippen davon und wurde später tot aufgefunden. Insgesamt hatten bei der Strandung vier Mann ihr Leben verloren. Die Bohus war natürlich auch verloren. Und der Plan vom einträglichen Schulschiffbetrieb war auch geplatzt, denn jetzt kam der Fall zur Bearbeitung an das Seeamt Hamburg.

Dort fand man äußerst harte Worte und entsprechende Urteile für Petermann und den Reeder.



Die Galionsfigur der Bohus, die „weiße Frau“, wurde im September 1925 an den Strand gespült. Die Bevölkerung von Otterswiek auf den Shetlandinseln stellte sie am Ort der Strandung, zusammen mit einer Gedenktafel, als Denkmal zur Erinnerung an das Unglück auf. Darauf steht: „Durch einen Navigationsfehler des Kapitäns...“ Damit kam Petermann noch besser davon, als er es eigentlich verdient hatte.

DG