

Der Kapitän **John Peter Marx von Holdt**

Geboren 22.04.1866 in St. Pauli/Hamburg, gestorben 13.03.1931 in Dillingen/Saar

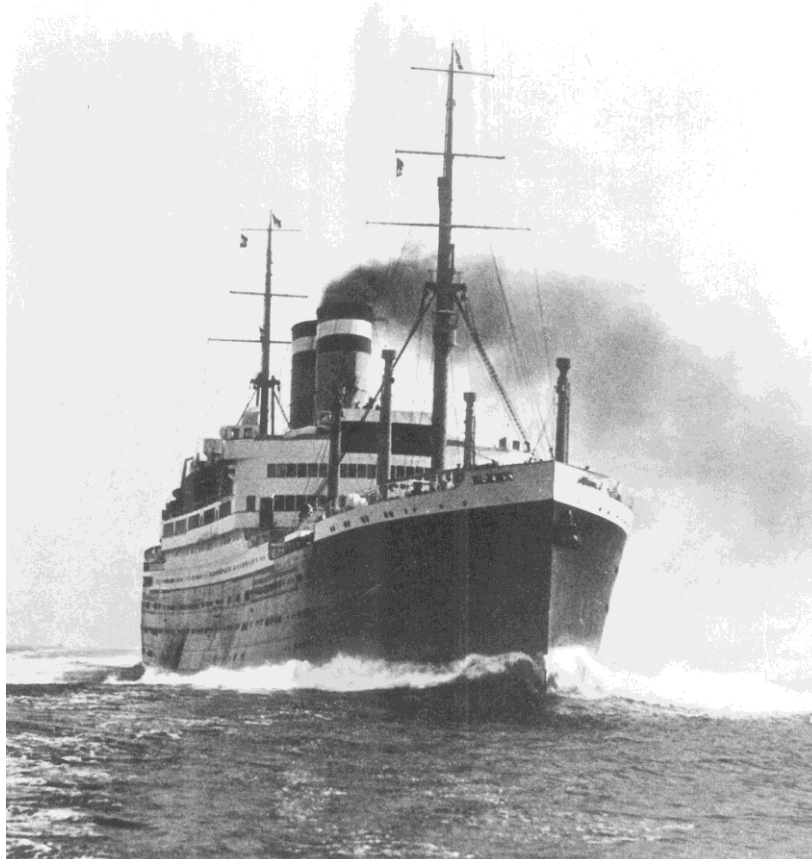


Steuermann **John Peter Marx von Holdt**

Als Matrose und als Steuermann hatte **John Peter Marx von Holdt** viele Fahrten durch das Mittelmeer nach China und Indien gemacht und noch die sehr strenge Zucht auf den Segelschiffen kennen gelernt. Er hatte seine Ausbildung abgeschlossen und war Steuermann, als er am 27. August 1892 in Hamburg St. Pauli die Caroline Johanna Brigitta Dorothea Wentzel, geboren in Flensburg am 09. Juni 1868 heiratete. Sie war das einzige Kind des Schiffsingenieurs Carl Wilhelm August Wentzel und seiner Ehefrau Caroline Helene Charlotte Wentzel, geborene Jülich.

Ende 1901 wurde **John Peter Marx von Holdt** „**Kapitän auf großer Fahrt**“ bei der Hamburg-Amerika Paketfahrt Aktien-Gesellschaft, der HAPAG. Diese größte deutsche Schiffartsgesellschaft, 1847 gegründet, war zunächst langsam, nach der Reichsgründung 1871 aber immer schneller gewachsen. Sie war 1914 gerade dabei die größte Schiffartsgesellschaft der Welt zu werden! Weil junge und noch unerfahrene Kapitäne in der Regel erst mal kleinere und ältere Schiffe in die Hand bekommen, war sein 1.Schiff der 2138 BRT große Dampfer „**Francia**“. Und er hatte Pech mit seinem ersten Schiff! Er musste es am 21.02.1902 brennend und sinkend mitten auf dem pazifischen Ozean verlassen. Das Seeamt lobte aber sein vorbildliches, umsichtiges und angemessenes Verhalten. Besatzung und Passagiere kamen vollzählig in die Rettungsboote. Der Kapitän hielt die Boote zusammen und lenkte sie mehr als 1000 Meilen weit zum nächsten Hafen. Er verlor kein Menschenleben dabei. Er muss also sehr umsichtig und navigatorisch, im Umgang mit Sextant, Chronometer-Borduhr und Seekarte zur Standortbestimmung, absolut perfekt gewesen sein.

John Peter Marx von Holdt fuhr für die HAPAG danach die Dampfer „**Cheruska**“ (1903), „**Calabria**“ (1905), „**Prinz Waldemar**“, bereits 4658 t groß (1906/7), „**Dacia**“ (1908), „**Sevilla**“ 5135 BRT (1909), „**Hohenstaufen**“ 6347 BRT (1910/12) und „**König Wilhelm II**“ 9332 BRT (1912/14). Man ersieht aus der aufsteigenden Tonnage der Schiffe, dass seine Reederei ihm immer wertvollere Schiffe anvertraute.



SMS Wilhelm II

Kapitän John von Holdt fuhr für die Hamburg-Amerika-Linie nach 1905 immer die Route nach Südamerika (heute HAMBURG-SÜD). Sein Patent als Kapitän auf großer Fahrt war ihm auch hilfreich bei der **Beförderung zum Marine-Offizier**. Er war zunächst nur Leutnant zur See. Da sollte ein deutsches Kriegsschiff auf eine Südamerika-Fahrt geschickt werden. Weil bei der Kriegsmarine gerade kein geeigneter Kapitänleutnant frei war, (der Schiffsführer eines Kriegsschiffes musste mindestens diesen Rang haben, er entspricht dem Rang eines Hauptmanns beim Heer) wurde der **Kapitän von Holdt** wegen seiner praktischen Erfahrungen auf dieser Strecke für eine Fahrt als Schiffsführer verpflichtet und außerplanmäßig vom Leutnant zur See direkt **zum Kapitänleutnant ernannt**. Er „übersprang“ so den Oberleutnant zur See. Er erhielt später auch eine Ausbildung als **Hilfskreuzer-Kapitän**. Die neueren deutschen Handelsschiffe, die als mögliche Hilfskreuzer in Betracht kamen, wurden ab 1910 in den Werften so umgerüstet, dass sie im Falle eines Krieges auch mittelgroße Geschütze nebst Munition auf Deck installieren konnten. Man sollte hierbei aber nicht vergessen, dass das Deutsche Reich nach dem Sieg von 1870/71 unter Bismarck und danach unter dem Kaiser einen umfangreichen Kolonialbesitz in Afrika und der Südsee erworben hatte, der im Kriegsfall zu schützen und zu verteidigen war. Deutschland baute in dieser Zeit besonders die Handelsflotte aus, aber auch die **Seewerke**, wie die **Kriegsmarine** damals genannt wurde. Der Übersee-Handel nahm gleichzeitig einen gewaltigen Aufschwung. Davon profitierte besonders die dadurch sehr schnell wachsende Stadt Hamburg.

Die **Hamburg-Amerika-Linie** setzte auf ihrer Südamerika-Route kombinierte Personen- und Frachtschiffe von 5-12.000 BRT Wasserverdrängung ein. Der Fahrplan lag nur in einem großen Rahmen fest. Er betraf vor Allem die Abfahrtszeiten ab Hamburg, Amsterdam, Southampton und Lissabon sowie die Ankunft im Zielhafen Buenos Aires in Südamerika und umgekehrt. Zwischendrin bestimmte das Angebot an Ladung und Passagieren das Anlaufen weiterer Häfen auf der Ostseite Südamerikas. Die Reisen dauerten rund zwei Monate. In jedem Hafen war eine Agentur, die sich um ankommende und abfahrende Passagiere und Ladung kümmerte. Die stand mit dem Schiff in Funkverbindung. Der Kapitän selbst hatte noch eigene „Drähte“ zu anderen Kontoren und nahm alles mit, was sich lohnte und sich zeitlich einrichten ließ.

Gut 2 Jahre führte der **Kapitän John Peter Marx von Holdt** den Dampfer "**SMS König Wilhelm II**", auf dem er sich besonders wohl fühlte. Dieser fast 10.000 BRT große Dampfer hatte, wie die Abbildung zeigt hohe Masten, was für die Reichweite der Lang- und Mittelwellen-Sende- und Empfangsanlage von großem Vorteil war und 2 Schornsteine, die oben mit 3 breiten Bändern in den Farben Schwarz, Weiß und Rot versehen waren. Das Schiff besaß eigene Ladeeinrichtungen, um z.B. Lasten von kleineren Schiffen auf Reede, das heißt außerhalb des Hafens schnell, ohne größere Gebühren und ohne wesentlichen Zeitverlust zu übernehmen oder abzugeben.



Kapitän **John Peter Marx von Holdt** und seine Ehefrau Johanna Brigitta Dorothea

Der Kriegsausbruch 1914, der Beginn des I. Weltkrieges, der in das Leben fast aller Menschen in Deutschland gravierend eingriff, erwischte den **Kapitän John Peter Marx von Holdt** mit seinem neuen Schiff „**SMS BLÜCHER**“ auf hoher See, nördlich der Ostspitze von Südamerika auf der von ihm sicher sehr ersehnten und gerade erst begonnenen Heimreise nach Hamburg. Aus der konnte nun nichts mehr werden. Großbritannien hatte Deutschland am 3. August den Krieg erklärt. Ein Durchbruch von Südamerika nach Deutschland an England und seiner überlegenen Kriegsmarine vorbei mit einem mit Passagieren voll besetzten Schiff wäre unverantwortlich gewesen. Er fuhr daher, sicher in Übereinkunft mit seiner Reederei, nach Pernambuco zurück. Da wollte und sollte er seine Passagiere „los werden“. Danach hatte er sich und sein Schiff als Hilfskreuzer dem Geschwader Graf Spee zu unterstellen.

Wie es für ihn zu dieser unglücklichen Situation kam, ist eine interessante Geschichte. Der **Kapitän von Holdt** hatte, wie aus einem erhalten gebliebenen Brief an seinen späteren Schwiegersohn und den Eintragungen in seinem erhalten gebliebenen letzten Gästebuch hervorgeht, auf telegraphische Anweisung der

HAPAG im englischen Hafen Southampton am 23./24. Juni 1914 von seinem auf der Heimreise befindlichen Schiff „**KÖNIG WILHELM II.**“ auf den etwas größeren neuen Dampfer „**BLÜCHER**“ umsteigen müssen, der sich aber auf der Ausreise von Hamburg nach Buenos Aires befand. Das „Umsteigen“ war eine Beförderung. Aus dem Gästebuch geht hervor, dass der **Kapitän John von Holdt** bereits als **Commodore** für einen der drei Riesendampfer der „**Imperator-Klasse**“ mit 3 Schornsteinen vorgesehen war (**IMPERATOR**, Stapellauf am 23. Mai 1912 mit 52.117 BRT; **VATERLAND**, Stapellauf am 3. April 1913 mit 54.282 BRT; **BISMARCK**, Stapellauf am 20. Juni 1914 mit 56.551 BRT); jedes dieser Schiffe war zum Zeitpunkt seines Stapellaufes das größte Schiff der Welt.

Der Umstieg hatte aber für den **Kapitän John Peter Marx von Holdt** den Nachteil, dass er statt nach langer Reise nach Hamburg zu seiner Familie zurückkehren zu können, sofort und erneut auf die nochmalige lange Reise nach Südamerika gehen musste. Aber, es kam dann für ihn noch schlimmer. Am 26. Juni 1914, also nur 2 Tage nach seinem Umstieg in Southampton fand in Serajewo das überraschende Attentat auf den österreichischen Thronfolger statt. Danach begannen in Österreich-Ungarn und einige Tage später auch in Deutschland erste Kriegsvorbereitungen. Es ist kaum vorstellbar, dass der Schiffswechsel auch etwas damit zu tun hatte, obwohl der **Kapitänleutnant der Seewerke von Holdt**, der zum **Geschwader „Graf Spee“** gehörte, bei Ausbruch eines Krieges, aber ohne Passagiere, mit seinem jeweiligen Schiff möglichst schnell seinen Bereitstellungsraum aufzusuchen hatte. Viel wahrscheinlicher ist es, dass die HAPAG den **Kapitän von Holdt** auch deshalb auswählte, weil die „**BLÜCHER**“ in Buenos Aires **Goldbarren und -münzen im Wert von 22 Millionen Goldmark** für die Bank von England übernehmen sollte (Angabe im Buch von Commodore Rolin „Mein Leben auf dem Ocean“). Das war eine sehr gut bezahlte, aber auch eine sehr riskante Ladung. Dafür brauchte man einen Kapitän, der bereits gezeigt hatte, dass er selbst in extremen Situationen noch einen kühlen Kopf behielt.

Sei es, wie es sei. Der Kapitän fuhr mit der „**BLÜCHER**“ fahrplanmäßig wieder zurück nach Buenos Aires, wo er am 14. Juli 1914 eintraf. Diese Daten sind aus dem erhalten gebliebenen letzten Gästebuch des **Kapitäns John von Holdt** zu entnehmen. Von dort lief er einige Tage später wieder aus und übernahm in Santos, Rio de Janeiro und Bahia weitere Fracht und sehr viele (fast 500) Passagiere. Als Großbritannien am 3. August 1914 Deutschland den Krieg erklärte, hatte der Kapitän von Holdt mit seinem Schiff „**SMS BLÜCHER**“ bereits seit einem oder sogar schon zwei Tagen den nahe der Ostspitze Brasiliens gelegenen Hafen Pernambuco (heute Recife) verlassen und damit die Heimreise angetreten, denn er sollte am 12. August nach den vorgesehenen Zwischenstopps in Southampton, Antwerpen und Amsterdam planmäßig wieder in Hamburg eintreffen. Er entschloss sich zum neutralen brasilianischen Hafen Pernambuco zurück zu laufen. Am Einlaufen in den Hafen versuchte ihn aber der britische **Kreuzer „GLASGOW“** zu hindern, der die mit Höchstfahrt laufende „**BLÜCHER**“ bis zur Einfahrt in den Hafen verfolgte und durch Beschuss zum Beidrehen aufgefordert hatte. Das neuere und schnellere Schiff „**BLÜCHER**“ entkam aber und lief unbeschädigt in den Hafen Pernambuco ein. Dort

brauchte es aber mehrere Wochen, um die Passagiere „loszuwerden“, die ihre Überfahrt bezahlt hatten, sich auf dem Schiff wohl fühlten und wohl auch von dort aus keine Möglichkeit fanden ihre Zielhäfen mit anderen Schiffen zu erreichen. So konnte die „**BLÜCHER**“ den Innenhafen von Pernambuco nicht mehr verlassen. Die Passagiere sollen andererseits, wie Commodore Rolin in seinem Buch „Mein Leben auf dem Ocean“ schreibt, eine Revolte auf dem Schiff versucht haben, um sich in den Besitz des Goldschatzes zu setzen. Der **Kapitän von Holdt** konnte mit Offizieren, Mannschaften und Heißdampfschläuchen dies aber verhindern. Dabei soll es 25 Tote auf Seiten der Angreifer und 1 auf der Seite der Schiffsbesatzung gegeben haben. Danach bekam **Kapitän von Holdt** vom Gouverneur 30 Soldaten an Bord, die den Sicherheitsdienst für das Gold leisteten. Wenige Tage später übernahm dann endlich ein argentinisches Schiff alle Passagiere und brachte sie zu ihren Zielen. Diese interessante Geschichte ist auch in dem genannten Buch von Kommodore Rolin enthalten.

Das **SMS BLÜCHER** und **Kapitän John Peter Marx von Holdt** lagen nun für die weitere Dauer des 1. Weltkrieges in Pernambuco fest an der Kette, wie 12 weitere deutsche Schiffe auch. Die „**BLÜCHER**“ war das weitaus größte deutsche Schiff, das in dem neutralen brasilianischen Hafen Zuflucht gesucht hatte und das einzige mit 2 Schornsteinen. Am 4. Juni 1917 wurde sie als erstes deutsches Schiff beschlagnahmt. Kapitän und Besatzung wurden interniert. Zuvor hatten deutsche Unterseeboote den brasilianischen Dampfer „**PARANAGUA**“ torpediert. Das gab der brasilianischen Regierung wohl das Recht zur Beschlagnahme der „**BLÜCHER**“.

Die Familie von Holdt in Hamburg hatte eine schwere Zeit, denn das Gehalt des in Brasilien internierten **Kapitäns John Peter Marx von Holdt**, das bisher regelmäßig von der HAPAG überwiesen worden war, tröpfelte nur noch. Alle Schiffe, die den Krieg überlebt hatten, waren von den Alliierten beschlagnahmt worden. Die Sieger rächten sich nun an den Verlierern. Davon war die Familie von Holdt besonders betroffen.

Der **Kapitän John Peter Marx von Holdt** kehrte erst Ende 1919 ohne die „**BLÜCHER**“, nur mit seiner Seemannskiste, einigen Koffern Habe und etwas Geld nach Hamburg zurück und war wohl entsetzt über das, was er sah und was aus Deutschland in nur 4 Jahren Krieg geworden war. Er tauschte ahnungslos sein ausländisches Geld um und wunderte sich vielleicht darüber, dass er mehr erhielt, als er erwartet hatte. Wieder ein Schiff zu führen, war sein Wunsch. Aber in ganz Deutschland gab es kein einziges deutsches Schiff mehr. Der Besitz eines Schiffes war für Deutsche sogar verboten. Die Existenz des Kapitäns war vernichtet. Commodore konnte er nicht mehr werden. **In Deutschland gab es für ihn als Kapitän keine Arbeit mehr.**

Er sah sich um. Das was dann folgte, ist aber eine andere Geschichte.

Quelle: Auszug aus dem von Dr.-Ing. Fritz Schuermann, Hattingen, verfaßten Teil der Familiengeschichte des Zweiges der **Brunsbüttel-Linie** der **von Holte**.