

Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: 67 (1989)
Heft: 5

Artikel: Generalmobilmachung auf hoher See
Autor: Häfliger, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-724518>

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: 10.01.2026

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

Generalmobilmachung auf hoher See



Ernst Häfliger, ehemaliger Steward der I. Klasse bei der Holland-Amerika-Lijn

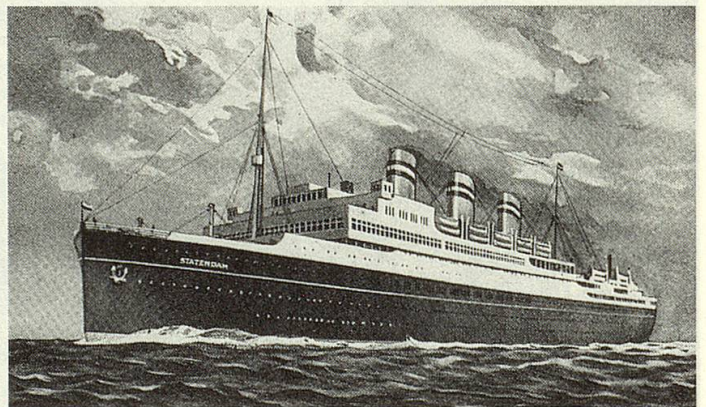
Ich war gerade 300 Meilen von England entfernt. Bei der Abfahrt von Plymouth hätte ich mir nie träumen lassen, was ich nun auf hoher See aus der Schiffszeitung erfahren musste: «Generalmobilmachung in meinem Heimatland!» Ich las, dass Henri Guisan durch die Vereinigte Bundesversammlung am 30. August 1939 zum General gewählt worden war. Für mich war das keine Überraschung, da ich diesen Subaltern-Offizier schon längere Jahre gut kannte. Wie ich noch als Kellner im Speisewagen tätig war, habe ich ihn monatelang auf der Strecke Bern–Lausanne bedient. Diese Nachricht gab mir Vertrauen, und ich dachte, dass das Schweizervolk in guter Obhut sei.

Auf dem Schiff schuf die Nachricht vom Ausbruch des Krieges Verwirrung. Deutsche Unter-

seeboote wurden eingesetzt. Alle Luxusfahrzeuge – ausser unseren neutralen der Holland-Amerika-Lijn – blieben in den Häfen, die meisten waren in Manhattan blockiert. Die erste Nacht brach an, und der Kapitän befahl, das ganze Schiff zu verdunkeln. So verbrachten wir diese Nacht bei Kerzenlicht. Unsere einzige Hoffnung war, ohne torpediert zu werden in New York anzukommen.

In der zweiten Nacht wurde alles anders, der Kapitän beschloss, das ganze Schiff grell zu beleuchten. Selbst auf dem oberen Deck wurden die holländischen Farben aufgefrischt und mit Scheinwerfern hell angestrahlt. Damit wollte man den Unterseebooten und Flugzeugen zu erkennen geben, dass es sich um ein neutrales Schiff handle. So verging Nacht um Nacht ohne Zwischenfall, und am Abend vor der Ankunft in New York konnten wir sogar traditionsgemäss den grossen Ball abhalten.

In New York ging ich an Land und besuchte den Broadway. Alles war hier in bester Stimmung. Am andern Tag hielt ich mich an der Weltausstellung auf.



Luxusdampfer der neutralen Holland–Amerika-Lijn

Auf der Rückfahrt mussten wir unsere Kabinen demolieren, um Platz zu schaffen für 3000 Tonnen Weizen, Stahl und noch viele andere Waren, die nach Europa mitzunehmen waren. Dies war möglich, da zu dieser Zeit fast keine Passagiere gebucht hatten.

Der Lärm der vielen Sirenen im Hafen von Manhattan gab einem ein eigenartiges Gefühl, das sich noch verstärkte, als unser Schiff unter dem

Geheul der eigenen Sirenen die Rückfahrt meldete. Es hatte viel Nebel, kleine Schleppschiffe mussten unser riesiges Luxussschiff langsam zum Hafen hinausziehen. Ich sah, wie der Kapitän etwas nervös auf der Kommandobrücke hin und her ging. Etwa 8–10 Meilen vor uns fuhren die «Veedom» und die «Volendam», so dass, wenn etwas Schlimmes passieren sollte, noch Hilfe in der Nähe wäre. Plötzlich bemerkten wir ein Unterseeboot und befürchteten, dass eine Rückreise unmöglich sei. Nach kurzem Anhalten ging die Fahrt aber Richtung Europa weiter.

Nach Tagen und Nächten näherten wir uns zuerst der irischen und dann der englischen Küste. In Plymouth mussten wir uns 3–5 Meilen von der Küste fernhalten. Hier sahen wir mehrere Kriegsschiffe und Tanker, die Situation wurde ungemütlich. In Southampton bekamen wir wiederum keine Erlaubnis, in den Hafen einzufahren, und mussten weiter bis Mitte des englischen Kanals. In der Nähe von Deal machten wir halt. Ein englisches Marinepolizeiboot näherte sich uns. Die Polizei blockierte unser Funkgerät und konfiszierte sämtliche Postsäcke. Eine ganze Woche blieben wir im Kanal verankert liegen.

Jeden Abend sahen wir Kriegsschiffe. Das Blinken durch die Nächte bis in die weite Ferne war für uns ein interessantes Schauspiel. Nach acht Tagen ging unser Frischwasser aus. Um dies den Engländern zu melden, hissten wir eine Fahne, denn das Schiff durfte seine Fahrt nicht fortsetzen, ohne von einem kundigen Offizier navigiert zu werden. Die Gefahr, in die im Kanal angelegten Minenfelder hineinzufahren und zugrunde zu gehen, war gross. Bald kam ein Polizeiboot und gab uns die Weiterfahrt nach Tilbury-Gravesend frei.

Es war ein Sonntagmorgen, als ein Militärboot mit englischen Offizieren und Soldaten auf uns zugefahren kam. Alle unsere Papiere und Waren wurden vom Militär geprüft und durchsucht. Das Schiff wurde dann durch die Engländer selbst nach Tilbury gesteuert. Nach einem weiteren dreiwöchigen Aufenthalt gingen wir auf der Themse vor Anker und verbrachten dort die Nacht. Am nächsten Morgen früh um 5 Uhr hörten wir die Ankerketten rasseln an der eisernen Wand des Schiffes, und bald darauf erreichten wir endlich den sehnlichst erwarteten Grosshafen von Rotterdam.

Ernst Häfliger

Das neue Programm Winter 1989/90 ist da!

Adventsreisen

Rothenburg o.d. Tauber/Nürnberg, 3 Tage, 295.-* HP: 4.12., 11.12.

Salzburger Adventssingen, 4 Tage, 595.-* HP: 8.12.

Weihnachten/Neujahr

Weihnachten Im Schlosshotel im Franz. Jura, 4 Tage, 730.-* HP: 23.12., 30.12.

Weihnachten in der Provence, 4 Tage, 535.-* VP: 23.12.

Gast im Schloss Fuschl bei Salzburg, 4 Tage, 1090.-* HP: 23.12.

Weihnachten/Neujahr in Almeria, 14 Tage, 1490.-* HP: 21.12.

Silvester in München, 3 Tage, 365.-* HP: 30.12.

Silvester in Nürnberg, 4 Tage, 575.-* HP: 30.12.

Silvester in Salzburg, 4 Tage, 640.-* HP: 30.12.

Silvester in Prag, 6 Tage, 995.-* VP: 29.12.

Winterreisen

Winterferien in Seefeld, 7 Tage ab 635.-* HP: 18.2., 25.2., 4.3., 11.3.

Eisbrecherfahrt mit dem Finnjet, 7 Tage 975.-* HP: 17.2., 10.3. VP (ohne 1 ME): 12.3., 26.3.

Kurferien

Abano/Montegrotto, 5 Tage ab 490.-* jeden Samstag und Montag

Ungarn: Bad Héviz, Bad Sarvar, Budapest 10 Tage ab 510.-*

jeden Freitagabend bis 29.12. und ab 9. März

FREI AUTOREISEN AG (01) 202 22 00 Beethovenstrasse 49, 8039 Zürich
WEBER REISEN (061) 711 55 77 Christoph-Merian-Ring 9, 4153 Reinach
BERNER & WANZENRIED (031) 23 33 13 Falkenplatz 3, 3001 Bern
STEINEMANN REISEN AG (053) 25 77 55 Schiffflände, 8202 Schaffhausen

EUROBUS

* Busfahrten ab Bern, Olten, Basel, Zürich, Schaffhausen, Winterthur
 Alle Preise im Doppelzimmer

**Programm
verlangen!**

