

ENTSCHEIDUNGEN
des
Ober-Secamts und der Seeämter
des
Deutschen Reichs.

Herausgegeben
im
REICHSAMT DES INNERN.



Dritter Band.
5. Heft.

Hamburg.
Druck und Verlag von L. Friederichsen & Co.
1882.

I N H A L T.



	Seite
132. Spruch des Seeamts zu Bremerhaven vom 14. Januar 1882, betreffend den Seeunfall des Schraubendampfers »Braunschweig« von Bremen	633
133. Spruch des Seeamts zu Stralsund vom 18. Januar 1882, betreffend den Seeunfall des Schooners »Oberon« von Stralsund	642
134. Spruch des Seeamts zu Flensburg vom 24. Januar 1882, betreffend den Seeunfall des Schooners »Speculant« von Kappeln	646
135. Spruch des Seeamts zu Flensburg vom 31. Januar 1882, betreffend den Seeunfall der Bark »Peter« von Apenrade	648
136. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 25. Januar 1882, betreffend den Zusammenstoß der britischen Dampfschiffe »Nautilus« und »Geneva«	651
137. Spruch des Seeamts zu Emden vom 28. Januar 1882, betreffend den Seeunfall der Schoonerbrigg »Hermann« von Papenburg	661
138. Spruch des Seeamts zu Flensburg vom 31. Januar 1882, betreffend den Seeunfall des Schooners »Solid« von Heiligenhafen	663
139. Spruch des Seeamts zu Rostock vom 31. Januar 1882, betreffend den Seeunfall der Brigg »Luna« von Rostock	665
140. Spruch des Seeamts zu Stralsund vom 1. Februar 1882, betreffend den Seeunfall des Schooners »Anna Louise« von Barth	670
141. Spruch des Seeamts zu Emden vom 11. Februar 1882, betreffend den Zusammenstoß des Schooners »Charlotte« von Papenburg mit der norwegischen Bark »Vidar« von Risoer	673
142. Spruch des Seeamts zu Stettin vom 11. Februar 1882, betreffend den Zusammenstoß des britischen Schooners »Fantasy« mit dem Schraubendampfer »Melida« von Stettin	675
143. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 20. Februar 1882, betreffend den Seeunfall des Dreimastschooners »Formosa« von Altona	678
144. Spruch des Seeamts zu Rostock vom 21. Februar 1882, betreffend den Seeunfall der Brigg »Die Zwillinge« von Rostock	683
145. Spruch des Seeamts zu Rostock vom 21. Februar 1882, betreffend den Seeunfall des Schraubendampfers »Flora« von Lübeck	688
146. Spruch des Seeamts zu Stralsund vom 23. Februar 1882, betreffend den Seeunfall des Schraubendampfers »Ostsee« von Lübeck	693
147. Spruch des Seeamts zu Stralsund vom 23. Februar 1882, betreffend den Seeunfall der Bark »Tiger« von Barth	696
148. Spruch des Seeamts zu Brake vom 25. Februar 1882, betreffend den Seeunfall des Schooners »Leonore« von Brake	700

(Fortsetzung folgt auf der dritten Seite des Umschlags.)

**132. Spruch des Seeamts zu Bremerhaven
vom 14. Januar 1882, betreffend den Seeunfall des Schraubens-
dampfers „Braunschweig“ von Bremen.**

~~~~~

Schiff im Hafen von Bremerhaven liegend voll Wasser gelaufen und gesunken.

~~~~~

Der Spruch des Seeamts lautet:

Das Sinken des Dampfers »Braunschweig« in Folge Einlaufens von Wasser durch die Kohlenpforten ist wahrscheinlich dadurch verursacht, dass das Hinüberschaffen von Ladung nach Steuerbord kurz vor der Katastrophe unter Mitwirkung des gleichzeitigen Ablegens eines der Schleppkähne an Backbord dem Schiffe eine auf demselben unbeachtet gebliebene kleine Schlagseite nach Steuerbord gegeben hat, dass in Folge dessen der untere Rand der hinteren Kohlenpforten etwas unter den Wasserspiegel gekommen, sodann erst allmähig etwas Wasser eingelaufen und durch dasselbe darauf ein gänzliches Ueberfallen des Schiffes nach Steuerbord und das Volllaufen desselben herbeigeführt ist.

Gründe. Der dem Norddeutschen Lloyd gehörende Dampfer »Braunschweig«, welcher am 24. December 1881 nach Brasilien in See gehen sollte, ist am genannten Tage Morgens etwas nach 7 Uhr, während er noch im Hafen fest lag, voll Wasser gelaufen und gesunken.

Der Liegeplatz befand sich im neuen Hafen von Bremerhaven gegenüber der Lloydhalle. Das Schiff lag mit der Steuerbordseite nach Land zu und war hinten durch 2 Ketten, vorn durch 1 Kette, ausserdem durch verschiedene Trossen am Lande befestigt. Während der Nacht vom 23./24. December war der Schiffer auf ertheilten Urlaub von Bord, desgleichen der erste Steuermann. Der zweite Steuermann Rötger und der dritte Steuermann Ahrens hatten die Wache.

Am Abend des 23. December wurde bis 11 Uhr an dem Einnehmen von Kohlen gearbeitet und waren danach etwa 900 Tons Kohlen eingenommen. Mit Einnahme des Restes von etwa 150 Tons

sollte am andern Morgen um 7 Uhr fortgefahren werden. Von den eingenommenen Kohlen waren 20 Tons im Zwischendeck und zwar hauptsächlich an der Backbordseite verladen, die übrigen waren in den verschiedenen Kohlenbunkern untergebracht. Von den noch einzunehmenden 150 Tons waren 80 Tons für das Zwischendeck bestimmt, während der Rest auf die verschiedenen, sämmtlich noch nicht ganz gefüllten Kohlenbunker vertheilt werden sollten.

Der »Braunschweig« hat nach Angabe des Schiffers Pohle folgende Kohlenbunker: 2 vor dem Kesselraum, 2 hinter dem Kesselraum, an jeder Seite der Maschine 1 Bunker (Reservebunker) und vorn im Laderaum 1 Reservebunker für die Ausreise. An jeder Seite des Schiffes befinden sich in gleicher Höhe 4 Kohlenpforten. Die Einnahme der Kohlen erfolgte im vorliegenden Falle durch die nach Steuerbord belegenen Pforten. Um die Pforten frei zu halten, mussten die Kohlen nach der Einnahme möglichst auf die Backbordseite hinübergeschafft werden. Bei dem Einnehmen der Ladung ist auf diesen Umstand Rücksicht zu nehmen. Während der Nacht zum 24. December wurden die Pforten offen gelassen. Dies entspricht, wie von mehreren der vernommenen Personen bezeugt ist, dem herrschenden Gebrauch, wonach die Kohlenpforten nicht eher geschlossen werden, als bis alle Kohlen an Bord sind.

Das Einnehmen von Kohlen geschieht durch Arbeiter vom Lande unter specieller Leitung eines Vormannes — im vorliegenden Falle des Vorarbeiters Hartig —, doch ist es Sache des mit der Annahme der Ladung beauftragten II. Steuermanns, eventuell aber des wachthabenden Steuermanns darauf zu achten, dass das Schiff durch das Einnehmen der Kohlen nicht schief zu liegen kommt, auch ist derselbe dafür verantwortlich, dass die Kohlenpforten rechtzeitig geschlossen werden. Zu dem letzteren Zwecke hat derselbe den Tiefgang des Schiffes zu controliren und eventuell das Dichten der Pforten anzuordnen. Speziell auf die Kohlenpforten zu achten und das Dichten derselben nach vorheriger Einholung eines Befehls des betreffenden Steuermanns vorzunehmen hat der I. Zimmermann. Letzterem wird auch seitens der Kohlenarbeiter Mittheilung gemacht, wenn während des Einnehmens der Kohlen der Tiefgang zu gross wird. Der eigentlich Verantwortliche ist aber immer der II. bezw. der wachthabende Steuermann.

Der Verschluss der Kohlenpforten wird durch Eisenplatten gebildet, welche ringsum mittelst Schrauben am Schiffe befestigt

werden. Sollen die Kohlenpforten geöffnet werden, so werden die Eisenplatten abgeschraubt und mit Tauen an Deck gezogen. Dort bleiben sie dann so lange liegen, bis die Pforten wieder geschlossen werden sollen. So ist auch im vorliegenden Falle verfahren. Nach Aussage des I. Zimmermanns Blohme erfordert das ordnungsmässige Dichten der Pforten 30 bis 45 Minuten, dagegen ist in Nothfällen das provisorische Dichten einer Pforte in etwa 10 Minuten möglich.

Nach fernerer Angabe des Zimmermanns Blohme hat derselbe am 23. December Abends 10 $\frac{1}{2}$ Uhr nach den Kohlenpforten gesehen und bemerkt, dass dieselben noch 2 $\frac{1}{2}$ bis 3 Fuss über Wasser waren. Nachher hat derselbe nicht weiter nachgesehen, dagegen hat der II. Steuermann Rötger seiner Angabe zufolge am 24. December Morgens 6 $\frac{1}{4}$ Uhr gesehen, dass der untere Rand der hintersten Kohlenpforte noch etwa 1 Fuss über Wasser sei.

Die Kohlentrichter waren während der Nacht in den Pforten stecken geblieben. Dieselben standen, wie durch mehrere Zeugen bekundet ist, am Morgen des 24. December kurz vor dem Unfall theils mit dem Quairande etwa in gleicher Höhe theils niedriger als derselbe und waren eben von dem Quai frei. Der »Braunschweig« muss hiernach, da die Trichter nach einer seitens des Seeamts vorgenommenen Messung eine Breite von 2 $\frac{1}{2}$ Fuss englisch haben, um jene Zeit mindestens um ein gleiches Mass von dem Quai entfernt gelegen haben. Der II. Officier hat den Abstand sogar auf 5 bis 6 Fuss taxirt, jedoch ist diese Schätzung augenscheinlich zu hoch.

Am 23. December und in der Nacht zum 24. December wurde ununterbrochen bei dem Einnehmen von Ladung gearbeitet. Bis zur Nacht wurde Ladung von Land eingenommen, während der Nacht dagegen nur auf der Backbordseite aus Kähnen, zuletzt aus den Schleppkähnen No. 21 und 35. Von diesen lag der Kahn No. 21 vorn an dem »Braunschweig« und war vorn und hinten durch je eine Leine befestigt, während sich zugleich in der Mitte eine Ladegosse befand und derartig mit dem »Braunschweig« verbunden war, dass sie den Kahn selbst dann vollständig festhielt, wenn die Leinen etwa nicht steif waren. Der hinten liegende Kahn No. 35 war mit 4 Leinen, welche sämmtlich etwa die Dicke eines Daumens hatten, an dem »Braunschweig« befestigt, und zwar derart, dass sich hinten und vorn je ein Tau befand und dass zwei Tawe quer herüber gezogen waren, die letzteren ausschliesslich um die Schiffe an einander zu halten. Nach Angabe des Steuer-

manns Gille und des Anschreibers Johannis hat der Kahn, abgesehen davon, dass durch die zwischenliegende Ladegosse des »Braunschweig« ein Zwischenraum von etwa $\frac{1}{2}$ Fuss gebildet wurde, immer steif am Dampfer gelegen. Durch eine Ladegosse wurde dieser Kahn nicht festgehalten, da die Ladung ohne Benutzung einer solchen übergeladen wurde.

Die Einnahme der Ladung wurde vom zweiten Steuermann bezw. unter dessen Aufsicht vom dritten Steuermann controlirt, dieselben waren jedoch nicht immer beim Verladen zugegen, sondern gingen ab und zu, legten sich auch zeitweilig schlafen; insbesondere hat der dritte Steuermann sich um 3 Uhr Nachts schlafen gelegt und ist dann um 7 Uhr wieder auf Deck gekommen. In Betreff des zweiten Steuermanns ist hervorzuheben, dass derselbe sich gegen 6 $\frac{1}{2}$ Uhr Morgens nach unten begeben hat, um schriftliche Arbeiten zu besorgen. Die specielle Aufsicht über das Einnehmen und das Unterbringen der Ladung hatte der Vorarbeiter Hohnhorst.

Nach Angabe der beiden genannten Steuerleute und des Vorarbeiters Hohnhorst ist die eingenommene Ladung mit Ausnahme von etwa 20 Fässern Taback, welche unverstaut hinten im Zwischendeck auf beiden Seiten vertheilt gestanden haben, ordnungsmässig und gleichmässig verstaut worden. An Steuerbordseite wurde mehr Ladung untergebracht, um die dadurch, dass der grössere Theil der Kohlen sich an Backbord befand, entstandene Differenz auszugleichen. Die schweren Sachen wurden vorzugsweise im unteren Raum untergebracht, so dass der Schwerpunkt des Schiffes unten war.

Wie viel Ladung im ganzen bis zum Morgen des 24. Dezember eingenommen ist, ist nicht genau festgestellt. Während der Nacht wurde eingenommen aus dem Schleppkahn No. 21: 185 Fass Zucker, 40 Kisten mit Bier, 90 Kisten Manufakturwaaren und 449 Bund Draht, aus dem Kahn No. 39: etwa 670 Demijohns, 200 Fass Nägel und eine Quantität Eisendraht.

Aus dem Kahn No. 21 wurde bis gegen 7 Uhr Morgens Ladung übergenommen. Derselbe legte sodann eben vor 7 Uhr von dem »Braunschweig« ab, um zu verholen. Das Verholen dauert etwa 5 Minuten und war noch nicht völlig ausgeführt, als zuerst gerufen wurde, dass Wasser in den »Braunschweig« einlaufe (Zeugniss von Kriete und Bracksmann). Aus dem Kahn No. 39 wurde bis 7 Uhr geladen. Genau um diese Stunde trat eine Unterbrechung ein, weil eine Ablösung der Arbeiter stattfinden sollte (Zeugniss von

Gille und Johanns). Nach Aussage des Vorarbeiters Hohnhorst ist auf dem »Braunschweig« gleichfalls bis 7 Uhr Draht nach der Steuerbordseite hinübergeschafft worden.

In der Nacht zwischen 2 und 3 Uhr hat das Schiff »Braunschweig« der Aussage des Vorarbeiters Hohnhorst zufolge eine Schlagseite nach Backbord gehabt, ist dann aber wieder gerade gekommen. Dass das Schiff während der Nacht oder am Morgen des 24. December eine Schlagseite nach Steuerbord gehabt habe, ist weder von den beiden wachhabenden Steuerleuten noch von dem Vorarbeiter Hohnhorst bemerkt, dagegen hat der Vorarbeiter Hartig ausgesagt, dass am Morgen um 7 Uhr, als er zur Arbeit gekommen sei, das Schiff etwas nach Steuerbord gelegen habe, und auch der Arbeiter Garvelmann glaubt dies zu der nämlichen Stunde bemerkt zu haben.

Der Tiefgang des Schiffes wurde während der Nacht zum 24. December mehrfach beachtet. Eine um 5½ Uhr vom Vorarbeiter Hohnhorst unter Mitnahme einer Laterne angestellte Beobachtung ergab, dass der Tiefgang vorn gut 16 Fuss betrug und dass hinten die Zahl 20 nicht mehr zu sehen war. Die letzte Beobachtung erfolgte um 6¼ Uhr Morgens durch den zweiten Steuermann und wurde dabei der Tiefgang hinten auf etwa 20 Fuss 9 Zoll und vorn auf etwa 16 Fuss 6 Zoll festgestellt.

Die für das Einbringen der Kohlen angestellten Arbeiter hatten sich um 7 Uhr Morgens zur Fortsetzung ihrer Arbeiten wieder einzufinden. Von 2 dieser Arbeiter, Hillmann und Garvelmann, wurde ihrer Aussage zufolge, als sie eben vor 7 Uhr zum »Braunschweig« kamen, die Beobachtung gemacht, dass die Trichter an den beiden hinteren Pforten ein wenig unter Wasser waren und dass etwas Wasser durch die Pforten lief (»sickerte«). Garvelmann eilte an Bord, theilte seine Beobachtung dem Bootsmann mit und dieser machte dann Lärm. Die an dem Quai zurückgebliebenen anderen Arbeiter hatten inzwischen Anstalten gemacht, das Schiff abzubäumen, damit die Trichter herausgezogen werden könnten, doch waren sie noch nicht einmal mit den Vorbereitungen fertig, als das Schiff plötzlich stark nach Steuerbord überfiel. Von dem Augenblick, wo die Arbeiter das Einsickern des Wassers zuerst bemerkten, bis zum Umkippen des »Braunschweig« sind nach Angabe von Garvelmann 5 bis 6 Minuten, nach Angabe von Hillmann 3 bis 4 Minuten verflossen. Während dieser Zeit hatte sich das Schiff ganz allmählig um etwas 1 Fuss weiter nach Steuerbord geneigt.

Auf dem »Braunschweig« wurden, als der Ruf »es dringt Wasser in das Schiff« laut wurde, auf Anordnung des zweiten Stenermanns sofort die Pumpen angestellt und ferner der Versuch gemacht, die Pforten durch Bretter, Matratzen und dergleichen zu dichten, letzteres jedoch ohne Erfolg. Gleichfalls erfolglos war das angeordnete Ueberrollen der Fässer von Steuerbord nach Backbord, da die Fässer in Folge der schiefen Lage des Schiffes nach Steuerbord zurückrollten.

Nachdem das Schiff etwa 20 Minuten lang nach Steuerbord überlegen hatte und ziemlich voll Wasser gelaufen war, glitt dasselbe weiter von dem Quai ab und richtete sich wieder auf. Gleichzeitig brachen die Ketten. Die den Kahn No. 35 mit dem »Braunschweig« verbindenden beiden Querleinen waren bereits gleich nach 7 Uhr bei dem Ueberneigen des Dampfers nach Steuerbord gerissen.

In der Maschine befand sich zur Zeit der Katastrophe der wachhabende vierte Maschinist Bahle. Nach Aussage desselben hat das Schiff 3 Doppelkessel, welche längsschiffs dergestalt neben einander liegen, dass zwischen den Schiffswänden und den Aussenkesseln Gänge frei bleiben, welche zwar nicht sehr breit, aber noch gut passirbar sind. Alle Kessel waren bereits am 23. December gefüllt worden. Die Seehähne waren zur Zeit des Unfalls sämtlich geschlossen mit Ausnahme von 4, welche zu den Pumpen an Deck führten.

Am 24. December war um 3 Uhr Hochwasser. Die Schleusen waren zur Zeit des Unfalls geschlossen. Der Hafenwasserstand betrug nach der von der Hafenbaudirektion erteilten Auskunft um 7 Uhr Morgens 3,25 Meter über Null. Der Nullpunkt beträgt 14 Fuss bremisch.

Nach weiterer Auskunft der Hafenbaudirektion und nach Aussage des vor dem Seeamt vernommenen Baggerführers Timmermann wird an der Stelle, wo der »Braunschweig« gelegen hat, jährlich einmal gebaggert. Zuletzt ist dies in der Zeit vom 9. bis 15. September 1881 geschehen, und ist dabei eine Tiefe von etwa 2 Fuss unter der normalen Hafensohle bzw. unter Null der Schleusentiefe hergestellt worden. Dies ist, da die Schleusentiefe 14 Fuss unter Null beträgt, gleichbedeutend mit 16 Fuss unter Null. Seit jener Zeit kann nach Ansicht des pp. Timmermann an der betreffenden Stelle höchstens eine Schlickablagerung von 6 bis 8 Zoll stattgefunden haben. Wie derselbe ferner angiebt, beträgt die Schlickhöhe, welche sich im Laufe eines ganzen Jahres ansetzt, an dieser

Stelle 4 bis $4\frac{1}{2}$ Fuss und bleibt dies Verhältniss sich stets gleich. An einzelnen Stellen des Hafens, wo sich Kohlenabfälle ansammeln können oder wo die Hauptströmung sich befindet, ist die Ablagerung eine grössere, und wird deshalb häufiger gebaggert. Bei dem Baggern kommt der Dampfbagger bis zu 14 Fuss an den Quai heran.

Ueber die Beschaffenheit des Liegeplatzes des »Braunschweig« sind auf Anregung des Seeamtes am 30. December durch die Hafenbaudirektion hierselbst Vermessungen angestellt worden, und zwar namentlich in der Mitte des Liegeplatzes, wo der Dampfer die grösste Breite hat. Das Resultat der Messungen ist in eine auf dem Hafenbaubüreau angefertigte Zeichnung eingetragen. In dieselbe ist ferner das Profil des »Braunschweig« nach der grössten Breite — Nullspant — nach Angaben des Lloyd-Ingenieurs Müller unter Zugrundelegung eines mittleren Tiefganges von $18\frac{1}{2}$ Fuss englisch = 5,64 Meter eingezeichnet. Durch eine Vergleichung mit der auf Requisition des Seeamts seitens des hiesigen Lloydbüreau eingesandten Zeichnung von dem Hauptspant des Dampfers »Braunschweig« hat das Seeamt sich überzeugt, dass das Profil des Dampfers richtig in die Zeichnung des Hafenbaubüreau eingetragen ist. Zu letzterer ist noch zu bemerken, dass bei derselben die Entfernung des »Braunschweig« von dem Quai auf etwa $1\frac{1}{2}$ Fuss angenommen ist. Hinsichtlich des Resultats der Messungen im Einzelnen ist auf die vorliegende Zeichnung Bezug zu nehmen.

Das Seeamt hat durch eine am 31. Dezember vorgenommene Augenscheinseinnahme festgestellt, dass der Dampfer »Braunschweig« an diesem Tage hinten 16' 4" und vorn 12' 7" Tiefgang hatte und dass gleichzeitig der untere Rand der hintersten Kohlenpforte sich 5' $\frac{1}{2}$ " oberhalb des Wasserspiegels befand.

In Betreff der Ursachen des Unfalls ist Seitens einiger der vernommenen Personen die Vermuthung ausgesprochen, dass das Schiff auf einer Schlickbank festgesessen habe und von dieser abgerutscht sei. Schiffer Pohle und der zweite Steuermann Rötger haben sich ferner dahin geäussert, dass das Abrutschen durch das Abbäumen des Schiffes Seitens der Kohlenarbeiter verursacht sein werde, eine Vermuthung, welche ohne weiteres dadurch widerlegt wird, dass nach Aussage der vernommenen Kohlenarbeiter das Schiff gar nicht abgebäumt ist. Nach Angabe einiger der vernommenen Personen soll es übrigens früher schon einige Male vorgekommen sein, dass Schiffe im Hafen auf Grund gesessen

haben, namentlich dann, wenn nicht viel Wasser im Hafen war. Zu bemerken ist, dass der »Braunschweig« unten breiter als die meisten andern Lloydsschiffe ist.

Das Seeamt kann sich der Ansicht, dass das Schiff auf einer Schlickbank gesessen habe und abgerutscht sei, nicht anschliessen. Dass Schiffe schon mehrfach im Hafen auf Grund gesessen haben, mag immerhin richtig sein, im vorliegenden Falle müssen aber bei Prüfung der Frage, ob der »Braunschweig« festgesessen hat, die amtlich von der Hafenbaudirektion kurze Zeit nach dem Unfall vorgenommenen Messungen massgebend sein, nach diesem ist aber die Möglichkeit eines Festsitzens völlig ausgeschlossen. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass zwar der Tiefgang des Schiffes zur Zeit des Unfalls hinten erheblich grösser war, als der auf der Zeichnung angenommene mittlere Tiefgang von $18\frac{1}{2}$ Fuss, dagegen kommt jedoch in Betracht, dass einerseits die Kimmen des Schiffes hinten erheblich weiter zurücktreten als beim Nullspant und dass andererseits auf der Zeichnung die Entfernung des Schiffes von dem Quai nur zu etwa $1\frac{1}{2}$ Fuss angenommen ist, während sie nach den Zeugenaussagen in Wirklichkeit mindestens $2\frac{1}{2}$ Fuss betragen hat. Wird diesen beiden letzteren Umständen Rechnung getragen, so kann bei den ermittelten Tiefen der »Braunschweig« nicht auf Grund gewesen sein.

Das eben Gesagte wird um so eher als zutreffend angesehen werden dürfen, als die sonstigen Umstände, wenn auch nicht mit Sicherheit so doch mit einiger Wahrscheinlichkeit eine Erklärung über den Zusammenhang geben. In dieser Beziehung kommt Folgendes in Betracht:

Zunächst ist hervorzuheben, dass, wenn der untere Rand der hintersten Kohlenpforte bei einem Tiefgange des Schiffes von hinten $16' 4''$ und vorn $12' 7''$ sich $5' \frac{1}{2}''$ vom Wasserspiegel entfernt befindet — wie dies vom Seeamt constatirt ist, — die Entfernung desselben vom Wasserspiegel bei einem Tiefgang von $20' 9''$ hinten und $16' 6''$ vorn nur ungefähr $5''$ betragen haben kann, wobei natürlich Voraussetzung ist, dass das Schiff vollständig grade liegt. Die Angabe des zweiten Steuermanns, dass um $6\frac{1}{4}$ Uhr Morgens der untere Rand der hintersten Kohlenpforte noch etwa 1 Fuss von der Wasserfläche entfernt gewesen sei, kann hiernach nicht richtig sein. Es steht nun fest, dass nach der Zeit, wo der mitgetheilte Tiefgang constatirt worden ($6\frac{1}{4}$ Uhr Morgens), noch Ladung eingenommen und dass grade in der letzten Zeit vor der Katastrophe,

nämlich noch bis 7 Uhr, Ladung (Draht) nach der Steuerbordseite hinüberschafft ist. Sodann kommt in Betracht, dass der Kahn No. 21, welcher vorher am Dampfer festlag und dadurch vermuthlich einen geringen Druck nach Backbord auf den Dampfer ausübte, eben vor 7 Uhr zum Verholen abgelegt hat. Ferner ist in Berücksichtigung zu ziehen, dass in Folge der grossen Breite des Schiffes eine kleine Schlagseite sehr rasch entstehen und dass eine solche beim Dunkel der Nacht leicht unbemerkt bleiben konnte, dies um so mehr, als während der letzten halben Stunde vor der Katastrophe keiner der wachhabenden Steuerleute auf Deck gewesen ist und auf die Lage des Schiffes geachtet hat. Endlich ist noch hervorzuheben, dass sowohl der Vorarbeiter Hartig als auch der Arbeiter Garvelmann mit ziemlicher Bestimmtheit ausgesagt haben, dass das Schiff um 7 Uhr etwas dem Quai zu geneigt gelegen habe.

Man wird sich nach dem Gesagten der Ansicht nicht verschliessen können, dass das Schiff wahrscheinlich durch das Hinüberschaffen von Ladung nach Steuerbord kurz vor der Katastrophe unter Mitwirkung des Ablegens des einen Schleppkahnes eine kleine Schlagseite nach Steuerbord erhalten hat, dass in Folge dessen der so wie so nur noch etwa 5" vom Wasserspiegel entfernt gewesene untere Rand der hinteren Kohlenpforten etwas unter den Wasserspiegel gekommen, dann allmähig Wasser eingeströmt und das Schiff unter Einwirkung des eingelaufenen Wassers ganz nach Steuerbord übergefallen ist. Für diese letztere Ansicht und gegen ein Abrutschen des Schiffes von einer Schlickbank spricht auch schon der Verlauf des Vorfalles, indem das Schiff sich nämlich erst etwa 5 Minuten hindurch nur ganz allmähig — im Ganzen etwa 1 Fuss — nach Steuerbord geneigt hat und dann erst mit einem Mal stark nach Steuerbord übergefallen ist.

Die eben angeführten Umstände, welche wahrscheinlich den Unfall verursacht haben, waren, wie nicht zu verkennen ist, solche, welche bei Anwendung grösserer Sorgfalt hätten vermieden werden können. Es ist namentlich hervorzuheben, dass es während der fraglichen Nacht an einer ununterbrochenen Oberaufsicht gefehlt hat, dass eine solche aber während des Einnehmens von Gütern stets vorhanden sein sollte. Das Seeamt sieht sich nichts destoweniger nicht in der Lage, gegen eine bestimmte Person, insbesondere die beiden wachhabenden Steuerleute, einen direkten Tadel auszusprechen, da von denselben angegeben und von Schiffer Pohle

bestätigt wird, dass die Steuerleute zwar im Allgemeinen das Einnehmen und Unterbringen der Ladung beaufsichtigen sollen, aber nicht fortwährend dabei zugegen zu sein brauchen, da ferner auch die von der hiesigen Lloydagentur requirirte Instruktion für die Bediensteten des Norddeutschen Lloyd nicht ergibt, dass die wachthabenden Steuerleute instruktionswidrig gehandelt haben.

Dass das Schiff hinten tiefer geladen wurde als vorn, erklärt sich dadurch, dass das Einnehmen und Löschen von Ladung in den auf der Reise anzulaufenden Plätzen eine Trennung der Güter nothwendig macht und dass in Bordeaux noch weitere Güter eingenommen werden sollten, für welche vorn Raum frei gehalten wurde. Dies ist nicht zu missbilligen.

In Betreff der bei dem Eintritt des Unfalls getroffenen Anordnungen liegt kein Anlass zu Bemerkungen vor.



133. Spruch des Seeamts zu Stralsund
vom 18. Januar 1882, betreffend den Seeunfall des Schooners
„Oberon“ von Stralsund.

Der Spruch des Seeamts lautet:

dass der Seeunfall, bei welchem der Schooner »Oberon« von Stralsund am 5. Juli 1881 auf der Barre vor Aracaty auf Grund gerathen und wrack geworden, dadurch verursacht worden ist, dass in Folge eines durch den Seegang verursachten Lecks und der widrigen Strömungs- und Windverhältnisse der Schiffer Grünwaldt Aracaty als Nothhafen hat nehmen müssen und bei der Einfahrt in diesen Hafen durch die Unvorsichtigkeit des Lootsen festgerathen ist.

Gründe. Der Stralsunder Schooner »Oberon« Unterscheidungs-signal JLGF hat auf der Reise von Havre nach Rio Grande do Sul auf Aracaty an der Nordküste Brasiliens als Nothhafen abgehalten und ist am 5. Juli 1881 bei der Einfahrt in diesen Hafen auf der Barre gestrandet und wrack geworden. Die aus dem Schiffer für grosse Fahrt Grünwaldt, dem Steuermann für grosse Fahrt Medow und 6 Mann bestehende Besatzung, sowie die Ehefrau des Schiffers ist gerettet. Von der Ladung sind die Stückgüter, soweit sie nicht bereits auf der Fahrt geworfen, in havarirtem Zustande geborgen, die Steinkohlen verloren gegangen.

bestätigt wird, dass die Steuerleute zwar im Allgemeinen das Einnehmen und Unterbringen der Ladung beaufsichtigen sollen, aber nicht fortwährend dabei zugegen zu sein brauchen, da ferner auch die von der hiesigen Lloydagentur requirirte Instruktion für die Bediensteten des Norddeutschen Lloyd nicht ergibt, dass die wachthabenden Steuerleute instruktionswidrig gehandelt haben.

Dass das Schiff hinten tiefer geladen wurde als vorn, erklärt sich dadurch, dass das Einnehmen und Löschen von Ladung in den auf der Reise anzulaufenden Plätzen eine Trennung der Güter nothwendig macht und dass in Bordeaux noch weitere Güter eingenommen werden sollten, für welche vorn Raum frei gehalten wurde. Dies ist nicht zu missbilligen.

In Betreff der bei dem Eintritt des Unfalls getroffenen Anordnungen liegt kein Anlass zu Bemerkungen vor.



133. Spruch des Seeamts zu Stralsund
vom 18. Januar 1882, betreffend den Seeunfall des Schooners
„Oberon“ von Stralsund.



Der Spruch des Seeamts lautet:

dass der Seeunfall, bei welchem der Schooner »Oberon« von Stralsund am 5. Juli 1881 auf der Barre vor Aracaty auf Grund gerathen und wrack geworden, dadurch verursacht worden ist, dass in Folge eines durch den Seegang verursachten Lecks und der widrigen Strömungs- und Windverhältnisse der Schiffer Grünwaldt Aracaty als Nothhafen hat nehmen müssen und bei der Einfahrt in diesen Hafen durch die Unvorsichtigkeit des Lootsen festgerathen ist.

Gründe. Der Stralsunder Schooner »Oberon« Unterscheidungs-signal JLGF hat auf der Reise von Havre nach Rio Grande do Sul auf Aracaty an der Nordküste Brasiliens als Nothhafen abgehalten und ist am 5. Juli 1881 bei der Einfahrt in diesen Hafen auf der Barre gestrandet und wrack geworden. Die aus dem Schiffer für grosse Fahrt Grünwaldt, dem Steuermann für grosse Fahrt Medow und 6 Mann bestehende Besatzung, sowie die Ehefrau des Schiffers ist gerettet. Von der Ladung sind die Stückgüter, soweit sie nicht bereits auf der Fahrt geworfen, in havarirtem Zustande geborgen, die Steinkohlen verloren gegangen.

Ueber die Reise und den zur Untersuchung stehenden See-Unfall ist aus dem Journal, der von der gesammten Besatzung vor dem Schwedisch-Norwegischen Consul zu Aracaty eidlich abgelegten Verklarung und der mündlichen Verhandlung vor dem Seeamte Folgendes festgestellt worden:

Der »Oberon« verliess am 6. April 1881 den Hafen von Håvre. Gleich am Anfange der Reise hatte das Schiff mit Stürmen zu kämpfen; am Aussegelungstage Nachmittags war NO Sturm, Sturzen schlugen über Deck und zerbrachen von den auf Deck geladenen Kisten mit Säuren einige, so dass 11 Kisten geworfen werden mussten, damit nicht das Schiff in Brand kam. Wegen Abwendung derselben Gefahr wurde am 11. April bei WSW Sturm der Rest dieser Kisten — 20 Stück — geworfen. Bis Mitte Mai verlief die Reise günstig. Dann trat auf ungefähr 5° nördlicher Breite und 20° westlicher Länge Windstille ein, welche — nur ab und an durch leichte südliche Winde unterbrochen — das Schiff einen Monat lang fast auf derselben Stelle hielt. Während derselben war oft rauhe, hohe See aus verschiedenen Richtungen. Am 19. Mai traf eine schwere Boe das Schiff, so dass die Schooten gekappt werden mussten und Gross-, Bram-, beide Mars-Segel und Klüver verloren gingen. Seit 30. Mai wurde eine starke nordwestliche Strömung beobachtet, die später ab und an wechselte, vom 10. Juni ab aber beständig nach West bzw. NW lief und zeitweise bis auf 60 Seemeilen im Etmal sich steigerte. Am 16. Juni Mitternachts wurde der auffallende Wasserstand von 17 Zoll bei den Pumpen gepeilt und seitdem musste auf jeder Wache mehrmals gepumpt werden, um lenz Schiff zu bekommen, am 18. Morgens machte das Schiff mehr Wasser, so dass im Schiffsrath beschlossen wurde, von der Ladung zu werfen, um möglicherweise den Leck über Wasser zu bekommen. Nach Werfung von 10 bis 12 Tons Kohlen war das Schiff um $\frac{1}{2}$ Fuss gelichtet, der Wasserzufluss blieb aber derselbe. Am 20. Juni wurde auf 33° 30' westlicher Länge der Aequator passirt. Wegen des meist südöstlichen schwachen Windes und der westlichen Strömung kam das Schiff wenig vorwärts, während der Wasserzufluss bei der meist hohen, durcheinander laufenden See eher zunahm, so dass am 25. Juni 18 Zoll Wasser abgepumpt wurden. Am 29. Juni näherte sich das Schiff der brasilianischen Küste und um 5 Uhr Nachmittags kam im SSW auf 18 Seemeilen Abstand Cap St. Roque in Sicht. Bei dem harten SO Winde gelang es nicht, das Cap zu dubliren. Desswegen und wegen der durch

fortgesetztes Pumpen verursachten Erschöpfung der Mannschaft wurde im Schiffsrath beschlossen, Aracaty anzulaufen, und am 3. Juli Mitternachts dahin abgehalten. Am 4. Juli bei Tagesanbruch kam die Küste in Sicht. Um 10 Uhr Vormittags wurde ein Fischer an Bord genommen, um über den Wasserstand auf der Barre von Aracaty Erkundigungen einzuziehen. Abends 6 Uhr wurde unter Punta Grossa zu Anker gegangen. Am 5. Juli Morgens 4 Uhr wurden Anker aufgenommen und der »Oberon« segelte der Barre zu; um 10 Uhr Vormittags kam auf das Lootsensignal ein Lootse an Bord. Derselbe gab den Wasserstand der Barre auf 17 Palanen gleich 12 Fuss 9 Zoll englisch an. Es wurde desswegen bei einem grössten Tiefgange des Schiffes von 10 Fuss 5 Zoll englisch hinten und mässigem Seegange beschlossen, die Barre zu passiren. Auf der Barre angekommen, stiess das Schiff durch, gehorchte zwar noch dem Ruder, stiess dann aber wiederholt auf und blieb endlich feststehen, nachdem es durch zunehmenden Wind und Seegang an die Nordseite der Barre in die stärkste Brandung getrieben war. Segelmanöver erwiesen sich als fruchtlos; Anker auszubringen, war nicht möglich, da wegen der Brandung das Grossboot nicht ausgesetzt werden konnte. Der Schiffer begab sich deswegen auf einem Floss an Land, um Hülfe zu holen, nachdem er für alle Eventualitäten ein gleiches Floss beim Schiffe gelassen hatte. Die Brandung brach über das Verdeck und nach wenigen Stunden waren 2 Fuss Wasser im Raum. Nach der Anordnung der Besichtigungs-Commission wurde mit der Bergung der Ladung begonnen; am nächsten Tage war der »Oberon« schon voll Wasser und wurde dann für total wrack erklärt.

Bei Untersuchung des Seeunfalls hat das Seeamt die Fragen einer Prüfung unterwerfen müssen:

1. ob der »Oberon« die Reise in seetüchtigem Zustande angetreten hat,
2. ob hinreichender Grund vorlag, die Reise zu unterbrechen und Aracaty als Nothhafen zu wählen, und
3. durch welche Ursachen der Untergang des Schiffes bewirkt worden ist.

Die Frage zu 1 ist vom Seeamte bejaht worden. Der »Oberon« von ungefähr 131 britische Register-Tons Netto-Raumgehalt ist zwar bereits im 40. Jahre in Fahrt gewesen, ist aber, wie auch einzelnen Mitgliedern des Seeamts bekannt, in den Jahren 1871/72 vollständig neu aufgezimmert worden. Bis Ende Mai 1881 hat das

Schiff Classe A I im Germanischen Lloyd gehabt und ist im Frühjahr 1881 im Trockendock zu Håvre nach zeitweiser Abnahme des Metallbeschlags untersucht und reparirt worden. Das Schiff hat sich ausserdem in den beiden kurz auf einander folgenden heftigen Stürmen zu Anfang der Reise bewährt und ist dicht geblieben. Es war deshalb kein Grund, an der Seetüchtigkeit des Schiffes beim Antritt der Reise zu zweifeln. Wenn trotzdem im weiteren Verlaufe der Reise dasselbe leck geworden ist, so muss als Ursache dieses Leckwerdens das Wracken und Arbeiten des Schiffes in der durcheinander laufenden See während der wochenlangen Windstille erachtet werden.

Zu 2 ist anerkannt worden, dass der Schiffer hinreichenden Grund hatte, zu versuchen, baldigst einen Hafen zu erreichen. Das andauernde Pumpen bei der geringen Besatzung hatte die Mannschaft erschöpft und nach den Wind- und Wetterverhältnissen stand noch eine lange Reise in Aussicht. Nachdem das Schiff bei dem schwachen SO Passat von der Aequatorialströmung soweit nach Westen versetzt war, dass ein Dubliren des Cap St. Roque und damit ein Anlaufen der an der Ostküste Brasiliens gelegenen Häfen für die nächste Zeit unwahrscheinlich erschien, war der Schiffer wohl berechtigt, den nächsten Hafen aufzusuchen.

Zu 3 ist das Seeamt der Ansicht gewesen, dass der Schiffer Alles gethan hat, was er zur Vermeidung des Unfalls und seiner Folgen thun konnte. Er hat durch Lothen und Ausforschen einer ortskundigen Person sich über den Wasserstand vor bzw. auf der Barre orientirt und durfte den Angaben des Lootsen wohl vertrauen, wenn dieser das Passiren der Barre für möglich erklärte. Der Unfall auf der Barre ist lediglich der Unkenntniss oder Ungeschicklichkeit des Lootsen zuzuschreiben, dessen Führung der »Oberon« anvertraut war.

Was endlich das Verhalten des Schiffers nach dem Festkommen betrifft, so hat das Seeamt in dem Anlandgehen des Schiffers nichts Ungerechtfertigtes finden können, da zur Zeit auf dem Schiffe nichts zu machen war und der Schiffer noch an demselben Tage an Bord zurückgekehrt ist, er auch die einzige Person an Bord war, welche mit den Ortsverhältnissen und der Sprache vertraut und somit am befähigsten war, das Beste der Interessenten an Schiff und Ladung wahrzunehmen.

Der Spruch des Seeamts ist demnach, wie geschehen, gefällt worden.

134. Spruch des Seeamts zu Flensburg
vom 24. Januar 1882, betreffend den Secunfall des Schooners
„Speculant“ von Kappeln.

~~~~~  
Schiff auf der Rhede von Buenos-Ayres von den Ankern gebrochen und auf Grund  
gerathen.  
~~~~~

Der Spruch des Seeamts lautet:

dass der Unfall dem starken Sturm (Pampero), in Folge
dessen die Ankerketten brachen, zuzuschreiben sei.

Gründe. Der Schooner »Speculant,« Heimathshafen Kappeln, Unterscheidungssignal LQKH, segelte am 22. Januar 1881 mit einer Ladung Mate (Paraguay Thee) von Antonia in Brasilien nach Buenos-Ayres. Führer des Schiffes war der Schiffer A. Th. Viereck aus Kappeln, Steuermann Carl Born aus Wolgast. Am 15. Februar Nachmittags 1 Uhr langte man auf der Binnen-Rhede von Buenos-Ayres an und ging hier vor Anker. Der Schiffer und der von Paranagua mitgenommene Seelootse liessen sich ans Land setzen. Der am Morgen an Bord gekommene Hafenlootse Peter Schmidt blieb an Bord.

Nachmittags 2 Uhr trat ein starker Sturm aus Südost auf. Das Schiff lag vor Steuer- und Backbordanker, hatte überdies eine dreizöllige Trosse auf der Steuerbordkette befestigt. Als bald brach die Steuerbordkette eben oberhalb der Trosse. Man machte nun die Segel fertig, um für alle Fälle gerüstet zu sein. Nach einiger Zeit brach auch die Backbordkette und gleichzeitig fiel das nunmehr noch mit der Trosse am Steuerbordanker befestigte Schiff nordwärts ab. Sobald das Schiff soweit abgefallen war, dass der Wind von hinten kam, wurde die Trosse gekappt und das Schiff segelte zwischen den übrigen noch vor Anker liegenden Schiffen durch. Sobald diese frei passirt waren, segelte man auf Ordre des Lootsen nordwärts, um wo möglich den Canal und Hafen von St. Fernando zu erreichen; der Wind und die See waren so heftig, dass man glaubte, man werde sich durch Kreuzen nicht vom Lande frei halten können. Als man indess gegen 5 Uhr Nachmittags auf der Baare von St. Fernando anlangte, stiess das Schiff plötzlich auf den Grund, obgleich es nur 9½ Fuss tief ging und man 12 Fuss Wasser lothete. Das Schiff gehorchte nunmehr nicht mehr dem Steuer, und kam vollständig fest.

Alle Bemühungen, durch Segelstellung wieder abzukommen,