

Der Untergang der *Heimara* (Χειμάρα).

Geschichte des Bäderschiffs B. Hertha in der Ostsee und ihr Untergang als
S/S Heimara
in griechischen Gewässern.



Die Hertha an der Brücke von Binz

Vorwort

All die Jahre, in denen ich mit der Fähre den Golf zwischen Agia Marina, auf dem Festland, nach Styra, auf der Insel Euböa, überquerte und später auch mit einem eigenen Boot, ahnte ich nichts von einem gesunkenen Schiff in der Tiefe, welches zur größten Schiffskatastrophe der griechischen Nachkriegsschiffahrt zählt. Bezeichnet wurde der Untergang der *Heimara* als die „griechische Titanic“.

Ein schlichter Hinweis in Google Earth erweckte mein Interesse und ich beschloss den Weg dieses Schiffes vom Stapellauf bis zum Untergang zu verfolgen. Bis zur Auslieferung an England und der Weitergabe an Griechenland im Jahr 1945 ist ihr Einsatz in Jürgen F. Braeunlichs „Bäderdampfer auf der Ostsee. Die Reederei Braeunlich und ihre Flotte“ dokumentiert.

Da die *Heimara* bereits kurz nach ihrer Weitergabe an Griechenland sank gibt es kaum zeitgenössische Informationen außer über ihren Untergang. Auf griechischer Seite verweise ich auf Quellen zu diesem Ereignis. Während es über die *Hertha* als Salondampfer in der Ostsee eine Fülle von Bildmaterial gibt, ist ein einziges authentisches Foto der *Heimara* bekannt. Ferner kursieren Fotos der *Heimara*, die wohl auf eine Postkarte der „Hertha im Sturm“ zurückgehen.

Im Jahr 1905 wurde die von der Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. B. Braeunlich bei den Stettiner Oderwerken in Auftrag gegebene *Hertha* vom Stapel gelassen und am 7. Juni in Dienst gestellt. Sie ergänzte damit ihr etwas kleineres Schwesterschiff *Odin* auf der Strecke Sassnitz-Trelleborg, welches bereits drei Jahre zuvor auf dieser Route verkehrte.



Zeitungswerbung der Oderwerke

Beide Doppelschrauben-Salondampfer hatten eine Postkabine mit Schlaf- und Wohnmöglichkeiten für Postbedienstete und einen großen Laderaum mit Dampfwinden-Ladebaum für die Paketpost.

Da ihre Rumpfe gegen Eis verstärkt waren konnten sie ganzjährig ihren Postdienst nach Skandinavien erfüllen.



Reedereieigener Poststempel „Auf hoher See“

Für das leibliche Wohl der Passagiere gab es eine in Pacht betriebene Gastronomie.

Um den Verkehr zwischen Berlin und Stockholm mit Fernschnellzügen zu ermöglichen war es absehbar, dass die Postdampferlinie nach Schweden zukünftig durch eine Eisenbahnfährlinie ersetzt werden würde.

Deshalb wurde die *Hertha* im Jahr 1909 im Seebäderdienst nach Rügen eingesetzt. Von Stettin ging die Route über Swinemünde, Heringsdorf, Zinnowitz, Göhren, Sellin und Binz nach Sassnitz und Stubenkammer.

In den Bädern, welche über keine Häfen verfügten, waren Seebrücken erbaut worden, an denen die Schiffe anlegen konnten. Regelmäßig zu Pfingsten begann der Seebäderdienst und endete dann Mitte September.

1914 fanden diese Fahrten ein jähes Ende. Die *Hertha* blieb von der Mobilmachungs-Beschlagnahme nicht verschont und wurde am 1. August zum Hilfslazarettsschiff umgerüstet. Die Fahrgastkabinen und der Salon wurden in Kranken- und Operationssaal verwandelt. Sie erhielt einen weißen Anstrich mit Rotem Kreuz am Schornstein und grüne Kennstreifen am Rumpf, gemäß der Genfer Konvention.

Dieser Umbau hatte nur kurzen Bestand. Am 5. August 1914 war der Hilfsstreuminendampfer *D. Königin Luise*, ein Totalverlust vor der Themsemündung geworden. Sie wurde als erstes deutsches Kriegsschiff in Ersten Weltkrieg nach dem Minenlegen von der englischen Marine in Brand geschossen und vom eigenen Kapitän geflutet.

Daraufhin wurden die gesamte Sanitätsausrüstung der *Hertha* mit allen medizinischen Geräten und den Krankenkajen wieder ausgebaut und am 10. September konnte sie als *Hilfsstreuminendampfer Ostsee* ihren Dienst aufnehmen.

Die neuerlichen Umbauten umfassten ein Wurfpodest am Heck und je eine Minenschiene, Steuerbords- und Backbords, auf dem Hauptdeck. Die Bewaffnung bestand aus zwei Revolverkanonen, Kaliber 3,7 cm und der entsprechenden Munition.

Personell änderte sich wenig. Der Kapitän, die Obermaschinisten und Wachmaschinisten erhielten den Reservisten-Dienstgrad und blieben an Bord. Das Kommando führte ein Marineoffizier mit den nötigen Kenntnissen der Waffentechnik.

Das Einsatzgebiet der *Hertha* war die westliche Ostsee und bestand im Auslegen von Minensperren gegen feindliche Schiffe und U-Boote. Durch Packeisgeschiebe beschädigte Sperren mussten nach den Wintern erneuert werden.

Neutrale Handelsschiffe wurden mit Hilfe von Sperrlotsen durch die Minenfelder geleitet.

Nach der Kapitulation wurde die *Hertha* nicht sofort an die Reederei Braeunlich zurückgegeben, sondern erst am 18. Juli 1919.

Bis zu diesem Zeitpunkt wurde sie im Auftrag des Roten Kreuzes für Rücktransporte von Kriegsgefangenen aus Russland eingesetzt.

Nach der Rückgabe kam es wieder zu ersten Fahrten von Stettin nach Swinemünde und Heringsdorf.

Durch die Nachkriegsinflation entstand eine neue Klientel von Gästen aus dem Ausland, von denen der Tourismus in den Seebädern langsam wieder florierte und damit auch das Geschäft mit den Bäderdampfern.



Rügendampfer Hertha vor dem Regierungsgebäude in Stettin

1920 war die *Hertha* das einzige Schiff der Reederei Braeunlich, welches wegen seiner Übernachtungsmöglichkeiten an Bord den Dienst zwischen Sassnitz und Trelleborg wieder verrichten konnte.

1924 erhielt die *Hertha* nach Renovierungsarbeiten des oberen Gesellschaftsraumes ostindische Satinholz- und Perlmutter-Intarsien. Der Rauchsalon erhielt eine Tafelung in ungarischer Ulme und Sitzgarnituren in rotem Leder, der Speisesaal eine Eichentafelung und lederbezogene Sitzflächen.



Abfahrt der Hertha aus Stettin 1927



Die Hertha 1927 auf einem Fahrplan

Bis zum Ende des Sommerfahrplans 1937 war die *Hertha* im zivilen Schiffsverkehr eingesetzt. Im September wurde sie einer Überprüfung auf militärische Eignung unterzogen und für geeignet befunden.

Im kommenden Jahr fungierte sie von Mitte Juni bis Ende Dezember als Ziel- und Beischiff, als Behelfstender für die U-Bootsflottille in Kiel.

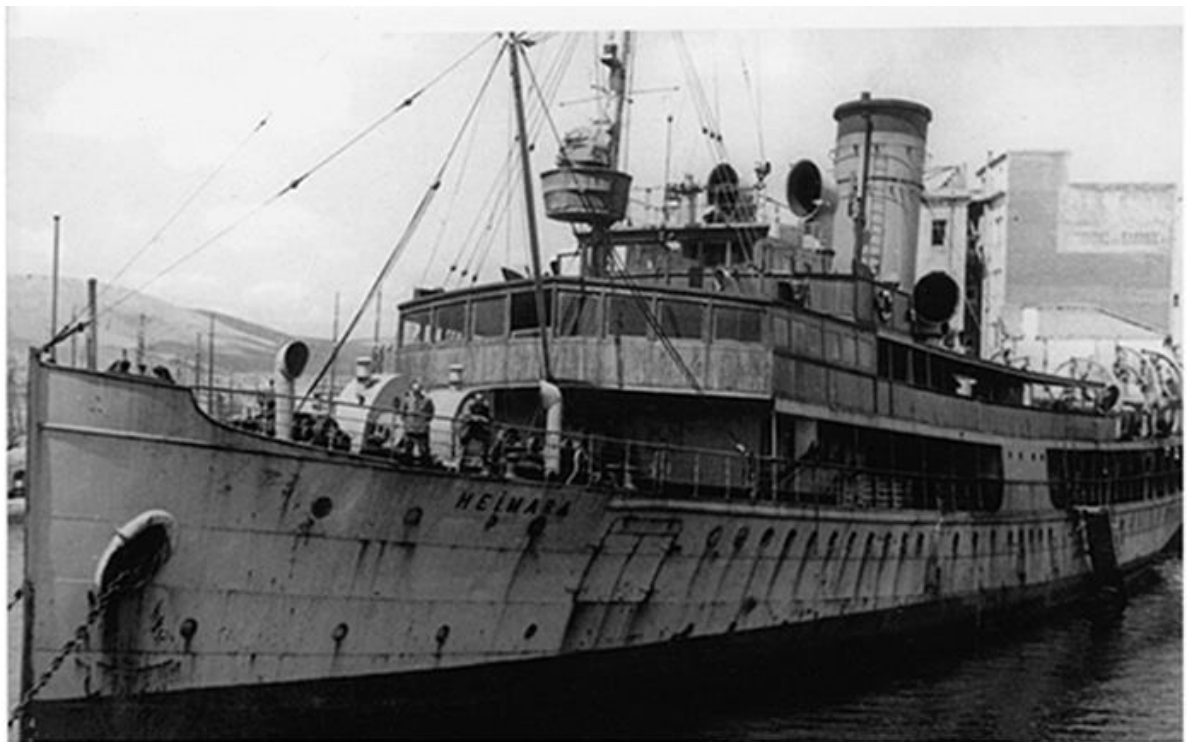
Im Oktober 1939 wurde die *Hertha* schließlich als Ziel- und Wohnschiff der 25. U-Flottille in Danzig eingesetzt.

Neben den Unterkunftsräumen für U-Bootfahrer erhielt sie ein Radar, ein Gerät zur Unterwasserortung und eine Bordwandanlage zur Unterwassertelegraphie, welche dazu dienten bei Übungsangriffen auszuweichen und damit die Treffsicherheit der auszubildenden Kommandanten zu erschweren.

Ab Februar 1945 nahm sie am „Unternehmen Rettung“ teil und brachte Verwundete und Flüchtlinge in den Westen.

Im Herbst 1945 wurde sie von den Briten zur Kriegsbeute erklärt und von Kiel über den Nordostsee-Kanal von der eigenen Mannschaft nach Methil in England übergeführt, wo sie am 17. September eintraf.

1946 übergab England sie dem griechischen Staat als Reparationszahlung, der sie ab dem 9. September, nach der Namensänderung in *Heimera* (Χειμαρρα), auf der Route Piraeus-Saloniki einsetzte.



Die Heimara im Hafen von Piraeus

Ihre Zulassung war auf 500 Passagiere im Winter und auf 600 im Sommer begrenzt. Auf dem einzig auffindbaren Schwarzweiß-Foto von 1946 ist sie im Piräus in einem tristen Zustand zu sehen. Neben den schon erwähnten Fotos der „Hertha im Sturm“ existiert noch ein Gemälde im Stil von Willy Stöwer, welches die *Heimara* leicht angerostet mit ihrem neuen Namen darstellt. Dieses dürfte nach ihrem Untergang nach Vorlagen gemalt worden sein.



Heimara auf See

Bei ihrer Route zwischen Piraeus und Saloniki nahm sie normalerweise den Kurs östlich der Insel Euböa.

Am frühen Morgen ihres Untergangs war der Kapitän Spiridon Billinis über eine Unwetterwarnung am südlichen Kap Cavo d'Oro, auch Kap Kafireas genannt, informiert worden.

Aus diesem Grund entschloss er sich die Route von Saloniki nach dem Piräus durch den Golf von Nord- und Südeuböa zu nehmen. Auf dieser Fahrt waren 530 Personen an Bord, 444 Passagiere, Zivilisten und Militärs, wie auch 34 von Gendarmen bewachte politische Gefangene und 86 Besatzungsmitglieder. In dieser Zeit herrschte noch Bürgerkrieg in Griechenland.

Nach einem Stopp in Chalkis, in der Meerenge zwischen dem Festland und Euböa, wo zehn Passagiere von Bord gegangen waren, ging die Fahrt in den südlichen Golf von Euböa.

Knappe 30 Seemeilen südöstlich von Chalkis liegt zwischen Agia Marina in Attika und Styra auf Euböa die Inselgruppe der Verdougia-Inseln. Es gibt eine Hauptinsel, Parthenopi, mit einem Leuchtturm, der jetzt außer Betrieb ist, zwei weitere Inseln, bzw. Riffe, gegen Osten und ein Riff namens Gaidaros (griech. Esel) nordwestlich der Hauptinsel.

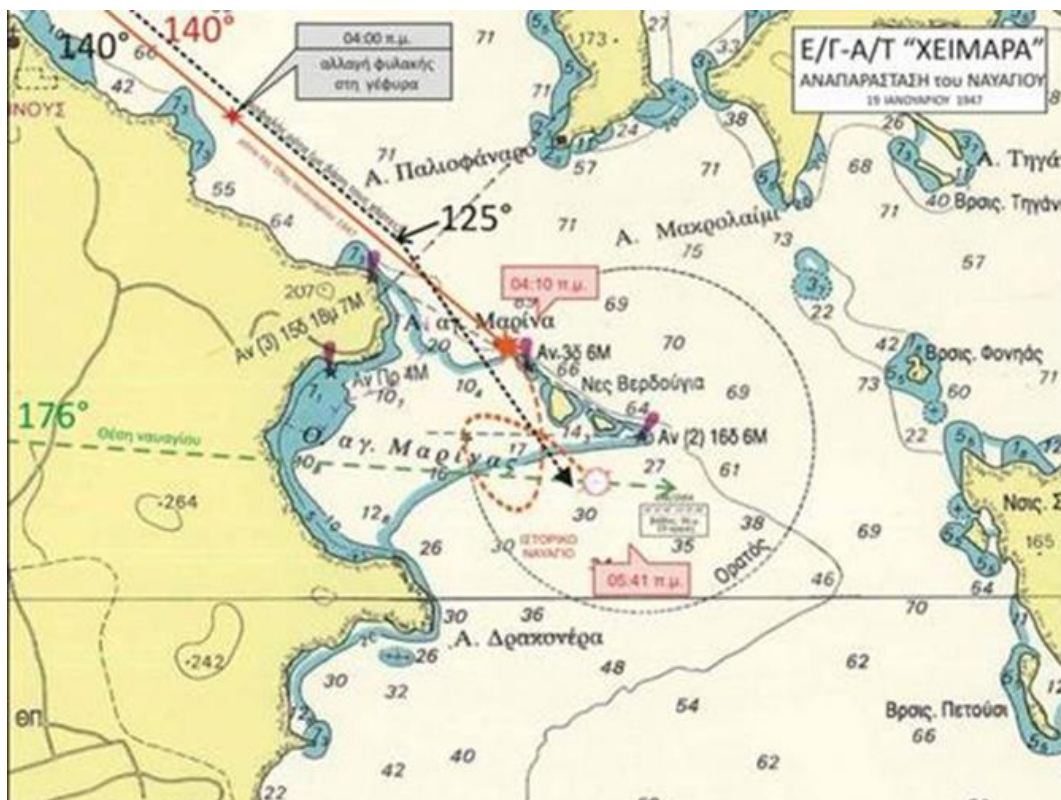


links Felsenriff Gaidaros, Mitte Parthenopi, im Hintergrund Kavaliani und Euböa von Süden



Felsenriff Gaidaros von Süden

Heute umfahren alle Schiffe die Verdougia-Inselgruppe im östlichen Fahrwasser. Es war Sonntag, der 19. Januar 1947, es herrschte Nebel in einer mondlosen Nacht, als die *Heimara* um 4:10 Uhr mit dem Felsenriff Gaidaros kollidierte. Der Rumpf wurde aufgerissen, der Kessel explodierte und die Fahrgäste auf dem Deck wurden vom heißen Wasser, welches aus dem Schornstein austrat, verbrüht. Der Strom fiel aus, das Ruder funktionierte nicht mehr, ein mobiles zweites Funkgerät fehlte, weswegen der Funker keinen Notruf absetzen konnte.



Der Unglücksort an den Verdougia Inseln

Wie bei allen Schiffsunglücken entstand Panik, Boote konnten nicht zu Wasser gelassen werden weil sie schon an Deck besetzt waren. Es gab einen Mangel an Schwimmwesten und die Mannschaft war für einen solchen Notfall nicht trainiert gewesen.

Eineinhalb Stunden nach dem Unglück sank die *Heimara* 1100 Meter südöstlich der Insel Parthenopi in ca. 24 Meter Tiefe.

Viele Überlebende wurden von Fischern aus Styra aus dem Meer gefischt und nach Rafina, dem einzigen Hafen in der Nähe, gebracht. Bei dem Unglück waren 368 Tote zu beklagen.

Gleich nach dem Unglück war von einer Mine die Rede, was später als Vermutung zurückgewiesen wurde. Es gab auch die Aussage eines Besatzungsmitglieds, dass bereits auf der Hinfahrt vom Piräus nach Saloniki der Rumpf einen Riss gehabt habe und das Ruder auf der Rückfahrt vor dem Unglück repariert worden sei.



Zeitungsbericht



Überlebende bei der Landung im Hafen von Rafina

Wären diese Aussagen zutreffend, hätte eine Verkettung unglücklicher Umstände zur Katastrophe geführt, der Kapitän wollte eine Fahrt durch stürmische See vermeiden und wählte den ruhigeren Seeweg, wegen des Ruderschadens sei das Schiff nicht voll manövrierfähig gewesen und hätte deswegen das Riff gerammt.

All dies sind Spekulationen, die nie ausgeräumt wurden. Wegen der politischen Gefangenen an Bord war auch die Rede von einem Anschlag.

Bei der Untersuchung durch eine Kommission des Seegerichts unter dem Aktenzeichen 15496/624 vom 26. März 1947 wurde den Ausführungen des Kapitäns und der Offiziere von

einer Mine oder einem Sprengkörper im Maschinenraum kein Glaube geschenkt und Kapitän Spiridon Billinis wegen schwerwiegender Vernachlässigung seiner Pflichten verurteilt sein Amt für neuneinhalb Monate nicht ausüben zu dürfen, die übrigen Offiziere und Ingenieure erhielten Strafen zwischen einem und zwölf Monaten.

2000 fand eine private Tauchexpedition zum Wrack statt. Die Funde, u. a. persönliche Gegenstände der Passagiere und guterhaltenen Zeitungsbündel wurden im Rathaus von Rafina ausgestellt und 2006 auch im Zapeion in Athen.

Technische Daten der *Hertha*:

Passagierdampfer, 1,257 BRT / 419 NT / L x B x T 76.28m – 10.35m – 4.08m /
Zweischraubendampfer / Geschwindigkeit 15.0 kn / Besatzung 47 Mann, 1280 Passagiere

Michael Busse, 2021

Quellen.

Braeunlich, Jürgen F.: Bäderdampfer auf der Ostsee. Die Reederei Braeunlich und ihre Flotte. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, 1999, ISBN 3-7822-0770-X

Lassnig, Helmut; J. F. Braeunlich. Eine Stettiner Reederei. Elbe Spree Verlag, 1999, ISBN 3-931129-21-7

Geonews 24.10.2019 Το ναυάγιο του «Χειμάρα» στο Νότιο Ευβοϊκό
S/W-Photo von Nautilia.gr

Grafas Diving, <https://www.grafasdiving.gr/shipwrecks/ss-heimara-ex-hertha/>

«Ο ελληνικός Τιτανικός». ΜΗΧΑΝΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ Παρασκευή, 18 Σεπτέμβριος 2020
<https://www.mixanitouxronou.gr/i-machi-gia-ena-sosivio-ston-elliniko-titaniko-i-vithisi-tou-chimarra-ipirxe-to-megalitero-navagio-tis-aktoplo-as-pou-archika-apodothike-se-sampotaz-kommouniston-katadikastike-o-plierch/>