

Entscheidungen
des
Ober-Seeamts und der Seeämter
des
Deutschen Reichs.

Herausgegeben
im
Reichsamt des Innern.



Elfter Band.
Heft 2.

Hamburg.
Druck und Verlag von L. Friederichsen & Co.
1895.

Inhalt.

	Seite
26. Spruch des Seeamts zu Rostock vom 29. Januar 1894 und Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 22. Mai 1894, betreffend den Seeunfall der Bark „Martha Brockelmann“ von Rostock	163
27. Spruch des Seeamts zu Flensburg vom 9. Juni 1894, betreffend den Seeunfall des Schraubendampfers „Senior“ von Kiel	173
28. Spruch des Seeamts zu Flensburg vom 9. Juni 1894, betreffend den Seeunfall des Schraubendampfers „Wega“ von Flensburg	178
29. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 16. Juni 1894, betreffend den Seeunfall des Schraubendampfers „Sieglinde“ von Hamburg	182
30. Spruch des Seeamts zu Bremerhaven vom 16. Juni 1894, betreffend den Seeunfall des Vollschiffes „Carl Friedrich“ von Bremen	188
31. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 25. Juni 1894, betreffend den Zusammenstoß des Schraubendampfers „Fürst Bismarck“ von Hamburg mit dem französischen Dreimast schooner „Louise“ ..	193
32. Spruch des Seeamts zu Emden vom 17. März 1894 und Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 26. Juni 1894, betreffend den Seeunfall der Schoonerbrigg „Amaranth“ von Papenburg	202
33. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 18. Juli 1893, betreffend den Zusammenstoß des Schraubendampfers „Portia“ von Hamburg mit dem britischen Schraubendampfer „Hispania“ auf der Themse	209
34. Spruch des Seeamts zu Rostock vom 29. Juni 1894, betreffend den Seeunfall der Bark „Hellas“ von Rostock	215
35. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 7. Juli 1894, betreffend den Zusammenstoß des Schraubendampfers „Corona“ von Elsfleth mit der britischen Fischer-smack „Grace“ in der Nordsee ..	224
36. Spruch des Seeamts zu Tönning vom 25. October 1893 und Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 16. Juli 1894, betreffend den Seeunfall des Ewers „Maria“ von Altona	229
37. Spruch des Seeamts zu Flensburg vom 13. März 1894 und Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 17. Juli 1894, betreffend den Zusammenstoß des Schraubendampfers „Norma“ von Flensburg mit dem dänischen Schooner „Elise“ ...	236

(Fortsetzung folgt auf der dritten Seite des Umschlags.)

26. Spruch des Seeamts zu Rostock
vom 29. Januar 1894 und Entscheidung des Kaiserlichen
Ober-Seeamts vom 22. Mai 1894, betreffend den Seeunfall
der Bark „Martha Brockelmann“ von Rostock.

~~~~~  
Der Spruch des Seeamts lautet:

Die am 10. November 1893 auf den Bänken vor Harwich erfolgte Strandung der Bark „Martha Brockelmann“ ist durch nachlässige Navigirung verschuldet. Dem Schiffer Alfred Evers aus Doberan wird die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen, die Befugniß zur Ausübung des Steuermann-gewerbes dagegen belassen. Dem Steuermann Heinrich Schwebcke aus Dierhagen gereicht zum Vorwurf, daß derselbe das Journal nicht mit der erforderlichen Sorgfalt geführt und bei Ausübung der Navigirung eine tadelnswerthe Gleichgültigkeit an den Tag gelegt hat.

Entscheidungsgründe. Die in Rostock beheimathete Bark „Martha Brockelmann“, Unterscheidungs-Signal MCDP, Schiffer A. Evers, ist im November 1893 auf der Reise von Fredericksstadt nach Port Elizabeth, Algoa-Bay, auf den Bänken vor Harwich gestrandet und total verloren gegangen.

Die Bark ist 1873 in Rostock aus Eichenholz gebaut, war mit Metallbeschlag versehen und zu einem Netto-Raumgehalt von 1383,2 cbm = 488,26 britischen Register-Tons vermessen. Dieselbe war nach der letzten, im Mai 1892 erfolgten Besichtigung beim Bureau Veritas bis September 1894 mit der Classe 3/3 L. 1. 1. mit dem Stern classificirt. Der Schiffer Evers war mit  $\frac{64}{360}$  Antheil am Schiffe theilhaftig und hatte seinen Antheil früher mit 18000 M., in letzter Zeit mit 16000 M. versichert. In Fredericksstadt hatte die Bark eine Holzladung von 215 Standards, von welcher 15 Standards als Deckslast befestigt waren, eingenommen. Ihr Tiefgang betrug vorn 14 Fuß 5 Zoll, hinten 15 Fuß. Am 6. November 1893 verließ das Schiff den Hafen von Fredericksstadt. Nach Aussage des Schiffers und des Steuermanns befand dasselbe sich damals in

jeder Beziehung in seetüchtigem Zustand. Die Barck war im Juni 1893 in New-York im Trockendock gewesen und machte auch während der Fahrt kein Wasser. Ein Chronometer befand sich an Bord. Dasselbe war in New-York und in Fredericksstadt zur Controle an Land gewesen; doch meint der Schiffer, daß es bei früheren Gelegenheiten zuweilen unrichtig gezeigt habe. Auch gute Seekarten waren vorhanden. Die bei der Strandung verloren gegangene Nordseekarte hatte der Schiffer 1884 neu gekauft. Die Besatzung bestand mit Einschluß des Schiffers aus 12 Personen; Proviant war für ein Jahr eingenommen.

Am Mittag des 8. November lothete der Schiffer auf der Dogger-Barck 18 Faden Sand auf  $55^{\circ} 42'$  Nordbreite und  $4^{\circ} 30'$  Ostlänge. Am Mittag des 9. November ward nach Observation die Breite auf  $53^{\circ} 49'$  Nord festgesetzt; das stimmte mit der Breite nach der Loggrechnung überein, während die Länge nach Chronometer ungefähr 20 Minuten westlicher war als nach Segelung. Da der Schiffer die Berechnung nach Segelung für richtig hielt, nahm er nach letzterer die Länge auf  $3^{\circ} 8'$  Ost an. Der Wind kam aus Ost, die See lief hoch und das Wetter war stürmisch. Der Cours war damals  $S_3W\frac{1}{2}W$  und das Schiff machte  $8-8\frac{1}{2}$  Seemeilen in der Stunde. Eine Abtrift ist bei Bestimmung des Courses trotz der Holzladung nicht in Rechnung gebracht. Doch ist der Schiffer der Ansicht, daß er in Wirklichkeit  $S_3WCurs$  gehalten habe, da er wegen der vielen begegnenden Fischerfahrzeuge häufig habe anluven müssen. Da der allmählig nach  $O_3N$  drehende Wind und die See noch zunahmen, wurde gegen Abend das Großsegel festgemacht und das Vorobermarssegel gerefft; später wurde auch noch die Fock aufgegeit. Der Steuermann Schwebcke hatte die Wache von Mitternacht bis 4 Uhr morgens und war beauftragt, den Schiffer zu wecken, wenn irgend etwas in Sicht käme. Die abgefegelten Course und Distancen sind nach der Mittags-Observation am 9. November bis abends 8 Uhr auf der Karte abgesetzt. Nach dieser Zeit fehlt jede Controle der Navigirung. Gelothet ist zuletzt am Mittag des 8. November. Schiffer und Steuermann waren sich jedoch, obwohl sie mit einer Versetzung nach  $SW$  rechneten, darüber einig, daß  $S_3W$  und  $S_3W\frac{1}{2}W$  gesteuert werden und bei diesem Course das North-Hinder-Feuer an Steuerbordsseite in Sicht kommen müsse. Morgens gegen 1 Uhr 30 Minuten meldete der Steuermann, daß das North-Hinder-Leuchtf Feuer in Sicht sei. In Wirklichkeit wird es das Outer-Gabbar-Feuer gewesen sein. Der Schiffer kam sofort an Deck, sah das Feuer

ungefähr 3 Strich auf Steuerbordbug, hielt es ebenfalls für das North-Hinder-Feuer und ließ deshalb den Curs nach WSW ändern, um das Licht an Backbordseite zu bringen und so die vlämischen Bänke zu vermeiden. Auf die Bemerkung des Steuermanns, daß er 8, 10 und 12 Secunden zwischen den einzelnen Blinken gezählt habe, erwiderte der Schiffer, diese Unregelmäßigkeit erkläre sich durch den hohen Seegang. Eine Uhr hat der Steuermann beim Zählen der Secunden zwischen den Blinken nicht benutzt. Der gedachte Curs WSW ward bis morgens 4 Uhr beibehalten; zu dieser Zeit peilte das fragliche Feuer OSO nach dem Compaß ungefähr 10 Seemeilen entfernt. Wie viele Seemeilen das Schiff in den letzten 2½ Stunden zurückgelegt hat, läßt sich nicht feststellen, da man im Bereich des Feuers aufgehört hatte, zu loggen. Der Schiffer hatte eben Befehl gegeben, das Loth zu werfen, als der Ausguck vorn das Inzichtkommen eines zweiten Lichtes in ungefähr südsüdwestlicher Richtung meldete. Schiffer und Steuermann stiegen nach oben in die Takelage, konnten aber nichts weiter wahrnehmen als einen röllichen Schein in der Kimm, den der Schiffer als möglicherweise von dem Feuer von Calais ausgehend ansah. Es wird dies jedoch ein Schein vom Sunk-Feuerschiff gewesen sein. Als der Schiffer wieder an Deck war und sich anschickte, das Loth zu werfen, meldete der Steuermann von oben: „Brecher an der Steuerbordseite“, worauf der Schiffer Befehl gab, aufzuluwen, die Raaen zu brassen und den Treiber zu setzen. Nachdem das Schiff kurze Zeit an dem Wind gewesen war, ließ der Schiffer in der Meinung, daß der Steuermann sich geirrt haben müsse, und daß das Schiff sich doch in der Nähe von North-Hinder-Feuer befinde, den alten Curs WSW wieder aufnehmen. Er will gefürchtet haben, anderenfalls auf die vlämische Küste aufzutreiben und will außerdem durch das Passiren mehrerer Dampfer noch in der Annahme bestärkt worden sein, den richtigen Curs zu halten. Kaum war das Schiff jedoch auf den alten Curs gebracht, als es sich mitten in der Brandung befand. Gleich darauf stieß es durch und begann heftig aufzustoßen. Es war damals ungefähr 5 Uhr morgens. Der Wind war ONO, ein mäßiger Sturm mit sehr hoher See; die Wellen brachen über das Schiff und drängten dasselbe nach Backbord hinüber. Da wegen der Decksladung ein Kentern zu befürchten war, ward der Großmast und die Vorstenge gekappt; letztere zerschlug beim fallen das große Boot. Das Schiff trieb allmählig, fortwährend aufstoßend, mit der eintretenden Fluth über die Bank weg und wurde wieder flott; aber inzwischen war es lech

geworden, das Ruder war fort, die Decks waren aufgebrochen und das Schiff war voll Wasser. Der Schiffer ließ daher Nothsignale geben. Gegen 8 Uhr morgens kamen nach einander zwei Dampfer an die Barf heran, welche beide ablehnten, dieselbe in Schlepptau zu nehmen, sich aber bereit erklärten, die Mannschaft abzubergen. Das erste mal lehnte der Schiffer es ab, das Schiff zu verlassen. Da letzteres inzwischen aber auf eine zweite Sandbank zugetrieben war, nahm er das Anerbieten des zweiten Dampfers, es war dies der „Resolute“ aus Leith, die Besatzung zu retten, an. Schiffer und Mannschaft wurden dann mit einem Boot in drei Fahrten abgehoben und nachmittags in Harwich gelandet, während das Schiff auf die Gunfleet-Bank aufgetrieben und dort zerschlagen ist. Von der in Ipswich erscheinenden „East Anglian Daily Times“ ist der Besatzung der „Martha Brockelmann“ für die gezeigte Unererschrockenheit die größte Anerkennung ausgesprochen; auch berichtet die genannte Zeitung weiter, daß in derselben Nacht das russische Schiff „St. Olaf“ auf den Bänken vor Harwich gestrandet ist. Die Bank, auf welcher die „Martha Brockelmann“ zuerst festgekommen ist, soll nach dieser Zeitung die Shipwash-Bank gewesen sein.

Vorstehende Darstellung der Vorgänge vom 9. November gründet sich auf die Angaben des Schiffers und des Steuermanns, da das allerdings gerettete Journal mit dem 8. November abschließt. Dies erklärt sich dadurch, daß der Steuermann die Journalkladde nur jeden zweiten Tag, wenn er nachmittags Wache zur Koje hatte und zwar, zuletzt am 8. November, in Reinschrift übertragen hat. Die Kladde ist beim Schiffbruch verloren gegangen.

Gründe. Bei Beurtheilung des vorliegenden Unfalls ist das Seeamt davon ausgegangen, daß der Schiffer den Standort seines Schiffes mit annähernder Bestimmtheit zuletzt am Mittag des 8. November festgestellt hat, als er auf der Dogger-Bank 18 Faden Sand lothete. Da mit diesem Zeitpunkte die Einträge zum Journal aufhören, so hat sich die Navigirung bis zum Mittag des 9. November nicht nachprüfen lassen. Ob das Ergebnis der am letztgedachten Tage vorgenommenen Observation richtig gewesen ist, mag zweifelhaft erscheinen, da die Luft dick und die im November schon an sich tief stehende Sonne nur für einen Augenblick sichtbar gewesen ist. Es kann daher nur gebilligt werden, daß der Schiffer die bei der Observation gefundene Länge nicht ohne weiteres als maßgebend angenommen hat. Immerhin aber war das Ergebnis des Bestecks nicht minder unsicher, und der Schiffer durfte nicht ohne nähere Prüfung seinen

Standpunkt bei Festsetzung des Bestecks um 20 Minuten östlicher annehmen, als die Chronometerlänge ergeben, um so weniger, als er sehr wohl in der Lage war, die sich aus der Differenz zwischen Besteck und Observation ergebende Unsicherheit mittelst Lothens zu beseitigen. Denn die Beschaffenheit der Nordsee ist eine derartige, daß in ihr durch das Lothen überall ein zuverlässiges Urtheil über die Stellung des Schiffes gewonnen werden kann. Das Lothen ist deshalb hier eine Pflicht der gewöhnlichsten Vorsicht. (Vgl. Entsch. der Seeämter, Bd. V pag. 7.)

Hätte der Schiffer bei der Observation am Mittag des 9. November sich des Lothes bedient, so würde es, da die Tiefenverhältnisse an den beiden in betracht kommenden Stellen wesentlich verschieden sind, die richtige Länge unschwer haben feststellen können. Ferner hätte es dem Schiffer, welcher selbst eine Stromversetzung nach SW voraussetzte, obgelegen, auch während der weiteren Fahrt häufiger zu lothen, um sich darüber zu vergewissern, inwieweit das Schiff in Wirklichkeit versetzt werde. Bei Anwendung dieser Vorsichtsmaßregel würde er schon im Verlaufe des 9. November erkannt haben, daß er sich erheblich weiter westlich befinde, als er nach Besteck zu sein glaubte, und folgeweise in den gefährlichen Irrthum, daß das am Morgen des 10. November an Steuerbordseite gesichtete Feuer das North-Hinder-Feuer sein könne, gar nicht verfallen sein. Statt dessen hat der Schiffer sich darauf beschränkt, bis abends 8 Uhr die abgefeuerten Distancen und den gesteuerten Curs auf der Karte abzusetzen und hat von da ab die Fahrt ohne jede Controle fortgesetzt, in der vagen, den Thatsachen widersprechenden und bei vorsichtiger Navigirung als irrig zu erkennenden Annahme, daß das North-Hinder-Feuer an Steuerbordseite in Sicht kommen müsse.

Der Schiffer hat ferner bei Bestimmung des gesichteten Feuers leichtfertig gehandelt. Das Feuer ist zweifellos das Outer-Gabbarde-Feuer gewesen, wie sich daraus ergibt, daß das Schiff von dort mit WSW-Curs auf die Shipwash-Bank getrieben ist. Hätte der Schiffer seinen Standort auf der Karte abgesetzt, so würde er schon gesehen haben, daß er nach Besteck nicht beim North-Hinder-Feuer sein könne. Außerdem ist eine Verwechslung der beiden Feuer nur bei großer Sorglosigkeit möglich. Das North-Hinder-Feuer giebt alle 8 bis 10 Secunden einen Blink, während das Outer-Gabbarde-Feuer ein Gruppenblitzfeuer ist, welches während 10 Secunden 4 Blitze giebt und dann 20 Secunden dunkel bleibt. Die Verschiedenheit zwischen den beiden Feuern ist also eine so erhebliche, daß, hätte der Schiffer

beim Zählen der Secunden zwischen den Blinken eine Uhr zur Hülfe genommen, er seinen Irrthum hätte erkennen müssen. Sollte er aber noch zu weit entfernt gewesen sein, um die charakteristischen Merkmale des Feuers genau erkennen zu können, so stand es ihm ohne jede Gefahr frei, näher heranzufegeln und sich dadurch Gewißheit zu verschaffen. Hätte er dies gethan, so würde er zweifellos seinen Irrthum, beim North-Hinder-Feuer zu sein, erkannt und nicht den verhängnißvoll gewordenen Curs WSW eingeschlagen haben. Dabei war für ihn die Pflicht, bei Bestimmung des Feuers mit aller Vorsicht zu verfahren, um so mehr geboten, als er seit Mittag des vorhergehenden Tages über seinen Standort unsicher war, selbst mit einer Stromversetzung rechnete und obenein vom Steuermann darauf aufmerksam gemacht wurde, daß die Zwischenräume zwischen den einzelnen Lichterscheinungen von unregelmäßiger Dauer seien. Es rechtfertigt sich daher der Vorwurf, daß der Schiffer bei Bestimmung des Feuers grob nachlässig gehandelt hat. Endlich gereicht dem Schiffer auch das zum schweren Vorwurf, daß er, nachdem der Steuermann gemeldet hatte, daß er Brandung an Steuerbordseite gesehen habe, und nachdem das Schiff bereits eine zeitlang, nach Aussage des Steuermanns ungefähr eine Viertelstunde, am Winde gelegen hatte, den alten Curs WSW wieder aufnehmen ließ, ohne sich vorher darüber Gewißheit zu verschaffen, ob er in der Nähe der englischen Küste sei oder nicht. Der für sein Verhalten angegebene Grund, daß er gefürchtet habe, auf die vlämische Küste aufzutreiben, ist geradezu unverständlich, wenn man bedenkt, daß der Schiffer 2½ Stunden mit WSWCurs gefegelt hatte, und der weiter zur Erklärung herangezogene Umstand, daß mehrere Dampfer vorüber gekommen seien, hätte den Schiffer gerade auf die Nähe der Küste aufmerksam machen sollen.

Es mag dahin gestellt bleiben, ob es damals noch möglich gewesen wäre, innerhalb der verschiedenen Sandbänke eine Strandung zu vermeiden. Jedenfalls ist es unentschuldigbar, daß der Schiffer, ohne sich durch Lothen über die Nähe der Küste zu vergewissern, einen Curs verfolgte, von dem er sich sagen mußte, daß derselbe ihn, nach der Beobachtung des Steuermanns, an deren Richtigkeit zu zweifeln kein stichhaltiger Grund vorlag, unfehlbar auf den Strand setzen werde. Aus Vorstehendem ergibt sich, daß die Strandung der Barf auf nachlässige Navigirung und somit auf ein Verschulden des Schiffers zurückzuführen ist. Dieses Verschulden aber ist ein so grobes, daß, trotzdem der Schiffer bereits seit 12 Jahren sein Gewerbe ausgeübt und bisher keinen Unlaß zum Tadel gegeben, auch nach er-

folgter Strandung Muth und Beharrlichkeit gezeigt hat, doch bei demselben ein Mangel an der für seinen Beruf erforderlichen Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit angenommen werden und folgeweise im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt für geboten erachtet werden mußte, dem Antrage des Reichscommissars Folge zu geben und dem Schiffer die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen.

Anlangend das Verhalten des Steuermanns Schwebcke, so ist zu tadeln, daß derselbe die geführte Journalkladde nicht täglich in Reinschrift übertragen hat, und daß die Einträge zum Journal der erforderlichen Uebersichtlichkeit und Genauigkeit entbehren. Auch wäre es Pflicht des Steuermanns gewesen, in geziemender Weise dem Schiffer gegenüber sowohl auf die Nothwendigkeit des Lothens hinzuweisen, als auch die Richtigkeit seiner, über die Brandung gemachten Beobachtung zu betonen. Hätte er letzteres gethan, so wäre wahrscheinlich der Unfall vermieden worden.

Demnach rechtfertigt sich der gegen den Steuermann Schwebcke ausgesprochene Tadel.

Die Entscheidung des Ober-Seeamts lautet:

Auf die Beschwerde des Schiffers Alex Alfred Helmuth Evers zu Doberan gegen den Spruch des Großherzoglich mecklenburg-schwerinschen Seeamts zu Rostock vom 29. Januar 1894 über den Seeunfall der Barf „Martha Brockelmann“ von Rostock hat das Kaiserliche Ober-Seeamt in seiner zu Berlin am 22. Mai 1894 abgehaltenen öffentlichen Sitzung, nach mündlicher Verhandlung der Sache entschieden,

daß der Spruch des Großherzoglich mecklenburg-schwerinschen Seeamts in Rostock vom 29. Januar 1894 zu bestätigen und die baaren Auslagen des Verfahrens dem Beschwerdeführer zur Last zu legen.

Gründe. Dem seeamtlichen Spruch und seiner Begründung ist dahin beizutreten, daß der Verlust der Barf „Martha Brockelmann“ vom Schiffer Evers verschuldet worden ist und daß der Verlust hätte vermieden werden können und müssen, wenn die bei der Navigirung, insbesondere in der Nordsee, erforderlichen Vorsichtsmaßregeln nicht außer acht gelassen worden wären.

Den Schiffer trifft der schwere Vorwurf, daß er mehrfach versäumt hat, seinen Schiffsort gehörig zu bestimmen. Konnte er am 9. November wegen des unsichtigen Wetters eine zuverlässige Längen-

beobachtung nicht erhalten — und das ist bei dem niedrigen Stande der Sonne in so später Jahreszeit immer etwas zweifelhaft — so brauchte er nur mittags eine genaue Lothung vorzunehmen; diese hätte ihm in Verbindung mit der observirten Mittagsbreite ein genügend genaues Besteck gegeben. Das Lothen war gerade im vorliegenden Falle unabweisbar. Die Nordsee ist, wie bekannt und in den Entscheidungen der seeamtlichen Behörden wiederholt hervorgehoben, in allen ihren Theilen und besonders an den Küsten und auf den Bänken auf das sorgfältigste ausgelothet; die vorhandenen Karten und Segelhandbücher geben über alle dabei in betracht kommenden Verhältnisse die eingehendste Aufklärung. Es ist daher gerade in diesem Gewässer das Lothen das zuverlässigste Mittel zur Orientirung und zur Controle bei Feststellung des Schiffsortes und der Fahrt, sowie zur Ermittlung der in Berechnung zu ziehenden Abweichungen vom gesteuerten Course, wie sie durch Strom, Abtrift oder Seegang herbeigeführt werden.

Statt von diesem wichtigen und unerläßlichen Hülfsmittel der Navigation Gebrauch zu machen, hat sich Schiffer Evers am 9. November darauf beschränkt, ein gegißtes Besteck seiner weiteren Navigirung zu grunde zu legen, obwohl ihn schon der Umstand, daß seine Länge nach dem Chronometer ungefähr 20 Minuten westlicher sich ergab, als nach der Segelung, auf die Unzuverlässigkeit seines Besteckes und auf die Nothwendigkeit weiterer Feststellungen hätte hinweisen müssen. Trotzdem sein Chronometer soeben erst am Lande controlirt worden war, legte er doch auf dessen Angabe nur geringen Werth, ging vielmehr davon aus, daß die nach Segelung gefundene, weiter östlich belegene Länge die richtige sei. Wahrscheinlich hat das Schiff am 9. mittags erheblich viel weiter westlich gestanden, als er annahm. Wenn er nun aber den östlichen Standpunkt für richtig hielt und nach etwa 12 Stunden North-Hinder-Feuer an Steuerbord in Sicht bekommen wollte, so war der von ihm gewählte Kurs hierzu an sich wenig geeignet, da das Schiff bei diesem Course, wie ein Blick auf die Karte hätte lehren müssen, so weit östlich kommen mußte, daß er den Feuerkreis von North-Hinder-Feuer überhaupt nicht kreuzen konnte. Wenn der Schiffer angiebt, er habe dabei mit Stromversetzung nach westen gerechnet, so hätte er doch den Versuch machen müssen, das Vorhandensein und die Stärke dieses Stromes, wenn auch nur annähernd, zu ermitteln. In dieser Beziehung aber ist nichts geschehen; und trotzdem hat der Schiffer unbegreiflicherweise, als demnächst ein Feuer an Steuerbord in Sicht kam, ohne weiteres sich davon überzeugt ge-

halten, daß er in der That North-Hinder-Feuer vor sich habe. Dies ist um so auffallender, wenn man erwägt, daß das gesichtete Feuer in anderer Weise in die Erscheinung trat, als bei dem North-Hinder-Feuer nach dem Leuchtfeuerbuche, welches der Schiffer nach seiner Angabe doch studirt haben will, der Fall sein sollte. Von seiner unberechtigten Annahme hat sich der Schiffer, obwohl seine Beobachtungen über Dauer und Zahl der Blinke von denen des Steuermanns abwichen, auch dann nicht abbringen lassen, als der Schein eines zweiten Feuers in Sicht kam, welches er nur so unterzubringen wußte, daß er es für das Feuer von Calais ansah. Und doch konnte letzteres Feuer, wie dem Schiffer bei einiger Ueberlegung keinen Augenblick zweifelhaft hätte sein dürfen, von dem Schiffsorte aus, an welchem er zu sein glaubte, wegen seiner weiten Entfernung unmöglich auch nur in schwachem Scheine gesichtet werden.

Der Schiffer meint, wegen der Entfernung und wegen des stürmischen Wetters hätte das erste Feuer nicht genau ausgemacht werden können. Dann aber wäre es erst recht Pflicht gewesen, alles zu thun, um über den Schiffsort und darüber, welches Feuer man denn vor sich habe, Klarheit zu verschaffen. Einige Lothwürfe würden hierzu wahrscheinlich ausgereicht haben.

Glaubte aber der Schiffer, im Hinblick auf das stürmische Wetter, das Lothen wegen der damit verbundenen Arbeiten, Unbrassen und Ausfluren, vermeiden zu sollen, so hätte er jedenfalls, ohne die Sicherheit des Schiffes irgendwie zu gefährden, so nahe an das zuerst gesichtete Feuer heranlaufen sollen, daß er dessen einzelne Merkmale mit Bestimmtheit ausmachen konnte. Dies wäre um so nöthiger gewesen, als der Schiffer in diesen Gewässern nicht ausreichend bekannt war. Alle diese Vorsichtsmaßregeln aber sind unterblieben und nicht einmal der Abstand von dem Feuer festgestellt worden; der Schiffer hat sich vielmehr darauf beschränkt, diesen Abstand bloß zu schätzen und somit seine ganze Navigirung nur auf Gissung eingerichtet. Auch in der Hauptverhandlung vor dem Ober-Seeamt hat Schiffer Evers erklärt, daß er diese Art von Navigirung für ausreichend und richtig halte; er ist insbesondere dabei verblieben, daß in Sicht von Leuchtfeuern das Loggen oder Lothen überflüssig sei. Dies ist vollkommen verfehlt. Wenn nicht zu gleicher Zeit zwei Feuer in Sicht sind, durch deren Peilung der Schiffsort bestimmt werden kann, so ist es im Angesicht eines Leuchtfeuers unerläßliche Pflicht des Schiffers, zur Bestimmung seines Schiffsorts alle von der Navigirung gebotenen Hülfsmittel anzuwenden; namentlich ist zur Bestimmung des Abstandes

von dem Feuer das wiederholte Peilen unter Berücksichtigung der zwischen den einzelnen Peilungen abgelaufenen Distanzen unerlässlich. Wenn Schiffer Evers diese seine falsche Auffassung als richtig vertreten kann, so ergiebt sich hieraus ein bedauerlicher Mangel an Berufskenntnissen; und wenn er unter diesen Umständen bisher in langjähriger Fahrzeit einen Schiffsunfall noch nicht erlitten hat, so ist dies voraussichtlich nur darauf zurückzuführen, daß er in gefährlichen Gewässern, die eine genaue und gewissenhafte Navigirung erheischen, bisher nur selten gewesen ist.

Als das erste Feuer an Steuerbord in Sicht kam, hatte Schiffer Evers, um dasselbe an Backbord zu bringen, den bisher gesteuerten Cours westwärts geändert. Als sodann nach Sichtung des zweiten Feuers plötzlich Brandung gemeldet wurde, hat er zwar zunächst richtige Maßnahmen getroffen, indem er seinen Cours sofort von neuem änderte, jedoch schon nach Verlaufe weniger Minuten seinen alten Cours wieder aufgenommen, ohne das geringste zu thun, um sich über den wirklichen Ort des Schiffes Gewißheit zu verschaffen.

Diese unvermittelte Wiederaufnahme des vorher gesteuerten Courses, welche die letzte Ursache der Strandung gewesen ist, läßt sich durch nichts rechtfertigen, auch nicht durch die angebliche, vollkommen unverständliche Annahme des Schiffers, daß er Gefahr laufe, der vlämischen Küste zu nahe zu kommen, da er doch von dieser seit Stunden absegelte und schon vorher einen nach westen setzenden Strom in Rechnung gezogen haben will.

Dem Schiffer Evers fallen hiernach eine ganze Reihe erheblicher Verstöße gegen die Pflichten eines Schiffers zur Last. Freilich hat er nach der Strandung große Pflichttreue bewiesen und sich mit seiner Mannschaft durch sein zähes, eines deutschen Seemanns würdiges Aushalten auf dem dem Untergange entgegen gehenden Schiffe volle Anerkennung verdient. Die hierbei bewiesene Energie und Pflichttreue können aber vom Standpunkte der seeamtlichen Beurtheilung aus den Mangel an Kenntnissen und Vorsicht, der die Strandung verursacht hat, nicht aufwiegen. Es mußte vielmehr die Ueberzeugung gewonnen werden, daß dem Schiffer Evers gegenwärtig zu erhebliche Mängel an Berufseigenschaften anhaften, als daß ihm Leben und Eigenthum auf See anvertraut werden könnte. Das Ober-Seeamt glaubt zwar annehmen zu dürfen, daß es dem Schiffer Evers bei seiner Persönlichkeit und den sonst bewiesenen guten Eigenschaften in nicht zu langer Zeit gelingen wird, die hervorgetretenen Mängel zu beseitigen und sich auch zur Navigirung in schwierigen Gewässern als geeignet zu

erweisen; für jetzt aber mußte ihm, in Uebereinstimmung mit dem Reichscommissar und dem Seeamt, die Befähigung zur Ausübung des Schiffergewerbes abgesprochen werden. Hieraus ergab sich die Bestätigung des Spruchs erster Instanz.

Befremdlich muß es erscheinen, daß der Schiffer ein Loggbuch nach englischem Muster geführt und seine Navigirung nach englischen Seekarten, Feuerbüchern und Segelhandbüchern eingerichtet hat. Wenn schon er der englischen Sprache so mächtig sein mag, daß er sich in diesem Material zurecht finden kann, so erscheint es doch schon aus nationalen Gesichtspunkten erforderlich, daß auf deutschen Schiffen allgemein das von deutschen Behörden mit großen Kosten und mit großer Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit bearbeitete Material an Karten und Segelhandbüchern verwendet wird.

Den Schiffer trifft ferner der Vorwurf, die Journalführung nicht in gehöriger Weise controlirt zu haben; denn sonst wäre es nicht möglich gewesen, daß der Steuermann die Eintragungen in das Journal nur alle zwei Tage bewerkstelligte.

Die baaren Auslagen des Beschwerdeverfahrens fallen dem Schiffer zur Last, weil dem von ihm eingelegten Rechtsmittel der Erfolg versagt blieb.



## 27. Spruch des Seeamts zu Flensburg vom 9. Juni 1894, betreffend den Seeunfall des Schraubendampfers „Senior“ von Kiel.



Der Spruch des Seeamts lautet:

Der in den ersten Tagen des October 1893 an Bord des Schraubendampfers „Senior“ im Kohlenbunker entstandene Brand ist auf Selbstentzündung der Kohlen zurückzuführen.

Es ist zu rügen, daß der Schiffer es unterlassen hat, bei seiner Ankunft in Kiel der Hafenspolizeibehörde sofort zu melden, daß er Feuer im Schiff habe.

Gründe. Der Schraubendampfer „Senior“ — Heimathshafen Kiel, Unterscheidungs-Signal **ECCB**, vermessen zu einem Netto-Raumgehalt von 2120,4 cbm = 748,49 britischen Register-Tons —

erweisen; für jetzt aber mußte ihm, in Uebereinstimmung mit dem Reichscommissar und dem Seeamt, die Befähigung zur Ausübung des Schiffergewerbes abgesprochen werden. Hieraus ergab sich die Bestätigung des Spruchs erster Instanz.

Befremdlich muß es erscheinen, daß der Schiffer ein Loggbuch nach englischem Muster geführt und seine Navigirung nach englischen Seekarten, Feuerbüchern und Segelhandbüchern eingerichtet hat. Wenn schon er der englischen Sprache so mächtig sein mag, daß er sich in diesem Material zurecht finden kann, so erscheint es doch schon aus nationalen Gesichtspunkten erforderlich, daß auf deutschen Schiffen allgemein das von deutschen Behörden mit großen Kosten und mit großer Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit bearbeitete Material an Karten und Segelhandbüchern verwendet wird.

Den Schiffer trifft ferner der Vorwurf, die Journalführung nicht in gehöriger Weise controlirt zu haben; denn sonst wäre es nicht möglich gewesen, daß der Steuermann die Eintragungen in das Journal nur alle zwei Tage bewerkstelligte.

Die baaren Auslagen des Beschwerdeverfahrens fallen dem Schiffer zur Last, weil dem von ihm eingelegten Rechtsmittel der Erfolg versagt blieb.

~~~~~

27. Spruch des Seeamts zu Flensburg vom 9. Juni 1894, betreffend den Seeunfall des Schraubendampfers „Senior“ von Kiel.

~~~~~

Der Spruch des Seeamts lautet:

Der in den ersten Tagen des October 1893 an Bord des Schraubendampfers „Senior“ im Kohlenbunker entstandene Brand ist auf Selbstentzündung der Kohlen zurückzuführen.

Es ist zu rügen, daß der Schiffer es unterlassen hat, bei seiner Ankunft in Kiel der Hafenspolizeibehörde sofort zu melden, daß er Feuer im Schiff habe.

Gründe. Der Schraubendampfer „Senior“ — Heimathshafen Kiel, Unterscheidungs-Signal **ECCB**, vermessen zu einem Netto-Raumgehalt von 2120,4 cbm = 748,49 britischen Register-Tons —

gehört zur Rhederei des Herrn Heinrich Diederichsen in Kiel und wird geführt von dem Schiffer Franz Hoppe daselbst.

Am 28. September 1893 verließ der „Senior“ mit einer Ladung Steam- und Rußkohlen für Kiel den Hafen von Burntisland. Er fuhr zunächst nach Leith, um hier Bunkerkohlen einzunehmen. In den Bunkern befanden sich noch 30 Tons Kohlen. In Leith wurden so viele Kohlen aufgefüllt, daß die Bunker insgesamt 125—130 Tons enthielten. Die aufgefüllten Bunkerkohlen waren als Ketyl-Kohlen gekauft. Sie waren frisch gefördert und hatten ein etwas schwefelreiches Aussehen. Zur Zeit, als sie in die Bunker geschüttet wurden, regnete es.

Am 29. September ging der „Senior“ in See. Die Bunker blieben offen. In den ersten Tagen wehte es heftig, zuerst aus SW, dann aus NW. Infolgedessen arbeitete das Schiff schwer. Am 1. October nachmittags zwischen 2 und 4 Uhr bemerkte man plötzlich, daß aus dem Backbordbunker weißer Rauch aufsteige. Man ließ sofort Wasser in den Bunker pumpen. Dies hatte indeß keinen Erfolg; der Rauch vermehrte sich zusehends stark. Es wurden nun alle Lufen dicht gemacht. Am 3. October nachmittags 4 Uhr kam man in Kiel an. Das Schiff wurde beim Schuhmacherthor unweit des Hauptzollamts und der Zollschuppen an die Brücke gelegt. Der Schiffer theilte seinem Rheder mit, daß er Feuer im Bunker habe. Der Rheder meldete um 5 Uhr nachmittags die Ankunft des Schiffes dem Hafenamte. Daß Feuer in den Bunkern sei, wurde weder dem Hafenamte noch der Polizeibehörde gemeldet.

In der folgenden Nacht ließ der Schiffer einen Mann Deckswache gehen, den Kessel unter Dampf halten und einen Maschinisten im Maschinenraum bleiben, um für alle Fälle, wenn das Feuer zum Ausbruch kommen sollte, gerüstet zu sein. Der Schiffer hielt sich wach in der Kajüte. Die übrige Besatzung ging zur Koje; die beiden Steuerleute schliefen in Kammern unter dem mittschiffs befindlichen Ueberbau in unmittelbarer Nähe des brennenden Bunkerraums.

Die Nacht verlief ohne besondere Ereignisse. Am andern Morgen etwa 6 Uhr 30 Minuten bemerkte man plötzlich, daß die Kammern unterm Ueberbau voll Rauch waren. Der Schiffer ließ nunmehr der städtischen Feuerwehr melden, daß er Feuer im Schiffe habe. Die Feuerwehr kam alsbald zur Stelle. Es wurde die Lufe des brennenden Kohlenbunkers geöffnet. Aus derselben stieg sofort ein ungeheurer Qualm auf. Die Feuerwehr spritzte mittelst eines Hydranten aus der städtischen Wasserfont eine Menge Wasser in den Bunker. Es hatte

dies aber keinen Erfolg; der emporsteigende Qualm verminderte sich nicht. Man löschte, um an die Brandstelle zu gelangen, die Ladung des Zwischendecks im großen Laderaum (Vorderladeraum). Mittlerweile kam auch die Feuerwehr der Kaiserlichen Werft zu Hülfe. Abends um 7 Uhr hatte man das Zwischendeck so weit entzündet, daß man an das zwischen diesem und dem Bunker liegende Schott gelangen konnte. Nachdem man hier eine Thür ausgenietet hatte, sah man den Heerd des Feuers vor sich. Die Feuerwehr der Werft spritzte mit mehreren Schläuchen große Mengen Wassers auf die Brandstelle. Nach einer Stunde etwa, 8 Uhr abends, war das Feuer völlig gelöscht.

Nach Löschung des Feuers fand man im Zwischendeck des Backbordbunkers etwa einen Meter von der Schottwand eine Stelle, wo die Kohlen stark weggesunken und einzelne glimmende Kohlen noch vorhanden waren. Die Stelle liegt über der in den Heizraum führenden Kohlenbunkertür im oberen Stockwerk des Bunkers, da, wo die in Leith eingenommenen Kohlen lagen.

Der Dampfer hat zwei Kessel. Der Backbordkessel steht 25 cm von der Bunkerwand ab. Die Bekleidung des Kessels besteht aus Kieselguhr und überliegendem verzinkten Eisenblech. Die Bekleidung war nach dem Brande überall unversehrt. Der Kesselraum ist mit guten Ventilatoren ausgestattet. Rauchfang und Schornstein liegen nach der Seite der Brandstätte hin.

Temperaturmeßrohre sind an Bord nicht vorhanden.

Dem Marine-Bau-Inspektor Veith in Kiel sind nach dem Brande einige Kohlen aus dem brennenden Bunker behufs Untersuchung ihrer Gashaltigkeit zur Verfügung gestellt.

Derselbe hat sodann, nachdem unter seiner Zuziehung eine seeamtliche Besichtigung des Dampfers stattgefunden, ein Gutachten über die Entstehung des Brandes abgegeben, welches im wesentlichen folgendermaßen lautet:

„Da der Kessel gut bekleidet gewesen, von dem Kessel aus demnach keine besondere Hitze auf die Kohlen im Bunker habe wirken können, sei der Brand nicht auf mangelhafte Schiffseinrichtungen zurückzuführen und treffe somit weder den Rheder noch den Schiffer eine Schuld.

Die Untersuchung der Kohlen habe ergeben, daß sie stark schwefelhaltig seien. Schütte man, wie der Herr Sachverständige dem Seeamt vorexperimentirte, ein geringes Quantum gepulverter Kohle, welche aus dem brennenden Bunker herrührte, in ein mit Schwefel-