

Mary Celeste

Das glücklose Geisterschiff

Lars A. Fischinger



Benjamin Briggs, Kapitän der Mary Celeste

Die Welt des angeblich Unerklärlichen ist voll von Geschichten über Geisterschiffe auf den sieben Weltmeeren. Seemannsgarn, das in schabigen Spelunken von zwielichtigen Gestalten in den Häfen der Welt erzählt wird. So etwa klingt das übliche Bild dieser Geschichten, denen heute kaum jemand noch Beachtung schenkt.

Doch ein Klassiker dieser Geisterschiffe gibt bis heute Rätsel auf und ist alles andere als Seemannsgarn. Es ist das Schiff „Mary Celeste“, dessen Schicksal in der Tat bis heute unerklärlich geblieben ist.

Die Fakten: im Juni 1861 lief das damals noch „Amazon“ getaufte Schiff in Neuschottland vom Stapel und sollte damit seine Arbeit als Handelsschiff aufnehmen. Die Werft von Joshua Dewis in der Fundy Bucht, Spencers Island, in Neuschottland genoss einen tadellosen Ruf. Am 10. Juni 1861 wurde die „Amazon“ ins Handelsregister eingetragen, und ihre unglückselige „Karriere“ begann.

Vom Pech verfolgt

Der Segler wurde schon zu Beginn seiner Einsätze vom Pech verfolgt. Eigner des Schiffes war damals Robert McLellan, der schon zwei Tage nach Indienststellung des Schiffes krank wurde und starb. Kapitän John Nutting Parker übernahm nun die Brigg und startete mit ihr zur ersten großen Seefahrt. Schon bei der Jungfernfahrt kam es zu einem Unfall an der Küste vor Maine, und die „Amazon“ mußte wieder ins Trockendock. Im Dock nun brach bei den Arbeiten an dem beschädigten Rumpf des Schiffes ein Feuer aus, und Parker gab das Kommando über das glücklose Schiff wieder ab.

Nachdem die „Amazon“ wieder seetüchtig gemacht wurde, erlitt sie bei ihrer ersten Überquerung des Atlantiks in der Seestraße von Dover Schiffbruch. Sie stieß mit einer Brigg zusammen, die daraufhin sank, und die „Amazon“ mußte wieder ins Dock. Nach Instandsetzung kehrte das Schiff (mit einem neuen Kapitän) nach Amerika zurück – und lief vor Cow Bay, Cape Breton Island, auf Grund. Nach

einer Odyssee durch die Hände einiger Schiffseigner und deren anschließendem Ruin sowie weiterer Pannen lag das Schiff, umgebaut und nun „Mary Celeste“ genannt, 1872 im Hafen von New York. Kommandant war seit dem 29. Oktober 1872 Kapitän Benjamin Spooner Briggs.

Hier nahm der Frachter am 2. November eine Ladung von 1701 Holzfässern Alkohol für den Zielhafen Genua in Italien auf. Am 7. November legte sie unter Kapitän Briggs ab und machte sich auf die Reise über den Atlantik.

Das Geisterschiff

Einige Tage später legte in New York auch der mit Briggs befreundete Kapitän David Reed Morehouse mit seinem Segler „Dei Gratia“ in Richtung Europa ab. Die Überfahrt verlief ohne Probleme, bis der Wachhabende der „Dei Gratia“, John Johnson, am 5. Dezember 1872 gegen 13 Uhr plötzlich ein Segel am Horizont ausmachte. Es war die „Mary Celeste“ in rund acht Kilometern Entfernung – doch etwas schien nicht zu stimmen. Niemand stand am Steuer, das Schiff hatte leichte Schlagseite, und die Segel hingen schlaff herunter.

Offensichtlich war das Schiff führerlos.

Auch nachdem sie das Schiff durchsuchten, fanden sie niemanden. Weder lebend noch tot. Das Schiff war zwar leicht ramponiert, und es stand etwas Wasser in den Laderäumen, aber die Besatzung der „Dei Gratia“ fand nirgendwo einen Grund, warum man die „Mary Celeste“ hätte aufgeben müssen. Auch das Wasser in den Laderäumen wäre durch die an Bord befindlichen Pumpen leicht zu beseitigen gewesen. Segel und Tagelage jedoch waren teilweise schwer beschädigt, auch der Kompaß war umgefallen und zerbrochen. Alles kein Grund für den erfahrenen Kapitän der „Mary Celeste“, sein Schiff und seine Ladung aufzugeben. Obwohl auch in der Schiffskombüse einige Zentimeter Wasser stand, waren das Trinkwasser und die Nahrungsvorräte für die Mannschaft noch in Ordnung.

Doch die Suchmannschaft stellte noch etwas anders fest: Das kleine Beiboot der „Mary Celeste“ fehlte. Dazu waren nautische Geräte wie Sextant und auch das Navigationsbuch verschwunden. Das Logbuch wiederum war noch an Bord und bewies, daß am 24. November noch jemand an Bord gewesen sein mußte, da die letzte Eintragung auf diesen Tag datierte.

Wieso verließen der erfahrene Kapitän Briggs, seine ebenfalls an Bord befindliche Frau, seine zwei Jahre alte Tochter und sieben Seemänner das Schiff ohne erkennbaren Grund?

Die erste Vermutung war, daß man eine Explosion des Schiffes vermutete. Die Ladeluken standen offen, denn einige der Fässer mit dem Alkohol waren leckgeschlagen. Fürchtete man die Gase und damit eine mögliche Explosion des Alkohols und wollte mit dem Beiboot die „Mary Celeste“ solange verlassen, bis alles verfliegen war? Das erklärt aber nicht, warum man nautische Geräte für diese kurze Zeit mitgenommen haben soll. Auch nicht, wieso man das Schiff dann nicht wieder in Besitz nahm.

Die „Mary Celeste“ wurde wieder flott gemacht und unter dem ersten Maat Oliver Deveau nach Gibraltar gesegelt. Dort stand eine Untersuchung der britischen Behörden an, denn auch ein Versicherungsbetrug wurde in Betracht gezogen. Auch der Kapitän der „Dei Gratia“ wurde der Mittäterschaft beschuldigt. Er hätte sich mit seinem Freund Briggs an einem geheimen Ort getroffen, nachdem dieser die Mannschaft ermordet hatte. Das jedoch erschien dann auch dem Untersuchungsausschuß mehr als unwahrscheinlich.

Anklage vor dem Marineministerium wurde damals von Generalstaatsanwalt Frederik Solly Flood erhoben. *„Ein leicht erregbarer und arroganter Bürokrat, der mit krankhaftem Eifer hinter jedem Vorgang ein Verbrechen vermutete“*, wie es der deutsche Journalist Eigel Wiese recherchierte.

In Abwesenheit warf er zunächst der Mannschaft vor, sich der Ladung bemächtigt und in einer wahren Orgie betrunken zu haben. Doch auch dies war mehr als unwahrscheinlich, denn die „Mary Celeste“ hatte nach einigen



Benjamin Briggs, Sophia Briggs (Tochter) und Sarah Briggs (Ehefrau)



Aussagen keinen trinkbaren Alkohol an Bord. Eigel Wiese schreibt in seiner „Mary Celeste“-Dokumentation „Das Geisterschiff“ (2003):

„Es gibt Widersprüche. Zum einen sollte er angeblich dazu dienen, in Genua italienischen Wein zu verbessern, nach einer anderen Darstellung handelte es sich um vergällten Alkohol, der für den menschlichen Genuß unbrauchbar gemacht worden war. So wie es beispielsweise heute noch bei Brennspritus üblich ist.“

Flood jedoch gab nicht auf und beschuldigte nun die gesamte Mannschaft der „Dei Gratia“, die „Mary Celeste“ gekapert und ihre Besatzung ermordet zu haben. So wollten sie die nach internationalem Seerecht fällige Bergungsprämie einstreichen. Dunkle und kriminelle Machenschaften steckten hinter dem ganzen Vorfall nach Meinung von Flood. Sehr gründliche Untersuchungen am 7. Januar 1873 der „Mary Celeste“ erbrachten jedoch keinerlei Hinweise für irgendwelche Gewalttätigkeiten an Bord oder eine Verstrickung der Seemänner der Fundermannschaft. Flood war enttäuscht.

Der Gerichtshof lehnte diese Beschuldigung ab und sprach alle Angeklagten der „Dei Gratia“ von sämtlichen Vorwürfen am 24. März 1873 frei. Kapitän Morehouse und seine Seeleute bekamen dazu eine Prämie von 1700 Pfund für die Bergung des Schiffes zugesichert. Angesichts der Tatsache, daß die Alkohol-Ladung der „Mary Celeste“ auf 36943 Dollar und der Schiffswert auf 5708 Dollar bezif-

fert wurden, ein mehr als dürftiger Funderlohn. Eine abschließende Erklärung über den Verbleib der Mannschaft konnte die Untersuchungskommission nicht geben.

Bizarre Hypothesen

Es begann die Zeit der Spekulationen und Thesen. Seeungeheuer könnten schuld sein, erzählten sich Seemänner. Oder die „Kräfte“ des Bermuda-Dreiecks. Vielleicht waren es auch, so Adam Bushey im „British Journal of Astrology“, eine verhängnisvolle Konjunktion „von geistigen und kosmischen Kräften, die das Weltall regieren“, und die Mannschaft sei durch diese „entmaterialisiert worden“. Ja, vielleicht entführten auch Außerirdische die Mannschaft (samt Beiboot). Oder der christliche Kapitän Briggs, der entgegen den Gepflogenheiten der damaligen Seefahrt Alkoholkonsum an Bord verbo-

Das Schicksal der Besatzung ist bis heute ungeklärt.

ten hatte, ermordete seine Familie, die Mannschaft und dann sich selbst in einer Art religiösem Wahn oder Rausch. In Seefahrer-Spelunken munkelte man auch, der Teufel habe seine Finger im Spiel, da der Kapitän eine Frau, seine Ehefrau, mit an Bord nahm. Vielleicht war es auch eine Naturerscheinung wie etwa ein kleiner Tornado oder eine Riesenwelle. Oder Piraten. Oder Sklavenhändler. Oder, oder...

Das

Schicksal der Besatzung ist bis heute ungeklärt. Zwölf Jahre lang befuhr das Schiff unter 17 verschiedenen Eignern die Meere. Niemand hatte Glück mit der „Mary Celeste“. Sie geriet in Brand, lief auf Grund, verlor Ladungen und Seemänner und ruinierte einen Eigner nach dem anderen.

In heutiger Zeit ist das Schiff ein Mythos, der sich auch in Kinofilmen niederschlug. Und selbst auf britischen Sonderbriefmarken wurde ihr Mythos am Leben erhalten. Dichtung und Wahrheit sind dabei gerne großzügig vermischt worden. Beispielsweise die Geschichte des heißen Kaffees, dessen Tasse am Tisch an Bord fest gerostet war. Dies wurde natürlich niemals auf der „Mary Celeste“ gefunden.

Drohte eine Explosion?

Nüchterner sehen es einige andere. Sie vermuten, daß sich durch die undicht gewordenen Alkoholfässer ein explosives Gemisch im Laderaum ausbreitete. Die Mannschaft geriet in Panik und verließ angesichts einer drohenden Explosion ihr Schiff. Durch schwere See trieb das Beiboot immer weiter ab,

A Brig's Officers Believed to Have Been Murdered at Sea.

From the Boston Post. Feb. 24.

It is now believed that the fine brig *Mary Celeste*, of about 236 tons, commanded by Capt. Benjamin Briggs, of Marion, Mass., was seized by pirates in the latter part of November, and that, after murdering the Captain, his wife, child, and officers, the vessel was abandoned near the Western Islands, where the miscreants are supposed to have landed. The brig left New-York on the 17th of November for Genoa, with a cargo of alcohol, and is said to have had a crew consisting mostly of foreigners. The theory now is, that some of the men probably obtained access to the cargo, and were thus stimulated to the desperate deed.

The *Mary Celeste* was fallen in with by the British brig *Dei Gratia*, Capt. Morehouse, who left New-York about the middle of November. The hull of the *Celeste* was found in good condition, and safely towed into Gibraltar, where she has since remained. The confusion in which many things were found on board, (including ladies' apparel, &c.) led, with other circumstances, to suspicion of wrong and outrage, which has by no means died out. One of the latest letters from Gibraltar received in Boston says: The Vice-Admiralty Court sat yesterday, and will sit again to-morrow. The cargo of the brig has been claimed, and to-morrow the vessel will be claimed.

The general opinion is that there has been foul play on board, as spots of blood on the blade of a sword, in the cabin, and on the rails, with a sharp cut on the wood, indicate force or violence having been used, but how or by whom is the question. Soon after the vessel was picked up, it was considered possible that a collision might have taken place. Had this been the case, and the brig's officers and crew saved, they would have been landed long ere this. We trust that if any of New-England's shipmasters can give any information or hint of strange boats or seamen landing at any of the islands during the past ninety days, that they will see the importance thereof.

Auszug aus der New York Times 26. Februar 1873

und die Mannschaft kam ums Leben. Daß die verdunstende Alkoholladung jedoch einen Überdruck im nicht luftdichten Laderaum oder gar eine Explosion erzeugte, ist nicht denkbar. Vielleicht, so weiter, sammelten sich Gase beim Aufmachen einer Ladeluke an der anderen Seite des Laderaumes. Dort kam es zu einer extrem kurzzeitigen Verpuffung, die den Kapitän veranlaßte, eine bevorstehende Explosion des Schiffes anzunehmen. Er gab den Befehl, die „Mary Celeste“ zu verlassen. Ob es tatsächlich genau so war, ist natürlich offen. Zumal die Besatzung des Schiffes mit Sicherheit nicht einfach so in ihr Beiboot steigen würde, ohne sich mit einem langen Tau an der „Mary Celeste“ festzuzurren. Nachdem

die mutmaßliche Explosionsgefahr an Bord des Frachters durch das Verfliegen des Alkohols gebannt gewesen wäre, hätten die Seemänner sich leicht wieder an Bord ihres nun sicheren Schiffes ziehen können. Und: wieso nimmt die Besatzung nautische Geräte mit in ihr Beiboot, wenn sie doch nur in sicherer Entfernung eine mögliche Explosion der „Mary Celeste“ abwarten wollten bzw. nur warteten, bis das Gas sich verflüchtigte? Wieso raffte die Mannschaft für die Zeit, die sie das Schiff verließen wollten, nicht die Segel der „Mary Celeste“ um ihre Fahrt zu verringern? Spuren einer auch nur kleinen Explosion im Laderaum des Frachters fanden

die Gutachter der Untersuchungskommission übrigens nicht. Es stellte sich aber heraus, nachdem die „Mary Celeste“ letztlich ihre Ladung in Genua doch noch löschte, daß zahlreiche der Alkoholfässer an Bord leer waren. Offensichtlich Resultat der undichten Holzfässer, die verwendet wurden.

Skeptiker wenden hier ein, daß es notwendig war, diese nautischen Geräte mit in das Beiboot zu nehmen. So



Mary Celeste

wollte die Mannschaft mit ihrem Beiboot das sichere Festland erreichen. Das Schiff sollte demnach ganz aufgegeben werden.

Doch auch das kann nicht ganz stimmen. Die „Mary Celeste“ wurde am 5. Dezember auf der Position 38 Grad 20 Minuten Nord, 17 Grad 15 Minuten West gefunden. Das liegt in etwa auf dem halben Weg von den Azoren zum östlich gelegenen Gibraltar. Anhand der letzten Logbucheintragung vom 24. November und einer Notiz auf einer Schiefertafel, der so genannten Logtafel, fand sich auch die Kursberechnung für den 25. November. Diese war noch nicht in das Logbuch eingetragen, was beweist, daß die „Mary Celeste“ an diesem Tag auf 37 Grad 1 Minute Nord, 25 Grad 1 Minute West stand. Das liegt sechs Meilen nordwestlich der Insel Santa Maria (Azoren), dessen östliche Spitze von der „Mary Celeste“ dabei auch als Peilmärke genutzt wurde. Der 1. Maat Deveau verglich die Route des Geisterschiffes mit der seines eigenen „Dei Gratia“ und kam zu dem Ergebnis, daß die „Mary Celeste“ am 25. November zwischen 8 Uhr und 12 Uhr von seiner Mannschaft verlassen worden sein mußte. 378 Meilen segelte das Schiff dann bis zu seiner Entdeckung mit maximal drei Knoten weiter Richtung Westen.

Wenn die Mannschaft das Schiff endgültig verlassen wollte - wieso fehlten dann keine Nahrungsmittelvorräte an Bord?

Hierbei stellt sich die Frage, wieso Sextant und andere nautische Geräte von der Mannschaft mit in das Beiboot genommen wurden? Auch wenn sie das Schiff endgültig verlassen wollten. Denn am Tag, als die „Mary Celeste“ angeblich aufgegeben wurde, war sie quasi direkt vor der Küste der Insel Santa Maria. Richteten sich die Seemänner auf eine längere Fahrt in ihrem Rettungsboot ein und nahmen daraufhin verständlicherweise die Geräte mit? Das weiß leider niemand. Doch wenn die Seeleute des Geisterschiffes eine längere Fahrt in ihrem Beiboot in Betracht gezogen haben – wieso fehlten dann keine Nahrungsmittelvorräte an

der „Mary Celeste“? Außerdem waren persönliche Gegenstände der Seeleute noch an Bord. Die Untersuchung des Vorfalles in Gibraltar offenbarte zudem auch, daß Nahrung und Wasser ausreichend und im tadellosen Zustand vorhanden waren. Und wieso nahm der Kapitän das Logbuch eigentlich nicht mit? Und wieso „enterte“ die Besatzung ihr Schiff nicht zurück, da es offensichtlich nicht explodierte? „Das Schiff war in einem so guten Zustand, daß es eine Weltreise hätte machen können“, gab Oliver Deveau vor der Untersuchungskommission in Gibraltar zu Protokoll...

Unrühmliches Ende

Doch wie endet die Geschichte des Schiffes eigentlich, nachdem es wieder in Betrieb genommen wurde? Sie endet ebenso traurig wie seine gesamte „Karriere“. Nach einer weiterhin unglückseligen Zeit übernahm im Dezember 1884 Kapitän Gilman C. Parker als 17. und letzter Eigner die „Mary Celeste“. Kapitän Parker versicherte eine Ladung Bierflaschen und kostbares Besteck für 30000 Dollar, dessen Zielhafen Haiti war. Am 3. Januar 1885 zerschellte die „Mary Celeste“ an einem Riff vor der Küste Haitis und sank, so daß Kapitän Parker in New York die Versicherungssumme einzufordern versuchte. Doch vergebens, denn Nachforschungen durch einen Detektiv zeigten, daß Parker gelogen hatte, was die Fracht des Schiffes anging. Durch den Detektiv aufgefundene Kisten der Ladung enthielten entgegen Parkers Versicherungsangaben Halsbänder für Hunde und statt Bier nur ungenießbares Wasser. Als bei der Gerichtsverhandlung in Boston herauskam, daß Kapitän Parker trotz ruhiger See und guter Sicht die „Mary Celeste“ absichtlich auf das Riff zufahren ließ, war sein so oder so schlechter Ruf

vollends ruiniert. Er verlor alles und starb mittellos und einsam. Einer seiner Komplizen verlor sogar den Verstand und starb in der Psychiatrie.

Damit ist die „Mary Celeste“ vom Stapellauf bis zu ihrem schicksalhaften Ende ein glückloses Schiff gewesen. Aber das Schicksal der Seeleute um Kapitän Briggs, das „Highlight“ der Unglücke des Schiffes, ist bis heute trotz nicht weniger Fakten nicht restlos geklärt... ■

Lars A. Fischinger ist gelernter Elektroniker.



Bereits seit seiner Jugendzeit beschäftigt er sich mit der Erforschung der Geschichte von Erde und Menschheit. Er ist Autor mehrerer Bücher, darunter „Götter der Sterne - Bibel, Mythen und kosmische

Besucher“, „Begleiter aus dem Universum“. Auch sein neuestes Buch „Historia Mystica“ beschäftigt sich mit ungelösten Rätseln der Vergangenheit.

www.fi.fischinger-online.net

Quellen:

Berlitz, Charles: Das Bermuda-Dreieck. Wien Hamburg 1975

Höfling, Helmut: Ufos, Urwelt, Ungeheuer. Köln o.J.

Horn, Roland M.: Gelöste und ungelöste Mysterien dieser Welt. München 2000
Mary Celeste – Fact not Fiction, unter: <http://www.maryceleste.net/>

O.A.: Unerklärliche Phänomene: Das Bermuda-Dreieck und andere rätselhafte Orte und Ereignisse. Rastatt 1994
Seemotive: Das Geheimnis der Mary Celeste, unter: <http://www.seemotive.de/html/dmaryc.htm>

Wiese, Eigel: Das Geisterschiff. Bergisch Gladbach 2003