Zeitschrift: Rheinfelder Neujahrsblätter
Herausgeber: Rheinfelder Neujahrsblatt-Kommission
Band: 42 (1986)

Artikel: Erinnerungen an meinen Vater, Kapitän Alfred Courtin (1867-1936)
Autor: Courtin-Disler, Alfred
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-894497

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Erinnerungen an meinen Vater, Kapitän Alfred Courtin (1867–1936)

von Dr. Alfred Courtin-Disler

Von einem Segelschiff im Fernen Osten springt ein junger Matrose ins Wasser, um einen vom Kapitän angeschossenen Vogel an Bord zu holen. In letzter Minute können ihn seine Kameraden vor den gierigen Zähnen der Haifische erretten ... Dieser junge Matrose war Alfred Courtin, geboren am 31. Juli 1867 in Rheinfelden ... als drittes Kind des Ehepaares Alfred Courtin und seiner Gattin Thérèse Perrollaz. Seine älteren Schwestern, Louise und Emma, freuten sich über den jüngeren Bruder.

Er durchlief die Rheinfelder Schulen und war immer zu lustigen Streichen aufgelegt, die für seinen Vater als Präsidenten der Bezirksschulpflege nicht immer erfreulich waren. So brachte er zum Beispiel einem kurzsichtigen Lehrer namens Hauenstein einen gefrorenen Rossapfel als geologischen Fund. Erst beim Auftauen erkannte der kurzsichtige Lehrer dann den Sachverhalt. Nach der Bezirksschule besuchte er in Basel die Obere Realschule (heutiges Realgymnasium).

Dem immer Abenteuerlustigen wurde die Schulbank zu langweilig. Er entschloss sich, Seemann zu werden. Dieser Gedanke wirkte so ansteckend auf seine Klassenkameraden, dass 7 weitere Jünglinge aus Basel, Rheinfelden und ein Lörracher ebenfalls zur See wollten. Der Werdegang zum Schiffsoffizier, damals noch Steuermann genannt, oder gar zum Kapitän, war früher sehr hart. Bevor einer als Offiziersanwärter sich auf die Seemannsschule anmelden konnte, musste er als Aspirant 7 Jahre «vor dem Mast» gefahren sein, hauptsächlich auf Segelschiffen auf Fernostfahrt. Eine äusserst harte Prüfung: Zwei Jahre als Schiffsjunge und 5 Jahre als Matrose, erst dann konnte die Seemannsschule besucht werden, und zwar in 2 oder 3 Etappen, mit Jahren praktischer Erfahrung dazwischen.

Also zurück zu den unternehmungslustigen Jünglingen: Nach den sehr harten Erfahrungen der ersten Reise gaben die meisten die Seefahrt auf. Nur mein Vater und ein Lörracher blieben bei der Stange und hielten durch bis zum Kapitän.

Zuerst musste der Kandidat als III. , dann als II. Offizier Erfahrungen sammeln, bis er wieder auf der Seemannsschule das «Zeugnis über die

Befähigung zum Kapitän auf grosse Fahrt» erlangen konnte. Damit war er zwar noch nicht Kapitän, aber sein Stellvertreter. Die weitere Beförderung zum Kapitän hing vom Schiffseigentümer, das heisst vom Reeder ab.

Als mein Vater die Stufe des Ersten Offiziers erreicht hatte, herrschte in der Seefahrt eine Krise und es war schwer, eine Stellung zu finden. In dieser misslichen Lage heuerte er auf einem Schiff an, das nach Santos bestimmt war. Santos war damals ein gefürchteter Gelbfieber-Hafen. Bevor er die gefährliche Reise antrat, traf er in Hamburg einen Freund seines Vaters, den bekannten Arzt, Dr. Spengler, der seinerzeit Davos zum Kurort gemacht hatte. Als Dr. Spengler erfuhr, dass mein Vater nach Santos angeheuert hatte, sagte er: «Der Sohn meines Freundes Courtin fährt nicht nach Santos.» Dr. Spengler hatte Beziehungen zum Reeder Riedemann, der dann meinen Vater als ersten Offizier auf dem Tanker «Deutschland» in Dienst nahm. Riedemann war der Eigentümer einer Tankschiff-Reederei. Nach geraumer Zeit starb der Kapitän der «Deutschland» in New York und mein Vater führte das Schiff nach Hamburg zurück, wo er dann vom Reeder Wilhelm Anton Riedemann zum Kapitän befördert wurde.

Noch als Erster Offizier hatte mein Vater sich 1896 verheiratet mit Sylvia Lötscher, die er im Hamburger Schweizerverein kennengelernt hatte. Der Ehe entsprossen 3 Kinder: Johanna, spätere Frau Gärtner, Therese, spätere Frau Dierks und als Nachzügler der Schreibende.

Mein Vater rettete mit dem Schiff «Exelcior» ein im Sturm steuerlos treibendes Schiff, indem er es nach Dover schleppte. Mit der dafür erhaltenen Prämie kaufte mein Vater in einem Hamburger Vorort ein schönes Haus mit grossem Garten.

Auch das Schiff meines Vaters musste sich durch verschiedene Stürme durchkämpfen. Der schwerste Orkan, den er je erlebt hatte, trieb das Schiff weit ab vom Kurs nach Norden, so dass sie zuletzt nicht mehr wussten, wo sie sich befanden. Radio oder Radar gab es damals noch nicht. Sternkunde war eines der wichtigsten Kenntnisse für die Nautik. Als der mehrtägige Sturm langsam nachliess, war in der Nacht ein einzelner Stern zu sehen. Mein Vater erkannte denselben und konnte mit Hilfe von Sextant und Borduhr den Standort des Schiffes in der Nähe von Island bestimmen und den Heimweg antreten. Durch die weite Abtrifft war ein Kohlenmangel eingetreten. Um den nächsten Hafen Kopenhagen zu erreichen, musste im Kohlenbunker das letzte Stäubchen zusammengewischt werden, aber auch das reichte nicht. Es mussten die vom Sturm zertrümmerten Rettungsboote und jedes entbehrliche Stück Holz, sogar Seile und Türen verfeuert werden. Wäre der Dampf ganz ausgeblieben, so hätten sie sich bis in den nächsten Hafen, Kopenhagen,

Haus des A. Courtin in Hamburg Rahlstedt. Im Vordergrund seine drei Kinder, Johanna, Alfred und Theresa, im Jahre 1911.

abschleppen lassen müssen, was einer Rettung aus Seenot gleichgekommen wäre. Die Kosten für Rettung aus Seenot sind sehr hoch, weil das rettende Schiff laut Seerecht einen relativ grossen Anteil des Wertes von dem in Seenot geratenen Schiff plus Ladung erhalten hätte. Die telegraphisch benachrichtigte Hamburger Reederei bewilligte den Kauf von nur einem Minimum an Kohle. Kaum war das Schiff wieder auf See, setzte ein neuer Sturm ein und die Kohle wurde wieder knapp und reichte gerade bis Cuxhaven und das Schiff musste erneut bunkern, bevor es die 100 km die Elbe hinauf nach Hamburg fahren konnte. Vor dem Ersten Weltkrieg wurde das erste grosse Hochsee-Motorschiff «Hagen» gebaut, das meinem Vater zur Führung anvertraut wurde. Für die neue Antriebsart für Hochseeschiffe, wie überhaupt für Marine-Angelegenheiten, interessierte sich auch der Bruder des deutschen Kaisers, Prinz Heinrich, der die erste Reise dieses Schiffes mitmachte. Da dieser Plan bekannt war, wurden die Kapitänswohnung, das dazugehörige Gastzimmer und besonders die Kajüte (Esszimmer des Kapitäns und seiner Offiziere) besonders kostbar ausgestattet. Die «Hagen» lag über Weihnachten bis Anfang des neuen Jahres im Hamburger Hafen. Mein Vater benutzte die Gelegenheit, mit seinen Schwägern in dieser Kajüte eine Neujahrsfeier zu veranstalten. Bei dieser Gelegenheit wurden die Kerzen am Weihnachtsbaum nochmals angezündet. Da der Christbaum entsprechend dürr war, fing er Feuer. Obwohl der Brand rasch gelöscht wurde, nahmen die kostbaren Wandteppiche Schaden, der in entgegenkommender Weise von der Werft Bloom und Voss behoben wurde.

Die Technik für Hochseeschiffe mit Motorantrieb steckte noch in den Kinderschuhen. Das hatte viel Reparaturen, das heisst lange Hafenaufenthalte zur Folge. Mein Vater liess sich daher 1914 auf einen neuen Dampfer «Kiowa» versetzen. Der Kapitän durfte damals noch zweimal pro Jahr ein Familienmitglied mitnehmen. Im Juli 1914 sollte sein Schiff eine längere Reise antreten: New York, Algier, Odessa und Adria waren die Stationen. Meine Mutter und ich durften mitfahren. Wir reisten von Hamburg nach New York, wo eine Ladung Benzin für Algier übernommen wurde. Wir waren kaum wieder auf See, als der Erste Weltkrieg ausbrach. Wir wurden durch Funk nach New York zurückbeordert. Man war der Meinung, der Krieg sei nur von kurzer Dauer. Als man diesen Irrtum erkannte, wurde das Schiff von der amerikanischen Standard Oil Co. übernommen. Da die Handelsschiffahrt für Deutschland durch den Krieg sehr eingeschränkt war, und die Tankdampfer als Hilfskreuzer militärisch dienen mussten, war für meinen Vater als Schweizer keine Aussicht mehr, seinen Beruf auf deutschen Schiffen auszuüben. Er wurde ebenfalls von der Standard Oil Co. übernommen, nachdem er die

amerikanische Prüfung als Kapitän bestanden hatte. Mein Vater übte nun seinen Beruf an der Westküste von Amerika aus. Als an seinem amerikanischen Schiff eine längere Reparatur auszuführen war, kam mein Vater auf einen kurzen Besuch nach Hamburg, mit einem dänischen Passagierdampfer.

Im Kriege wurden alle durch den Ärmelkanal fahrenden Schiffe von den Engländern nach Dover eingeschleppt und Ladung und Passagiere streng geprüft. Da während des Krieges soviele Deutsche mit falschen Schweizerpässen reisten, wurde auch meines Vaters Pass verdächtigt und Vater wurde verhaftet und eingesperrt. Mein Vater verlangte einen Schweizer Diplomaten sprechen zu dürfen. Der zuständige Diplomat hatte zufällig in Rheinfelden eine Verwandte, Fräulein Emmi Waldmeier, die meinen Vater gut kannte. Nach dieser Feststellung verbürgte sich der Diplomat für die Echtheit des Schweizerpasses, und die Engländer mussten meinen Vater mit einem Schnellboot auf das bereits abgefahrene Passagierschiff bringen. Die Engländer riefen ihm dann nach: «Inspite of all, you are a German spy.»

Als nach seiner Rückkehr in die Staaten die USA in den Krieg eintraten, durfte mein Vater als Ausländer nicht mehr als Kapitän auf amerikanischen Schiffen fahren. Er fand eine Beschäftigung in einer grossen Textilfabrik, die Verwandten der Familie Hunziker-Habich gehörte. Seine Erfahrungen mit Dieselmotoren kamen ihm zugute bei der Betreuung der entsprechenden Motoren, die der Elektrizitätserzeugung dienten.

Gegen Kriegsende kam mein Vater wieder nach Hamburg. Er traf ahnungslos am Tage der Beerdigung meiner Mutter knapp vor der Trauerfeier in Hamburg ein. Zwei meiner Onkel wollten ihn auf dem Perron abfangen, verfehlten aber meinen Vater, was wir Kinder von der Galerie aus beobachteten. Mein Vater sprang auf den vom gleichen Perron abfahrenden Zug nach dem Vorort, in dem wir wohnten. Die Beerdigung konnte nicht weiter hinausgeschoben werden. Als mein Vater in unser leeres Haus kam, ahnte er Schlimmes und läutete bei einem seiner Schwäger an. Die Hausangestellte konnte ihm nur sagen, er möge auf den Friedhof gehen. Mein Vater konnte nur noch einen Blick ins offene Grab tun.

Da die deutschen Schiffe im Kriege entweder versenkt worden oder als Reparationen an die Siegermächte abzuliefern waren, fuhr mein Vater als Nordsee-Lotse für amerikanische Schiffe. In dieser Zeit hatte der in Rheinfelden bekannte Fluss-Schiffer Reimann aus den deutschen Restbeständen des Krieges ein kleines Diesel-Schiff gekauft. Mein Vater wurde angefragt, ob er das «Lydia» getaufte ehemalige Minensuchboot

nach Basel überführen wolle, was er gerne übernahm. Eine Reihe von Rheinfeldern machten die Reise mit.*

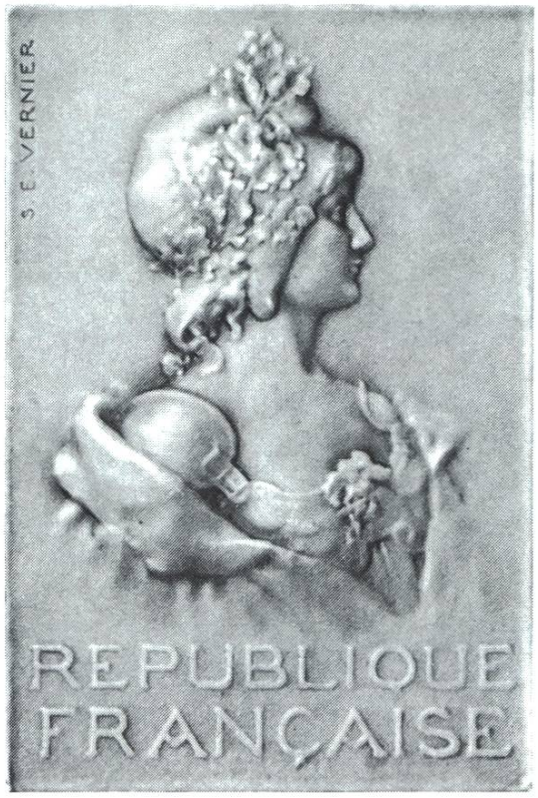
Die Fahrt ging von Kiel durch den Nord-Ostsee-Kanal (vormals Kaiser Wilhelm-Kanal) nach Cuxhaven an der Elbemündung. Mein Vater fragte die Mitreisenden, ob sie lieber durch die Inlandkanäle zum Rhein fahren wollten oder lieber über die Nordsee zur Rheinmündung. Der letzte Vorschlag fand allgemeine Billigung. Die Nordseefahrt bescherte den «Landratten» auch eine Erfahrung mit der Seekrankheit. Auf dem Rhein hatte der Motor des Schiffes eine Panne. Die Reparatur dauerte einige Tage, aber dann brachte die Fahrt bis Basel keine Probleme mehr.

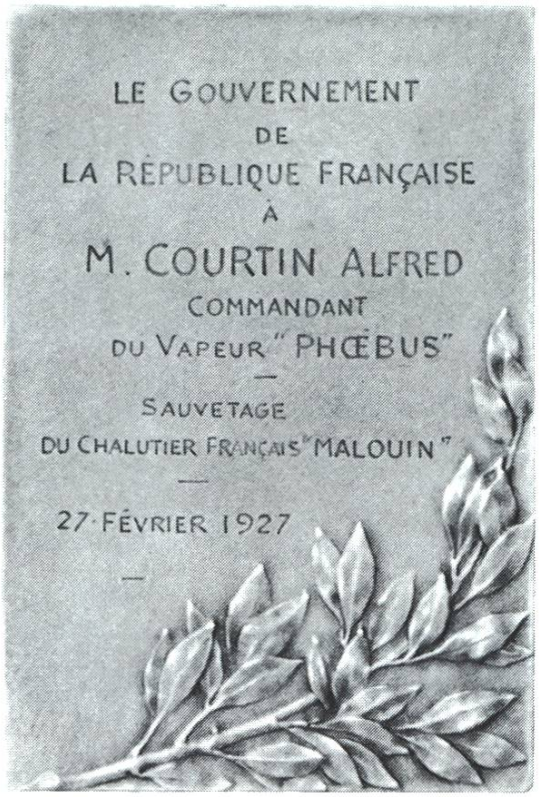
Um vom niederen Kurs der Mark zu profitieren, liess die amerikanische Standard Oil Co. zwei Tanker in Deutschland bauen, den «Prometeus» mit Krupp-Motoren und den «Phoebus» mit Sulzermotoren. Mein Vater wurde 1923 Kapitän des neuerbauten M.S. «Phoebus». Während seine Offiziere auf hohen Posten als Kommandanten von deutschen Kriegsschiffen gedient hatten, nahmen sie den Ausländer als Kapitän willig in Kauf. Die beiden Motorschiffe fuhren unter Danziger Flagge, weil sie die billigste war. Diese grossen Schiffe hätten wegen ihres Tiefganges niemals in den Danziger Hafen einlaufen können. Am 27. Februar 1927 rettete mein Vater im Ärmelkanal die aus 53 Leuten bestehende Mannschaft des sinkenden Fischdampfers «Malouin». Bei den schweren Rettungsarbeiten im Sturm wurde mein Vater verletzt. Der französische Konsul übergab ihm in Rotterdam eine silberne Plakette mit entsprechender Widmung. Diese ist heute noch in meinem Besitz.

Die Reederei liess ein Spezialschiff bauen für den Transport von besonders teuren Transformer- und Turbinenölen, deren Ladung einen sehr hohen Wert hat. Dieses Schiff mit dem Namen «Hanseat» führte

* Die sieben Herren, welche das Schiff «Lydia» begleiteten, waren:
Reimann Ernst (1880–1959) ehemals Schiffbauer in Basel
Becker Josef (1877–1956) Verwalter des Spitals Kloos, heute Altersheim, Rheinfelden
Morgen Josef (1883–1966) Polizeiwachtmeister, Rheinfelden
Obrist Josef (1869–1948) Holzhändler, Mumpf
Waldmeier Ernst (1882–1951) Wirt, Restaurant Post und Stadtrat, Rheinfelden
Waldmeier Gustav (1878–1941) Landwirt, Kunzenthal Rheinfelden
Küpfer Gottlieb (1882–1942) Buchdrucker und Redaktor, Rheinfelden

Gottlieb Küpfer schrieb in seiner Neuen Rheinfelder Zeitung einen Reisebericht «Nordlandsbriefe, 24. April–7. Mai 1922». Diesen Bericht, in einem Bändchen zusammengefasst, widmete er den Mitreisenden auf der «Lydia» sowie Freunden in Hamburg, Kiel und Bremen.





Silberplakette, gegeben durch den französischen Generalkonsul in Hamburg, Saugon, für die Rettung der 53 französischen Seeleute.

mein Vater bis zu seiner Pensionierung 1932, nach 40jähriger Dienstzeit bei der gleichen Reederei, die mehrfach den Namen gewechselt hatte.

Zum Schluss ereignete sich auf der Heimkehr von seiner letzten Reise, entsprechend dem Aberglauben der Seeleute, eine Havarie auf der Schelde. Im dichten Nebel wurden sie auf der Schelde von einem zwischen Dover und Antwerpen verkehrenden Fährschiff überholt. Als der Nebel noch dichter wurde, schlug mein Vater dem das Schiff führenden Schelde-Lotsen vor, zu ankern. Er warnte den Lotsen im Hinblick auf das Fährschiff. Der Lotse meinte, das Schiff fahre täglich nach Antwerpen und werde nicht vor Anker gehen. Diese Meinung war leider falsch, das Fährschiff hatte mitten in der Fahrrinne geankert und wurde daher vom «Hanseat» gerammt. Personen kamen nicht zu Schaden.

Nach der Pensionierung blieb mein Vater in Hamburg wohnen. Jedes Jahr kam er nach Schuls-Tarasp für eine Badekur. Natürlich kehrte er für einige Tage in Rheinfelden ein, wo seine Schwester Louise noch im Elternhaus lebte. Auch im Spätsommer 1936 kam er nach Rheinfelden, wo er am 10. August 1936 plötzlich vom Tode durch Herzschlag ereilt wurde. Auf dem Rheinfelder Waldfriedhof wurde er begraben, was er sich immer gewünscht hatte.