ENTSCHEIDUNGEN

des

Ober-Seeamts und der Seeämter

des

Deutschen Reichs.

Herausgegeben

im

REICHSAMT DES INNERN.

Zweiter Band.

5. Heft.

Hamburg.

Druck und Verlag von L. Friederichsen & Co.

1881.

INHALT.

Seite

184. Spruch des Seeamts zu Königsberg vom 10. August 1880 und Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 3. November 1880, betreffend den Zusammenstoss des deutschen Schraubendampfers »Der Preusse« von Stettin mit dem dänischen Schraubendampfer »Christian IX.« von Kopenhagen 747

185. Spruch des Seeamts zu Emden vom 4. September 1880 und Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 4. November 1880, betreffend den Seeunfall der deutschen Schoonerbrigg »Marie« von Papenburg 762

Sprüche der Seeämter			*betreffend*	
zu:	*vom:*		*die Seeunfälle der (des):*	
186. Lübeck . .	5. Novbr.	1880	deutschen Brigg »Marie« von Lübeck	770
187. Stettin . . .	8. »	»	» Bark »Mercurius« von Stettin	772
188. Stralsund . .	10. »	»	» Brigg »Julie & Auguste« von Wolgast . . .	773
189. Stralsund . .	10. »	»	» Bark »Pansewitz« von Barth	775
190. Danzig . . .	13. »	»	» Galeasse »Maria Wohlfahrt« von Stralsund	779
191. Emden . . .	13. »	»	» Kuff »Concordia« von Ditzum	783
192. Emden . . .	13. »	»	» Kuff »Johann« von Warsingsfehn	785
193. Emden . . .	13. »	»	« Schoonerkuff »Joseph« von Papenburg . . .	787
194. Danzig . . .	23. »	»	niederländischen Schiffes »Anna Eliza«	789
195. Stralsund . .	24. »	»	deutschen Bark »C. L. Weyer« von Greifswald . . .	792
196. Stralsund . .	24. »	»	» Bark »Carl August« von Barth	793
197. Stralsund . .	24. »	»	» Schooners »Christian« von Stralsund	795
198. Stralsund . .	24. »	»	» Brigg »Louis Rumler« von Barth	797
199. Danzig . . .	25. »	»	» Bark »Shanghai« von Danzig	799
200. Stralsund . .	25. »	»	britischen Schooners »Agnes Mc. Gordon« von Bannuf	802
201. Stralsund . .	25. »	»	deutschen Schooners »Carl« von Ziegenort	803
202. Stralsund . .	25. »	»	» Jacht »Farewell« von Rügenwalde	804
203. Stralsund . .	25. »	»	» Schooners »Julie« von Stralsund	806
			den Zusammenstoss	
204. Lübeck . .	26. »	»	des deutschen Schraubendampfers »Flora« von Lübeck mit dem schwedischen Raddampfer »Gauthiod« . .	808
			die Seeunfälle der:	
205. Danzig . . .	29. »	»	deutschen Bark »Betty Storrer« von Danzig	809
206. Lübeck . .	29. »	»	» Jacht »Carl & Maria« von Barth	813

(Fortsetzung folgt auf der dritten Seite des Umschlags.)

184. Spruch des Seeamts zu Königsberg vom 10. August 1880 und Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 3. November 1880, betreffend den Zusammenstoss des Schraubendampfers „Der Preusse“ von Stettin mit dem dänischen Schraubendampfer „Christian IX.“ auf dem Pregel.

Der Spruch des Seeamts lautet:

dass als Ursache des Seeunfalls der Umstand anzusehen, dass »Der Preusse« an der Wiesenseite des Pregels entweder den Grund berührt, oder dem Grunde mit dem Kiel so nahe gekommen, dass das Schiff die Steuerfähigkeit verloren und durch das von dem Ufer an der Wiesenseite zurückdrängende Wasser mit dem Bug nach der Mitte des Flusses in der Richtung nach dem »Christian IX.« abgedrängt worden, dass Handlungen oder Unterlassungen der betheiligten Schiffer, Steuerleute bezw. des Lootsen Schroeder den Unfall nicht verschuldet bezw. herbeigeführt, auch die zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See u. s. w. erlassenen Vorschriften befolgt sind, dagegen das auf der Wiesenseite des Pregels nicht gleichmässig tief ausgebaggerte Fahrwasser des Pregels denselben mitherbeigeführt habe.

Gründe. Durch die eidlichen Aussagen des Schiffers Moellerup, Steuermanns Fenger, Maschinisten Jensen vom dänischen Dampfer »Christian IX.«, des Steuermanns Schleif, Zimmermanns Stange, Maschinisten Votel, Bootsmanns Dobbertin vom deutschen Dampfer »Der Preusse«, des Hafflootsen Schroeder und Lootsencommandeurs Weikhmann, endlich durch die informatorischen Aussagen des Schiffers Walter vom »Preussen« ist nachstehender Sachverhalt als erwiesen angenommen: Am 3. April 1880 Morgens 5 Uhr verliess der dänische Schraubendampfer »Christian IX.«, der »vereinigten Schiffahrtsgesellschaft auf Actien in Copenhagen« gehörig, mit

5 beladenen Bordingen im Schlepptau und dem Hafflootsen Schroeder an Bord den Hafen von Königsberg. »Christian IX.« ist ein eiserner Dampfer, der über Deck ungefähr 230 Fuss im Kiel, 225 Fuss lang und 30 Fuss breit ist, bei voller Ladung hinten 16½, vorne 14½ Fuss tief geht und am 3. April einen Tiefgang von 11½ bis 12 Fuss gehabt hat. Die Maschine des »Christian IX.« hat 125 Pferdekraft. Die Bordinge waren derart an dem Dampfer befestigt, dass mit links und rechts ausgebrachten Trossen zunächst 2 Paar Bordinge, das erste Paar etwa 160 Fuss hinter dem Dampfer, das zweite unter Befestigung an dem voranfahrenden Paar etwa 120 Fuss hinter dem ersten fuhren, sodann der fünfte Bording an einer 120 Faden langen Trosse bei direkter Befestigung an dem Dampfer, ziemlich dicht hinter dem zweiten Paar herfuhren. Vier Bordinge hatten ungefähr 50 bis 60 Last Getreide, der fünfte etwas weniger geladen. In Folge des Aufenthalts durch Befestigen der Bordinge, Passiren der Eisenbahnbrücke etc. war es bereits 7 Uhr geworden, als der Dampfer Cosse passirte. Das Wetter war vollkommen klar und schön. Zum Anlassen der Bordinge war auf kurze Zeit mit voller Fahrt, dann mit halber Kraft gegangen, so dass die Fahrt etwa 2 bis 3 Knoten die Stunde betragen haben mag. Der Lootse Schroeder führte das Commando, der Schiffer gab die telegraphischen Anweisungen an die Maschine.

Hinter Cosse macht der Pregel eine starke Biegung nach Süden hin und um mit den Bordingen diese Bucht bequem zu passiren, wurde stark die rechte Pregel- (Damm-) Seite gehalten, so dass ungefähr ⅔ der Breite des Flusses nach der linken (Wiesen-) Seite des Pregels frei blieb.

Um dieselbe Zeit kam der deutsche eiserne Schraubendampfer »Der Preusse«, der neuen Dampfer-Compagnie in Stettin gehörig, vom Haff her den Pregel herauf gefahren. Derselbe ist 160 Fuss lang, 17 Fuss breit und hat bei voller Ladung, wie er sie damals hatte, einen Tiefgang von 11½ Fuss. Die Maschine hat 60 Pferdekraft, das Schiff führt eine rechts drehende Schraube. Ein Lootse war nicht an Bord, da der Schiffer Walter, welcher seit 1871 das Schiff führt und dabei meistens die Tour Stettin—Königsberg gefahren ist, ein, der Polizei-Verordnung vom 26. Juni und 9. Juli 1879, betreffend die Annahme der Hafflootsen, für den Schiffsverkehr zwischen Pillau und Königsberg §. 2 No. 6 (Amtsblatt Seite 206) entsprechendes, ihn vom Lootsenzwange befreiendes Attest besitzt. Beide Dampfer hatten sich schon einige Zeit vor ihrer Annäherung

über die Pregelwiesen hinweg bemerkt, »Christian IX.« auch Signale auf der Dampfpfeife gegeben, die vom »Preussen« zwar erwiedert sein sollen, was auf dem »Christian IX.« aber nicht gehört ist, nach Angabe des Schiffers Walter, weil die Dampfpfeife auf seinem Schiffe verstopft war und nicht functionirte. »Der Preusse« kam mit starker Fahrt den Pregel herauf, schon vor dem Einfahren in die Bucht bei Cosse wurde jedoch das Commando »langsam« für die Maschine gegeben, welche nunmehr ungefähr 30 bis 35 Umdrehungen in der Minute machte. Das Ruder des »Preussen« lag hart backbord und er hielt die Wiesenseite des Stromes bis gegen die Mitte desselben hin. Auf eine kurze Entfernung vom Steven des »Christian IX.«, welche genau nicht hat festgestellt werden können — der Schiffer Walter giebt sie auf 1000 Fuss, die Leute vom »Christian IX.« auf 1 bis 1½ Schiffslängen desselben, der Steuermann und der Mann am Ruder des »Preussen«, Zimmermann Stange, auf 50 bis 80 Fuss an —, drehte der Bug des »Preussen« plötzlich nach links, der Mitte des Stromes zu, obwohl das Ruder noch hart backbord lag. Eine Collision mit dem »Christian IX.« war zu befürchten. Schiffer Walter gab nunmehr das Commando zum Stoppen der Maschine, unmittelbar darauf »volle Kraft rückwärts« und »Ruder hart Steuerbord«. Die Maschine machte auch ungefähr 60 bis 90 Rückwärtsumdrehungen. Gleichwohl behielt das Schiff seine Vorwärtsbewegung und seine Richtung, und fuhr in einem Winkel von mehr als 50 Graden zwischen Grossen- und Besahnmast gegen die Backbordseite des »Christian IX.«, wo er sich in den Kohlenraum desselben einbohrte. Er kam dann wieder ab, schor die Backbordseite des »Christian IX.« entlang, zerschnitt zwei Trossen und fuhr zwischen dem »Christian IX.« und den ersten beiden Bordingen hindurch, mit welchen er gleichfalls auf seiner Steuerbordseite zusammenstiess und sie beschädigte. Auch »Der Preusse« hatte sein Bugspriet verloren und war am Steven beschädigt; durch den Zusammenstoss mit den beiden Bordingen, von denen der eine ihm beim Fockwant, der andere beim grossen Want traf, brachen dem »Preussen« verschiedene Stützen, Regeling und Schanzverkleidung, ein Hoftau und Strebe fort. Das Commando auf dem »Preussen« führte der Schiffer Walter. Der Lootse Schroeder hatte zwar in der Verklarungsverhandlung vom 7. April 1880, den Dampfer »Christian IX.« betreffend, angegeben, dass der ihm bekannte Schiffer Walter auf der Commandobrücke des »Preussen« erst erschienen sei, als die Collision bereits stattfand.

Der Steuermann Schleif vom »Preussen« hat aber auf das Bestimmteste eidlich versichert, dass er selbst nach dem Commando des Schiffers den Telegraph für die Maschine auf »langsame Fahrt« eingestellt habe, und dass der Schiffer selbst demnächst den Telegraph zum Stoppen und Vollrückwärtsarbeiten eingestellt habe. Diese Angabe ist auch durch den Mann am Ruder, Zimmermann Stange, und den Bootsmann Dobbertin bestätigt, und hat der Lootse Schroeder in der Schlussaudienz des Seeamts zugeben müssen, dass er von dem »Christian IX.« aus den Schiffer an seinem Standort vielleicht nicht habe sehen können.

In dieser Beziehung ist zu bemerken, dass »Der Preusse« eine eigentliche Commandobrücke nicht hat. Vielmehr befindet sich in der Mitte des Schiffs zwischen den beiden dort befestigten Schiffsböten ein etwa 10 bis 12 Fuss erhöhtes Deck, auf dem ein sogenanntes Ausguckhäuschen in der Mitte zwischen dem Hintertheil der beiden Boote aufgebaut ist. Hinter diesem Ausguckhäuschen, an dem, dem Ruder zugewandten Rande dieses erhöhten Deckes befindet sich der Telegraph und neben diesem hat nach seiner Angabe der Schiffer gestanden, während der Steuermann auf dem erhöhten Deck hin und hergegangen und dabei bis an den vordern Rand des erhöhten Decks hervorgetreten ist. Der Lootse hat nun zugegeben, dass ihm der Schiffer durch das Ausguckhäuschen verdeckt gewesen sein könne, und dass der Mann, den er allein auf der Commandobrücke gesehen, der Steuermann gewesen sein werde, der gerade auf den vordern Rand des erhöhten Deckes, das er für die Commandobrücke gehalten, getreten sei.

Auch die Stelle, an welcher die Collision stattgefunden, bezw. an welcher »Der Preusse« dem hart Backbord liegenden Ruder nicht gehorchend, nach links ausgedreht ist, hat mit vollkommener Bestimmtheit nicht festgestellt werden können. Auf Grund der in der Audienz vorgelegten und bei Abhörung der einzelnen Auskunftspersonen benutzten: »Situationsskizze des Pregelstromes unterhalb Königsberg in Preussen bis in der Gegend von Contienen, gezeichnet von Natus, Hafenbauinspektor in Pillau den 9. Februar 1876« wird über die Oertlichkeit Folgendes bemerkt:

Die Bucht bei Cosse beginnt an der dicht hinter Cosse belegenen Grabenbrücke (Brücke No. 1) und reicht, einen Bogen nach Süden beschreibend, stromabwärts bis zu der sogenannten Rathsdrumme (Brücke No. 2). Die äussere nördliche Peripherie dieses Bogens an der Dammseite beträgt von Brücke zu Brücke

gerechnet ungefähr 600 Meter, die entsprechende innere südliche Peripherie auf der Wiesenseite ungefähr 440 m. Auf der Dammseite ist auf eine Strecke von ungefähr 20 Fuss, vom Damm nach der Mitte des Flusses zu gerechnet, sumpfiges Schilfufer, auch springen die beiden Ladebrücken des ungefähr 180 m unterhalb der Brücke No. 1 hinter dem Damm belegenen Petroleum-Schuppens kurz vor dem Knie der Bucht ungefähr 20 m in den Fluss hinein; auf der Wiesenseite, gegenüber der Brücke No. 1 und noch ungefähr 140 m stromabwärts stehen in einer Entfernung von ungefähr 50 Fuss von einander Pfähle (sogenannte Duc d'Alben) zum Befestigen der Schiffe. Der letzte dieser 50 Fuss auseinander stehenden Pfähle, stromabwärts gerechnet, trägt die Warnungstafel »Nicht ankern.« Weiter stromabwärts folgen dann 5 weitere Pfähle in Entfernungen von ungefähr 100 m von einander, deren erster gleichfalls eine weisse Tafel mit dem Vermerk »Hier darf nicht geankert werden« trägt, auf welche dann wieder dichter, in Entfernungen von 20 m von einander stehende, im Jahre 1876 neu gesetzte Pfähle folgen. An der Brücke No. 1 beträgt die Breite des Pregels, vom Damm bis an die Pfahlreihe gemessen, ungefähr 140 m, an der Brücke No. 2 ungefähr 120 m, an dem Knie der Bucht, d. h. etwa zwischen dem ersten und zweiten der auf ungefähr 100 m Entfernung stehenden Pfähle, stromabwärts gerechnet, beträgt die Breite des Pregels nur ungefähr 110 m.

Der Lootse Schroeder hatte nun, in Uebereinstimmung mit dem Schiffer und der Mannschaft des »Christian IX.« angegeben, bei der Collision habe sich das Heck des »Christian IX.« an der Rathsdrumme befunden. Bei dieser Annahme musste das Linksausdrehen des »Preussen« noch unterhalb der Rathsdrumme stattgefunden haben, woselbst nach den von dem Lootsencommandeur Weickhmann vorgenommenen Peilungen schon auf ungefähr $^1/_3$ der Breite des Pregels von den Pfählen ab gerechnet, 16 bis 18 Fuss Wasser vorhanden ist.

Dagegen bezeichnen Schiffer Walter und Steuermann Schleif den dritten der auf 100 m Entfernung stehenden Pfähle, stromabwärts von den 50 Fuss auseinander stehenden gerechnet, auf der Situationsskizze mit $\times$ bezeichnet, als diejenige Stelle, wo das Schiff dem Steuer nicht mehr zu gehorchen begann. Diese Stelle liegt ein Geringes oberhalb der Brücke No. 2. Die Collision selbst soll nach dieser Angabe etwa an dem zweiten der auf 100 m Entfernung stehenden Pfähle, also ungefähr 100 m unterhalb der mit »Nicht

ankern« bezeichneten Stelle stattgefunden haben. Schiffer Walter und Steuermann Schleif wollen bei einer, in Veranlassung der seeamtlichen Untersuchung an dieser Stelle vorgenommenen Peilung auf 50 Fuss Entfernung von den Duc d'Alben nur 9 bis 10 Fuss Wasser und dabei aufrecht aus dem Grunde hervorragende Eichenpfähle gefunden haben, und auch der Lootse Schroeder und der Lootsencommandeur Weickhmann geben zu, dass an dieser Stelle auf 50 Fuss Entfernung von den Pfählen nur ungefähr 11 Fuss Wasser vorhanden sei, und ersterer hat sogar angeführt, dass an derselben kürzlich ein englischer Schooner mit dem Bug nach der Wiesenseite derartig auf Grund gerathen, dass die Fischerböte noch zwischen seinem Klüverbaum und den Pfählen haben durchpassiren können.

Bei diesem Sachverhalt war zunächst soviel klar, dass dem Hafflootsen Schroeder oder dem Führer des Dampfers »Christian IX.«, Schiffer Moellerup, irgend welche Vorwürfe nicht treffen können.

Gesetzliche Bestimmungen beziehungsweise Polizeivorschriften darüber, ob und unter welchen näheren Massnahmen die grossen Dampfer den Pregel mit Leichterfahrzeugen im Schlepptau zu passiren befugt sind, bestehen nicht. Die durch Artikel 16 der Verordnung vom 23. December 1871 den Dampfschiffen bei Annäherung an andere Schiffe, so dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht, vorgeschriebene Minderung der Fahrt, ergab sich für den »Christian IX.« schon aus der Last von 5 Bordingen, welche er zu schleppen hatte. Auch ist er in der Bucht nur mit halber Maschinenkraft, etwa 2 bis 3 Knoten, gelaufen. Backbordruder (Art. 13) hatte derselbe schon, um die für seine Fahrt nach links sich wendende Bucht mit den Bordingen passiren zu können, und er fuhr so nahe der Dammseite, als seine Grösse und sein Tiefgang es zuliessen. Bei der Annäherung an den »Preussen« sind Signale mit der Dampfpfeife gegeben, und als die Gefahr der Collision eintrat, vom »Christian IX.« Winke und Zurufe an den »Preussen« gegeben, er möge das Ruder »backbord« legen. Mehr konnte seitens des »Christian IX.« zur Verhütung des Zusammenstosses nicht geschehen. Zum Loswerfen der Bordinge war während des Unfalls keine Zeit.

Bezüglich des »Preussen« war zuvörderst gleichfalls zu prüfen, ob derselbe gegen gesetzliche Bestimmungen oder polizeiliche Vorschriften verstossen hat.

Die noch in Geltung befindliche »Hafen- und Polizei-Ordnung für die Schiffahrt zu Königsberg über das frische Haff« vom

6. October 1789 und die dieselbe abändernde Schiffahrts-Polizei-Ordnung für die Residenzstadt Königsberg und die Fahrt auf dem frischen Haff vom 14. März 1822 (Gesetz-Sammlung Seite 96) enthalten keinerlei auf den vorliegenden Fall bezügliche Vorschriften. Dampfschiffe existirten zur Zeit des Erlasses dieser beiden Gesetze nicht. Das Regulativ für den Dampfschiffahrtsbetrieb auf den Haffen und schiffbaren Gewässern der Provinz Preussen vom 18. April 1844 (Amtsblatt S. 103) enthält nur die in §§. 6, 7, 13, 17 enthaltenen Vorschriften:

§. 6. Ist die Schiffahrtsrinne an irgend einer Stelle so schmal, dass sie das gleichzeitige Durchgehen zweier sich begegnenden Schiffe nicht gestattet und befindet sich das eine bereits in derselben, so muss das andere, bis jenes sie verlassen hat, beilegen. Gelangen beide gleichzeitig in solche Stromenge, so darf das stromaufgehende Schiff in dieselbe nicht einlaufen, bevor das stromabgehende sie zurückgelegt hat.

§. 7. Diejenigen Stellen des Fahrwassers, auf welche vorstehende Bestimmungen Anwendung finden, werden durch die Amtsblätter der Provinz alljährlich bekannt gemacht und, wo es angeht, durch Tafeln oder entsprechende Marken im Fahrwasser bezeichnet werden.

§. 13. Wenn einem Dampfschiffe ein kleines Fahrzeug bis zu 10 Lasten Tragfähigkeit begegnet, so soll das Dampfschiff in der Nähe desselben nur mit halber Maschinenkraft fahren etc.

§. 17. Dampfschiffe dürfen die stehenden Brücken nur mit gemässigter, höchstens mit halber Stromgeschwindigkeit passiren.

Alle diese Vorschriften können offenbar auf den vorliegenden Fall nicht Anwendung finden, diejenige des §. 6 nicht, weil die Bucht bei Cosse nicht als ein solches Fahrwasser bezeichnet ist, (§. 7) auf welche die Vorschrift des §. 6 Anwendung erleidet, diejenige der §§. 13, 17 nicht, weil vom Passiren einer Brücke oder dem Begegnen eines kleineren Fahrzeuges nicht die Rede ist.

Die Verordnung vom 4. Juni 1853 (Amtsblatt S. 116) über die Verpflichtung zur Annahme von Lootsen während der Fahrt auf dem Pregel und frischen Haff zwischen Königsberg und Pillau ist, wie oben bemerkt, abgeändert durch die Polizei-Verordnung vom 26. Juni—9. Juli 1879.

Das »Lootsen-Prüfungs-Zeugniss für das frische Haff«, ausgestellt auf Grund der citirten Polizei-Verordnung von dem Lootsencommandeur Classen in Pillau am 10. Juli 1880, welches Schiffer Walter in der

seeamtlichen Audienz eingereicht hat, galt zwar zur Zeit des hier in Rede stehenden Vorfalls noch nicht. Derselbe versichert aber, damals ein gleichlautendes Zeugniss besessen zu haben, welches er dem Lootsencommandeur, bei Ausstellung des gegenwärtig gültigen, nur eine Prolongation darstellenden, habe einreichen müssen. An der Richtigkeit dieser Angabe zu zweifeln liegt nicht der mindeste Grund vor, zumal bei dem Fehlen eines solchen Zeugnisses dem »Preussen« von Seiten des Lootsencommandeurs beziehungsweise der Hafenpolizei-Commission in Pillau die lootsenfreie Fahrt zweifellos nicht gestattet sein würde.

Hiernach bleibt nur die bereits erwähnte Verordnung vom 23. December 1871 (Reichs-Gesetzbl. Seite 475), gegen welche seitens des Schiffers Walter gefehlt sein könnte.

Dass die Fahrt des »Preussen« schon vor dem Einsegeln in die Bucht bei Cosse gemindert, demnächst auch die Maschine gestoppt und rückwärts gegangen ist, ist aber — und zwar nach dem Zeugniss des Steuermanns Schleif, Zimmermanns Stange, Bootsmanns Dobbertin, und vor allem des Maschinisten Votel — festgestellt, ebenso dass bis zu dem Commando »Voll Dampf rückwärts« das Ruder »hart Backbord« gelegen hat.

Dagegen steht allerdings fest, dass Schiffer Walter unmittelbar, nachdem er »stoppen« und »Voll Dampf rückwärts« commandirt hatte, auch das Ruder »hart Steuerbord« legen liess. Es steht auch ferner fest, dass »Der Preusse«, wenngleich die Maschine bis zum Zusammenstoss noch ungefähr 60 bis 90 Rückwärtsumdrehungen gemacht hat, noch keine Rückwärtsbewegung gewonnen, sondern allerhöchstens bis zur Aufhebung seiner Vorwärtsbewegung gekommen ist. Darnach gewinnt es den Anschein, als wenn Schiffer Walter dem Artikel 13 der Verordnung vom 23. December 1871 zuwider gehandelt, und die Collision dadurch herbeigeführt beziehungsweise befördert hat, dass er das Ruder schon »Steuerbord« legen liess, während das Schiff sich noch vorwärts bewegte. Hierauf ist auch der von dem Reichscommissar gegen den Schiffer Walter gerichtete Vorwurf, auf Grund dessen er »aus formellen Gründen« wie er bemerkt den Antrag auf Gewerbeentziehung gestellt hat, allein gegründet. Das Seeamt, bei welchem zwei Beisitzer fungiren, welche Jahre lang Schraubendampfschiffe gefahren haben, nimmt jedoch an, dass der Einfluss, welchen das Rückwärtsarbeiten der Schraube, während die Vorwärtsbewegung des Schiffes noch andauert, auf das Ruder und die Steuerung des Schiffes ausübe, und der von dem

Tiefgange des Schiffes, der Grösse und Form des Ruders, des Ortes, der Art und Drehung der Schraube bedingt werde, im allgemeinen weder wissenschaftlich noch erfahrungsmässig feststehe, dass vielmehr jeder Schiffsführer in dieser Beziehung sein Schiff kennen und darnach handeln müsse, und dass sonach ein Verstoss gegen die Vorschrift des Artikels 13 cit., welcher offenbar nur von Dampfschiffen mit vorwärtsarbeitender Maschine handele, zumal mit Rücksicht auf Artikel 19 l. c. nicht vorliege.

Schiffer Walter hat in dieser Beziehung angegeben, dass beim Rückwärtsschlagen der Maschine der Kopf seines Schiffes nach Steuerbord ausschlage.

Uebrigens erachtet das Seeamt die Ruderstellung während der Zeit des Rückwärtsarbeitens der Maschine als von keiner Bedeutung für den Eintritt der Collision. Denn einmal gehorchte das Schiff offenbar dem backbordliegenden Ruder nicht, und konnte deshalb auch bei umgekehrt gelegtem Ruder demselben nicht folgen, andererseits war, zumal mit Rücksicht darauf, dass das vollständige Umlegen des Ruders Zeit in Anspruch nahm, der Zeitraum von dem Moment, wo das Ruder steuerbord lag, und dem Eintritt der Collision ein zu kurzer, als dass die Ruderstellung auf die Bewegung des Schiffes noch Einfluss gewinnen konnte.

Was die objectiven Ursachen des Seeunfalls anbetrifft, so blieb dem Seeamt nur die Wahl, entweder die Angabe des Lootsen Schroeder über den Ort des Seeunfalls und der Linksausdrehung des »Preussen« (unterhalb der Brücke No. 2, Rathsdrumme genannt) als unbedingt zuverlässig anzunehmen und in diesem Falle gegen die eidlichen Aussagen des Steuermanns Schleif, Zimmermanns Stange und Bootsmanns Dobbertin, als Ursache des Unfalles den Umstand anzusehen, dass das Ruder schon während des Vorwärtsarbeitens der Maschine steuerbord gelegt worden sei. Denn an dieser Stelle des Pregels ist, wie die von dem Lootsencommandeur vorgenommenen Peilungen erwiesen haben, in den Tiefenverhältnissen des Pregels kein Grund dafür vorhanden, dass »Der Preusse« aus der Steuerung gekommen sein könnte. Oder aber das Seeamt musste annehmen, dass die Linksausdrehung des »Preussen« und der Seeunfall tiefer in der Bucht, also weiter oberhalb unweit der Stelle, wo die Tafeln mit »Nicht ankern« angebracht sind, sich zugetragen hat. Hier lassen die Tiefenverhältnisse des Pregels und die sonstigen Umstände eine Erklärung zu, welche mit den eidlichen Aussagen der vorbenannten Personen im Einklang steht.

Erwägt man, dass die Stellen, wo die Linksausdrehung des »Preussen« nach der einen und der andern Annahme ihren Anfang genommen haben müsste, nicht vielmehr als 100 m auseinander liegen, und der Dampfer »Christian IX.« auch während der Collision, wenn auch nur kurze Zeit noch in Bewegung geblieben ist, dass die erste Angabe in der für den »Christian IX.« abgelegten Verklarung dahin ging, dass derselbe die Bucht von Cosse zur Zeit der Collision schon zu $^2/_3$ passirt hatte, während — wie die Situationsskizze ergiebt, und dem mit der Oertlichkeit genau vertrauten Seeamt aus eigener Anschauung bekannt ist, — die Rathsschleuse (Rathsdrumme, Brücke No. 2) als das Ende der Bucht anzusehen ist, erwägt man endlich, dass dafür, dass das Ruder schon vor dem Commando »Voll Dampf rückwärts« und »Ruder steuerbord« falsch Steuerbord gelegen, — abgesehen von den eidlichen, auf wiederholtes, eindringliches Befragen auf das Bestimmteste abgegebenen Aussagen der betheiligten Personen — nicht die mindeste innere Wahrscheinlichkeit spricht, da »Der Preusse« offenbar nur mit Backbordruder die Bucht und den »Christian IX.« passiren konnte, dass endlich der Lootse Schroeder selbst seine Angabe nicht einmal mit unbedingter Bestimmtheit in der Audienz aufrecht erhalten hat, so hat das Seeamt keinen ausreichenden Grund gefunden, die erstere Alternative als vorhanden anzunehmen, und damit an der Richtigkeit der mehrgedachten eidlichen Aussagen zu zweifeln, welche vielmehr — wie oben angegeben — als festgestellt angenommen ist. Hat das Ruder aber bis zu dem Commando »Voll Dampf rückwärts« u. s. w. backbord gelegen, so muss die nach den Aussagen sämmtlicher Augenzeugen feststehende Linksausdrehung des »Preussen« an einer Stelle stattgefunden haben, wo auch nach der Angabe des Lootsen Schroeder und des Lootsencommandeurs die geringere Wassertiefe des Pregels das Versagen des Steuers erklärlich macht.

Das vom Schiffer Walter behauptete Vorhandensein einer, durch die Schraube des »Christian IX.«, bezw. durch dies Schiff und die 5 geschleppten Bordinge verursachten, vorwärts wirkenden, den »Preussen« an den »Christian IX.« heranziehenden, die Kraft des Ruders überwindenden Sog, muss das Seeamt allerdings in Ab rede stellen. Wohl aber kann der Bug des »Preussen«, indem derselbe sich mit wenig Wasser unter dem Kiel, unweit der Stelle, wo das Südufer des Pregels — die Wiesenseite — am meisten nach Norden vorspringt, nahe dem Ufer gehalten hat, durch das

von ihm selbst und seiner Schraube weggeschobene und von dem Ufer zurückdrängende Wasser nach der Mitte des Flusses gedrängt sein, und hierzu kann auch das von dem entgegenkommenden grossen Dampfer »Christian IX.« an das in convexem Bogen vorspringende Südufer unter spitzem Winkel geworfene und in dem Anprallwinkel stromabwärts zurückgeworfene Wasser wohl beigetragen haben.

Der Reichscommissar hat zwar in der Schlussaudienz die nochmalige Vertagung der Sache beantragt, um eine genaue Feststellung des Punktes, wo die Collision stattgefunden, herbeizuführen, sowie eine Peilung der Pregeltiefe auf der Stelle zu veranlassen, wo nach Angabe der Mannschaft des »Preussen« die Steuerlosigkeit des »Preussen« eingetreten. Mittel, durch welche eine genauere Feststellung der Collisionsstelle zu erreichen wäre, hat der Reichscommissar jedoch nicht angegeben, und nach der Natur der obwaltenden Verhältnisse nimmt das Seeamt an, dass eine solche — auch wenn etwa noch die Bordingsschiffer darüber vernommen würden — mit unbedingter Genauigkeit, und so, dass die Angaben des Schiffers Walter, Steuermanns Schleif und der Mannschaft des »Preussen«, sowie die aus demselben nach Obigem zu ziehenden Schlüsse als widerlegt erachtet werden könnten, überhaupt nicht zu ermöglichen ist. Die von dem Reichscommissar gewünschte Peilung erachtet das Seeamt zur Abgabe seines Spruches in vorliegender Sache nicht für erforderlich, weil der Lootse Schroeder und der Lootsencommandeur Weickhmann selbst anerkannt haben, dass oberhalb der Brücke No. 2 an der Wiesenseite bei 50 Fuss Entfernung von den Pfählen der Pregel eine für Dampfer, wie »Der Preusse« mangelhafte Tiefe habe, und weil — selbst wenn ein solches Anerkenntniss nicht vorliege — der Hergang des vorliegenden Falles unter allen Umständen zu der Annahme zwingt, dass ein solcher Zustand am 3. April 1880 vorhanden gewesen sein müsse.

Der vorliegende Fall giebt dem Seeamt jedoch Veranlassung zu dem Bemerken, dass die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Pregel ihm keineswegs ausreichend geregelt erscheinen.

Die polizeilichen Vorschriften rühren meistens aus älterer Zeit und sind für den Verkehr der zahlreichen grossen Dampfer auf dem Pregel offenbar unzureichend. Es wird zu erwägen sein ob es Dampfern von der Grösse des »Christian IX.« überhaupt und unter welchen Massnahmen zu gestatten sei, Bordinge ins Schlepptau zu nehmen. Bestimmungen, welche die Schnelligkeit der Dampfer auf dem Pregel überhaupt, oder doch an bestimmten

Stellen desselben, nicht blos beim Durchgehen durch die Brücken und das Begegnen derselben an engeren Stellen desselben, namentlich in der Cosser Bucht regeln, werden zu treffen sein.

Eine Peilungskarte des Pregels befindet sich weder im Besitz der Regierung, noch des hiesigen Lootsencommandeurs, und sind demselben die Tiefenverhältnisse des Pregels in der Fahrrinne desselben, wie sich herausgestellt hat, nicht überall genau bekannt. Auch hat der Lootsencommandeur in der Sitzung selbst angegeben, dass die Warnungstafeln »Nicht ankern« auf der Wiesenseite der Cosser Bucht nicht an der richtigen Stelle stehen, und dass in derselben auf ungefähr 50 Fuss von dem Duc d' Alben entfernt, und zwar etwa an dem zweiten, der auf 100 m Entfernung stehenden Pfähle stromabwärts gerechnet nur ungefähr 11 Fuss Wasser vorhanden sind. Wie es scheint befinden sich daselbst im Grunde auch noch ältere Pfahlreste oder ähnliche Gegenstände, welche diese Tiefe noch beeinträchtigen.

Eine genaue Peilung des Pregels, namentlich in der Cosser Bucht, und Ausbaggerung desselben an der bezeichneten Stelle erscheint deshalb dringend wünschenswerth. Endlich ist bei der Verhandlung der vorliegenden Sache es als ein die Orientirung aller Betheiligten' und die Ermittelung in Betracht kommender Umstände erschwerender Uebelstand empfunden worden, dass die zum Festlegen der Schiffe bestimmten Duc d'Alben, Strandungspfähle etc. nicht mit fortlaufenden Nummern versehen sind.

Das Seeamt behält es sich vor, bei der Königlichen Regierung hierselbst, als der Aufsichtsbehörde über den hiesigen Hafen, die Anregung zur Abstellung dieser von ihm empfundenen Uebelstände zu geben.

Die Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts lautet:

dass der Spruch des Königlich preussischen Seeamts zu Königsberg vom 10. August 1880 zu bestätigen und die baaren Auslagen des Verfahrens ausser Ansatz zu lassen.

Gründe. Das Seeamt hat seinen Spruch dahin abgegeben,

dass als Ursache des Seeunfalls der Umstand anzusehen, dass »Der Preusse« an der Wiesenseite des Pregels entweder den Grund berührt, oder dem Grunde mit dem Kiele so nahe gekommen, dass das Schiff die Steuerfähigkeit verloren und durch das von dem Ufer an der Wiesenseite zurück-

drängende Wasser mit dem Bug nach der Mitte des Flusses in der Richtung nach »Christian IX.« abgedrängt worden, dass Handlungen oder Unterlassungen der betheiligten Schiffer, Steuerleute, beziehungsweise des Lootsen Schröder den Unfall nicht verschuldet beziehungsweise herbeigeführt, auch die zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See erlassenen Vorschriften befolgt sind, dagegen das auf der Wiesenseite des Pregels nicht gleichmässig tief ausgebaggerte Fahrwasser des Pregels denselben mit herbeigeführt habe.

Der erste Theil der Beschwerde führt aus, es sei durch die Feststellungen des Seeamts nicht dargethan, dass der Schiffer Walter der durch die Verordnung vom 23. December 1871 auferlegten Pflicht, die Fahrt des Schiffs »Der Preusse« zu mindern, genügend nachgekommen sei. Es ist jedoch durch die eidlichen Zeugenaussagen, besonders des Maschinenmeisters Votel festgestellt, dass der Schiffer Walter, als er in die Nähe »Christian IX.« gekommen war, die Maschine hat langsam gehen lassen. Jedenfalls hat die Fahrgeschwindigkeit des Schiffs »Der Preusse« die Collision nicht herbeigeführt, da bei noch geringerer Fahrt »Der Preusse« nicht steuerfähiger geworden wäre.

Der zweite Theil der Beschwerde, dass das Vorhandensein der Untiefe, welche das Schiff »Der Preusse« steuerunfähig gemacht haben soll, nicht constatirt sei und dass also auf diese Untiefe der Unfall nicht zurückgeführt werden könne, ist als begründet anzuerkennen. Dem Antrage des Reichscommissars auf nochmalige Peilung des Pregels und erneute Beweisaufnahme zur genauen Feststellung des Ortes der Collision würde nur dann zu entsprechen gewesen sein, wenn anzunehmen wäre, dass durch das flachere Wasser »Der Preusse« in dem Masse die Steuerfähigkeit hätte verlieren müssen, wie es der Fall gewesen. Diese Annahme entbehrt indessen jedes Anhalts; es wäre, wenn nicht andere Umstände eingewirkt hätten, »Der Preusse« mit dem nach Aussage aller Zeugen Backbord gelegten Ruder eher auf den Grund gelaufen, als nach der Mitte des Fahrwassers abgebogen.

Die Beschwerde richtet sich ferner in ihrem dritten und vierten Theile gegen den Ausspruch des Seeamts, dass die Vorschrift des Artikel 13 der Verordnung vom 23. December 1871 dann keine Anwendung finde, wenn die Schraube rückwärts arbeite und dass es für den Gang des mit rückwärts arbeitender Maschine gehenden Schiffes gleichgültig sei, wie das Ruder liege. Diese Auffas-

sung kann nicht gebilligt werden; denn wenn auch dieselbe in der Theorie Vertreter gefunden hat und selbst einzelne praktische Versuche für sie zu sprechen scheinen, so reichen doch die bisherigen Erfahrungen bei weitem noch nicht aus, einen allgemeinen Grundsatz zu rechtfertigen, der mit dem Artikel 13 der Verordnung vom 23. December 1871 in direktem Widerspruch stehen würde. Der Schiffer Walter hätte sich einer Zuwiderhandlung gegen Artikel 13 schuldig gemacht, wenn nicht der Beweis erbracht wäre, dass thatsächlich der Zusammenstoss schon unvermeidlich war, als der Schiffer Walter sich noch mit Backbordruder bemühte, sein Schiff in einem dem entgegenkommenden »Christian IX.« parallelen Curse zu halten und dass das Ruder des Schiffs »Der Preusse« sich eine zu kurze Zeit in der Steuerbordlage befunden hat, als dass der Eintritt der Collision hierdurch hätte herbeigeführt oder befördert werden können.

Die Ursache des Zusammenstosses beider Schiffe ist in der Thatsache zu finden, dass von Seiten »Christian IX.« nicht in der erforderlichen Weise die Fahrt gemindert wurde. Nach Artikel 16 a. a. O. waren beide Schiffe verpflichtet, dies zu thun und nicht nur »Der Preusse« allein. Die Untersuchung hat nicht ergeben, dass vor der Collision auf »Christian IX.« ein bestimmter Befehl ertheilt wurde, die Maschine langsam gehen zu lassen, vielmehr steht besonders nach der Aussage des Maschinisten Jensen fest, dass die Maschine bis zum Eintritt der Collision mindestens mit halber Kraft gearbeitet hat und erst nach derselben gestoppt worden ist.

Der Einwand, dass »Christian IX.« in Folge des Mitschleppens von 5 grossen Bordingen nur die geringe Fahrt von 2 bis 3 Knoten gehabt und daher nicht verpflichtet gewesen, die Fahrt noch mehr zu mindern, ist deshalb zu verwerfen, weil eben in Folge des Schleppens der Bordinge die Maschine dieses Dampfers eine viel grössere Kraft entwickeln musste, als wenn sie nur den eigenen Schiffskörper in Bewegung zu setzen gehabt hätte; und wenn man in Betracht zieht, welchen vermehrten Widerstand die Schraube mit der angehängten Last zu überwinden hatte, so ist es erklärlich, dass ein ausnahmsweise starkes Saugen und Heranziehen der untern Wasserschichten »Christian IX.« vorangehen musste. Es ist dies eine Erscheinung, die auch sonst überall in engen Flüssen und in Kanälen jederzeit in einer bestimmten Entfernung vor einem in Gang befindlichen Schraubenschiff deutlich sichtbar auftritt und das Sinken des Wasserspiegels an den Ufern sowie ein demgemässes

Hin- und Herfahren der dort etwa befestigten Flösse und Fahrzeuge zur Folge hat.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass in dem voliegenden Falle die Bewegung des Wassers von dem linken oder südlichen Pregelufer, an welchem »Der Preusse« sich hielt, nach der Mitte des Pregels zu eine besonders heftige gewesen sein muss und in dem Einfluss, den die schwer arbeitende Schraube »Christian IX.« auf den Bug des Schiffes »Der Preusse« ausgeübt hat, so dass dieses Schiff dem Backbordruder nicht gehorchte, ist die eigentliche Ursache der Collision zu suchen.

Da die bestehenden Polizeivorschriften keine ausreichenden Bestimmungen darüber enthalten, unter welchen Voraussetzungen das Mitschleppen von Bordingen auf dem Pregel den grossen Dampfern ohne Gefährdung anderer Schiffe zu gestatten ist, so kann weder dem Führer »Christian IX.« noch auch dem Lootsen ein Vorwurf daraus gemacht werden, dass dies Schiff mit einem so bedenklichen Anhang belastet worden ist, wenngleich das Führen von 5 grossen Fahrzeugen im Schlepptau nach der bisherigen Praxis als ungewöhnlich anzusehen ist. Da aber die Betheiligten dieserhalb nicht zur Verantwortung gezogen werden können, so ist ihnen auch nicht zur Last zu legen, dass von ihrer Seite zur Vermeidung der Collision weiter nichts versucht wurde, als ein möglichstes Ausweichen nach ihrer rechten Uferseite. Unter den gegebenen Verhältnissen musste dieser Versuch überhaupt unzulänglich bleiben, da »Christian IX.« mit den Bordingen im Schlepptau in dem engen Fahrwasser des Pregels nicht so manövrirfähig war, als er es im Sinne des Artikel 13 a. a. O. hätte sein sollen. Jede Verminderung seiner Fahrt oder gar das Stoppen seiner Maschine würde seine Steuerfähigkeit beeinträchtigt und jedes Rückwärtsarbeiten unmittelbar eine Collision der Bordinge sowohl unter einander, als mit den beiden Dampfern im Gefolge gehabt haben.

Es liegt somit kein Grund vor, den Schiffer Walter für den Unfall verantwortlich zu machen und ihm nach dem Antrage des Reichscommissars die Gewerbebefugniss zu entziehen.

Die Bemerkung des Seeamts, dass die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Pregel durch die bisherigen polizeilichen Vorschriften nicht ausreichend geordnet erscheinen, ist nach den Ergebnissen der gegenwärtigen Untersuchung begründet; eine Abhülfe der Uebelstände, welche durch übermässige Belastung von Dampfern

mit Bordingen hervorgerufen werden, würde zu einer grösseren Sicherung jener Verhältnisse wesentlich beitragen.

Die baaren Auslagen des Verfahrens bleiben ausser Ansatz, weil die Beschwerde vom Reichscommissar eingelegt ist.

185. Spruch des Seeamts zu Emden vom 4. September 1880 und Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 4. November 1880, betreffend den Seeunfall der Schoonerbrigg „Marie“ von Papenburg.

Der Spruch des Seeamts lautet:

Der Verlust des Schiffes »Marie« — KCMF — von Papenburg ist auf den am 30. October 1879 entstandenen Leck des Schiffes zurückzuführen, die Ursache des letzteren aber nicht festgestellt.

Den Steuermann Röttgers trifft ein Verschulden bei dem fraglichen Unfalle oder seinen Folgen nicht und ist ihm daher die Concession zur ferneren Ausübung seines Gewerbes zu belassen.

Thatbestand. Die zu Papenburg heimathberechtigt gewesene Schoonerbrigg »Marie« — KCMF — ist am 30. October 1879 auf $4^0\ 7'$ südlicher Breite und $34^0\ 37'$ westlicher Länge gesunken und ist dabei der Führer des Schiffes, Schiffer Krumminga aus Völlen mit seiner Ehefrau und einem 10 Tage alten Kinde, sowie ein Matrose ums Leben gekommen.

Die »Marie« war im Jahre 1867 auf der Mammenschen Schiffswerft in Papenburg gebaut, gehörte einer Rhederei, bei welcher der Führer des Schiffes pro $^8/_{30}$ betheiligt war, und war ihr Netto-Raumgehalt bei der im Jahre 1874 stattgehabten Neuvermessung, welche die Hauptmaasse auf 28,05 m Länge, 6,90 m Breite und 3,45 m Tiefe feststellte, zu 466,8 cbm = 164,70 britischen Register-Tons ermittelt.

Die letzte Hauptreparatur des Schiffes hatte im Herbste 1875 stattgehabt, demnächst hatte es im Jahre 1876 zu Newcastle neues Kupfer bekommen und war noch im Frühjahr 1879 in Triest das Kupfer ausgebessert. Versichert war es für $^{14}/_{15}$ Antheile zu 38 015 ℳ

Am Tage vor dem Unfalle war die »Marie« von Natal, Provinz Rio Grande do Norte, ausgesegelt, wo sie eine nach dem Canal für Ordre bestimmte Ladung Zucker von im ganzen 3800 Säcken zu angeblich je 150 ℔ eingenommen hatte. Welchen Tiefgang die »Marie« mit dieser Ladung gehabt hat, ist nicht näher zu ermitteln gewesen, der frühere Steuermann der »Marie« ist indessen der Meinung, dass dieselbe noch eine Auswässerung von 2 Fuss englisch gehabt habe, und hat derselbe ferner angegeben, dass während der ungefähr 30 Tage dauernden Ladezeit bis zum Eintritt des Unfalles etwa 15 Tonnen Melasse ausgepumpt worden seien, ein Theil der ausgepumpten Melasse jedoch in Fässern am Bord verblieben wäre. Uebrigens war die Ladung mittschiffs bis dicht unter Deck aufgestaut und fiel dann nach vorn und hinten allmälig ab.

Bei der Ausfahrt von Natal, welche unter Führung eines Lootsen erfolgte, hat sich das Schiff, dessen Besatzung einschliesslich des Schiffers aus im ganzen 7 Personen bestand, den übereinstimmenden Aussagen sämmtlicher vernommener Zeugen zufolge in dichtem und festen Zustande befunden. Zwar ist in dieser Beziehung zur Sprache gekommen, dass die »Marie« im Hafen von Pernambuco, von wo sie sodann nach Natal versegelt war, zweimal Collisionen mit fremden Schiffen gehabt und bei der ersten am Steuerbordbug, bei der letzteren aber an der Regeling der Steuerbordseite mittschiffs und hinten Beschädigungen erlitten hatte, letztere sind angeblich jedoch nur sehr unbedeutend gewesen und auch sofort in Pernambuco wieder ausgebessert.

Die Ausfahrt ging ohne Zwischenfall von Statten, das Wetter war, als die »Marie« am 29. October 1879 Nachmittags etwa um 4 Uhr in See kam, gut, der Wind südlich, die See jedoch etwas unruhig. Die Pumpen schlugen, wie auch in Natal, nach kurzer Zeit lens und warfen der Hauptsache nach Melasse auf, die nunmehr über Bord gepumpt wurde. Dies war insbesondere noch am 30. October der Fall, als Morgens etwa um 4 Uhr der Steuermann beim Ende seiner Wache die Pumpen probiren liess und wurde ebensowenig in den folgenden Stunden zunächst etwas Auffälliges wahrgenommen. Dagegen wollten die Pumpen, als sie gegen Ende der Schifferwache wieder angesetzt wurden, nicht mehr lens schlagen und stellte sich nun bei weiterer Untersuchung heraus, dass das Schiff sich bereits zur Hälfte mit Wasser gefüllt hatte. Es wurde nun zunächst beschlossen, den Versuch zu machen die Küste wieder zu erreichen, sodann aber, nachdem man sich überzeugt

hatte, dass das nicht mehr möglich sei, das Schiff unter fortwährendem Pumpen wieder vor den Wind gebracht; das Wasser im Schiff wuchs jedoch so rapide, dass das letztere sich vollständig auf die Seite legte und ging man nun daran die Boote fertig zu machen. Als dies mit dem kleinen Boote gelungen, auch durch einen an einem Tau in den Raum hinabgelassenen Schiffsmann die dort untergebrachten und jetzt im Wasser umhertreibenden Riemen herbeigeschafft waren, hatte sich die »Marie« bereits soweit auf die Seite gelegt, dass die Masten beinahe die See berührten und gelang es nur noch 5 Personen sich in das Boot zu retten und sich mit diesem so zeitig zwischen der Takelage hindurchzuarbeiten, dass es bei dem schon nach wenigen Minuten erfolgenden Sinken der »Marie« nicht mehr vom Strudel gefasst wurde. Der Schiffer nebst Frau und Kind sowie der Matrose Eilert Kramer, welche auf der »Marie« zurückgeblieben waren, sanken mit derselben in die Tiefe.

Die Geretteten kehrten dann freilich nochmals nach der Unfallstelle zurück, um nach den vermissten Personen auszusehen und eventuell Hülfe zu leisten, wurden nach Verlauf von einigen Stunden aber von der auf der Reise nach Rio de Janeiro begriffenen Bark »Hannah Rathkens« aus Rostock aufgenommen und am 16. November in Rio de Janeiro gelandet.

Sämmtliche Schiffspapiere sind bei dem Untergange der »Marie« mit verloren gegangen und hat auch die am Leben erhaltene Mannschaft von ihren Effekten nur dasjenige gerettet, was sie gerade am Leibe trug.

Schliesslich wird noch bemerkt, dass seitens des Reichscommissars zur Erwägung gestellt wurde, ob nicht bei grösserer Umsicht und Kaltblütigkeit des Steuermanns Röttgers auch die Rettung der verunglückten Personen möglich gewesen wäre und eventuell der Antrag gestellt ist, dem p. Röttgers die Concession zur ferneren Ausübung seines Gewerbes zu entziehen.

Entscheidungsgründe. Vom Seeamte ist sodann Folgendes erwogen:

1. Durch die stattgehabten Verhandlungen ist festgestellt, dass der Führer der »Marie« bei der Ausfahrt von Natal keinen Grund hatte, die Seetüchtigkeit seines Schiffes irgendwie zu bezweifeln. Insbesondere waren desfallsige Bedenken aus den von der »Marie« zu Pernambuco erlittenen, dort sofort reparirten Beschädigungen nicht herzuleiten und erscheint nach demjenigen, was über den Gebrauch der Pumpen sowohl während der Anwesenheit im Hafen

von Natal, wie in den ersten Stunden nach der Ausfahrt einbezeugt ist, auch die Annahme gerechtfertigt, dass zur Zeit der letzteren die »Marie« sich in der That in dichtem Zustande befunden habe, und zwar umsomehr, als die von der »Marie« geführte Ladung ein Verstopfen der Pumpen überall nicht indicirt erscheinen lässt, abgesehen davon es aber für die seitens des Reichscommissars hervorgehobene Möglichkeit, dass es sich bei dem Lensschlagen der Pumpen um ein s. g. falsches Lensschlagen gehandelt habe, jeglicher thatsächlichen Anhaltspunkte ermangelt.

2. Die nachgewiesenermassen aus 7 Personen bestehende Besatzung der »Marie« war mit Rücksicht auf die Grösse des Schiffes ausreichend, eine Ueberladung des Schiffes aber ist nicht festgestellt. Dann ist freilich auch das Gesammtgewicht der Ladung bei 3800 Säcken à 150 ℔ selbst unter Abrechnung der ausgepumpten, nicht an Bord verbliebenen Melasse noch immer auf reichlich 270000 kg zu veranschlagen, während sich bei Zugrundelegung der Berechnung, dass die Ladungsfähigkeit eines Schiffes 1½ mal so viel Tonnen à 1000 kg betrage, als dasselbe britische Register-Tons zähle, nur eine Tragfähigkeit von reichlich 247000 kg ergeben würde, so ist andrerseits doch auch durch die Aussagen des Steuermanns Röttgers und des Schiffszimmermanns Emzenga als erwiesen anzusehen, dass die »Marie« bei ihrer Ausfahrt von Natal noch eine Auswässerung von 2 Fuss englisch gehabt habe und hätte darnach und da die innere Tiefe des Schiffes zu 3,45 m oder reichlich 11⅓ Fuss englisch vermessen, dieser aber für den Aussenkörper des Schiffes noch etwa 2 Fuss hinzuzurechnen waren, der Tiefgang des Schiffes reichlich 11 Fuss betragen, mithin zu der nachgewiesenen Auswässerung in angemessenem Verhältnisse gestanden.

3. Unter diesen Umständen würde dann auch, wenn die Annahme des Steuermanns und Schiffszimmermanns, dass der am 30. October entstandene Leck der »Marie« durch das Lossspringen einer Planke veranlasst sei, richtig sein sollte, letzteres nicht auf eine stattgehabte Ueberladung, sondern vielmehr auf eine mangelhafte Beschaffenheit des Schiffskörpers zurückzuführen sein, indessen ist jene Annahme eben nur eine Vermuthung der genannten Zeugen, die einer weiteren faktischen Begründung ermangelt.

4. Im übrigen ist durch die stattgehabte Verhandlung festgestellt, dass bei der Erheblichkeit des entstandenen Leckes der »Marie« der Untergang des Schiffes nicht zu verhindern und das

Verlassen desselben durch die Besatzung geboten war. Letzteres ist nun dadurch verzögert, dass keine Riemen für die Boote zur Hand waren, vielmehr erst aus dem Raume herausgefischt werden mussten und ist darin, da die Riemen in den Booten hätten verwahrt werden sollen, allerdings eine dem Steuermann zur Last fallende Ordnungswidrigkeit zu finden. Gleichwohl steht jedoch dahin, ob ohne jene Verzögerung die Rettung der bei dem Untergange der »Marie« ums Leben gekommenen Personen zu ermöglichen gewesen wäre und wird unter solchen Umständen denn auch der Steuermann für den eingetretenen Verlust von Menschenleben nicht wohl verantwortlich gemacht werden dürfen. Ebensowenig aber liegt zu einem Vorwurfe für den Steuermann Veranlassung vor, wenn er sich mit dem in das Boot geretteten Theile der Besatzung, ohne Rücksicht auf die noch am Bord befindlichen Personen, von der im rapiden Sinken begriffenen »Marie« frei zu machen suchte. Denn, so lange letzteres nicht geschehen, war die Lage des Bootes und seiner Insassen nicht weniger gefährdet, als diejenige der »Marie« selbst und steht dann allen vorliegenden Umständen nach nicht wohl zu bezweifeln, dass ein weiterer Verzug des Steuermanns sowohl seinen eigenen als auch den Untergang der übrigen bereits in das Boot geretteten Schiffsleute zur Folge gehabt haben würde. Somit ist in dem Verhalten des Steuermanns, der übrigens auch nachgewiesenermassen nach erfolgtem Sinken der »Marie« behufs etwaiger noch möglicher Rettungsversuche nach der Unfallstelle zurückkehrte, ein Mangel an Umsicht und Kaltblütigkeit nicht zu finden und war ihm eben deshalb auch die Befugniss zur ferneren Ausübung seines Gewerbes zu belassen.

Die Entscheidung des Ober-Seeamts lautet:

dass der Spruch des Königlich preussischen Seeamts zu Emden vom 4. September 1880 zu bestätigen und die baaren Auslagen des Verfahrens ausser Ansatz zu lassen.

Gründe. Das Seeamt hat seinen Spruch dahin abgegeben: der Verlust des Schiffes »Marie« ist auf den am 30. October 1879 entstandenen Leck zurückzuführen, die Ursache des letzteren aber nicht festgestellt. Den Steuermann Röttgers trifft ein Verschulden bei dem fraglichen Unfall oder seinen Folgen

nicht, und ist ihm daher die Concession zur ferneren Ausübung seines Gewerbes zu belassen.

Die Beschwerde rügt nicht nur, dass das Seeamt die Ursache des Lecks für unauffindbar erklärt hat, sondern auch, dass dasselbe den Steuermann von aller Schuld an dem Unfall und an dessen Folgen entlastet hat.

I. Die Ursache des Unfalls findet die Beschwerde in der Ueberladung und in der Undichtigkeit der »Marie«.

1. Durch die beeidigte Verklarung ist festgestellt, dass die »Marie« für die letzte Reise eine Ladung von 3800 Säcken Zucker zu je 75 kg eingenommen hatte. Das Gesammtgewicht der Ladung betrug mithin 285000 kg. Der Netto-Raumgehalt der »Marie« war zu 466,8 cbm vermessen; nach der Schiffsvermessungsordnung vom 5. Juli 1872 §. 33 entspricht diesem Raumgehalt eine Ladungsfähigkeit von 220188 kg. Jene 466,8 cbm sind gleich 164,78 britischen Register-Tons. Nach der weit verbreiteten Schifferregel, zufolge deren ein Schiff anderthalbmal so viel Tonnen zu 1000 kg tragen kann, als es Register-Tons enhält, würde sich für die »Marie« eine Ladungsfähigkeit von 247170 kg ergeben. Die Tiefe des Schiffes war zu 3,45 m = 11,81 Fuss hannoverisch vermessen. In diesem Raum war nach dem beeidigten Zeugniss des Segelmachers Freesemann und des Zimmermanns Emzenga die Ladung zwischen Grossmast und Fockmast bis dicht unter das Deck gestaut, während vorn und hinten im Schiff die Oberfläche der Ladung einige Euss vom Deck entfernt war. Die Auswässerung des Schiffes hat nach der eidlichen Aussage des Zimmermanns Emzenga und des Kochs Roskamp 2 Fuss, von der Unterkante des Schanddeckels an gerechnet, betragen. Dem Schiffsjungen Misere ist nach seiner beeidigten Angabe aufgefallen, dass die »Marie« auf der letzten Reise tiefer als bei der nicht lange vorher von Triest nach Pernambuco zurückgelegten Reise ging. Alle diese Umstände zusammengenommen rechtfertigen die Annahme, dass die »Marie« vor Antritt der letzten Reise überladen worden ist. Zwar hat die Ladung, ehe der Hafen von Natal verlassen wurde, dadurch eine Verringerung erfahren, dass in demselben eine Quantität Melasse, welche nach Angabe des Steuermannes 15 Tonnen betragen hat, ausgepumpt worden ist; allein eine Anzahl von Fässern mit Melasse ist an Bord behalten und nur ein Theil der letzteren an Land geschafft worden, so dass, als das Schiff den Hafen verliess, es jedenfalls noch mehr als 270000 kg Ladung gehabt hat. Diese Ladung war für das Schiff zu schwer