

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

Herausgegeben
in
Reichsamt des Innern.



fünfter Band.

2. Heft.

Hamburg.

Druck und Verlag von L. Friederichsen & Co.

1884.

Inhalt.

	Seite
23. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 8. Mai 1883, betreffend den Zusammenstoß des Schraubendampfers „Kronprinz“ von Hamburg mit dem britischen Schraubendampfer „Ardandhu“	149
24. Spruch des Seeamts zu Stralsund vom 7. August 1883, betreffend den Seeunfall der Brigg „S. Suppicich“ von Stralsund.....	161
25. A. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 25. November 1882, B. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 8. Mai 1883 und C. Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 6. September 1883, betreffend die Seeunfälle der Bark „Der kleine Heinrich“ von Glückstadt	165
26. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 22. August 1881 und Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 19. September 1883, betreffend den Seeunfall der Bark „favorite“ von Hamburg	181
27. Spruch des Seeamts zu Bremerhaven vom 20. September 1883, betreffend den Seeunfall der Bark „Kathinka“ von Bremen	191
28. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 9. Juni 1883 und Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 21. September 1883, betreffend den Zusammenstoß der Fischererever „Catharina“ und „Hoffnung“ von Blankenese	198
29. Spruch des Seeamts zu Bremerhaven vom 5. Mai 1883 und Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 22. September 1883, betreffend den Seeunfall des Schraubendampfers „Bremen“ von Bremen	206
30. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 17. December 1883, betreffend den Zusammenstoß des Schraubendampfers „Cimbria“ von Hamburg mit dem britischen Schraubendampfer „Sultan“ in der Nordsee	220

23. Spruch des Seeamts zu Hamburg
vom 8. Mai 1883, betreffend den Zusammenstoß des Schrauben-
dampfers „Kronprinz“ von Hamburg mit dem britischen
Schraubendampfer „Ardandhu“.

Der Spruch des Seeamts lautet:

Der am 1. März 1883 kurz vor 7 Uhr Morgens ungefähr auf 38° 4' Nordbreite und 9° 20' Westlänge in der Nähe vom Cap St. Vincent stattgehabte Zusammenstoß zwischen dem Schraubendampfer „Kronprinz“ und dem britischen Schraubendampfer „Ardandhu“ ist, wenn nicht ausschließlich, so doch mitwirkend dadurch verursacht, daß auf ersterem Schiffe, ohne daß der Gegendampfer in Sicht kam, auf das bloße Nebelsignal des letzteren das Ru' er nach Backbord überlegt wurde.

Es ist zu mißbilligen, daß Schiffer Plett nicht mit gehörig adjustirten Compassen in See ging.

Das Verhalten des ersten Maschinisten Peters nach der Collision ist nachdrücklich zu rügen.

Der Antrag des Reichscommissars, dem Schiffer Plett die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen, wird abgelehnt.

Thatbestand. Der in Sunderland erbaute, der Hamburger Firma J. H. Lorenzen & Co. gehörige Schraubendampfer „Kronprinz“, Unterscheidungs-signal RSKW, gerieth auf seiner ersten Reise von Glasgow nach China am 1. März 1883, Morgens gegen 7 Uhr, im Nebel in der Nähe von Cap St. Vincent mit dem britischen Schraubendampfer „Ardandhu“ aus Glasgow in Collision und sank. Die Mannschaft wurde gerettet und in Lissabon gelandet.

I. Der „Kronprinz“, welcher bei Lloyd mit A 1* classificirt war, war ein eisernes Schraubendampfschiff mit Schoonertafelage und einer Maschine von 150 nominellen (600 indicirten) Pferdekräften und war in Sunderland vorläufig zu 1189,70 britischen Register-Tons = 3370 cbm Netto-Raumgehalt vermessen.

Das Schiff wurde vom Schiffer Heinrich Anton Plett geführt und war einschließlich desselben mit 29 Köpfen besetzt. Lloyd Classificationscertificat ergiebt als Länge des Schiffes 260 Fuß, als Breite 28,25 Fuß und als Tiefe 18,2 Fuß.

Der Schiffer hatte das Schiff am 28. Januar 1883 in Sunderland übernommen und nach Antwerpen geführt, wo dasselbe einen Theil seiner Ladung erhielt. Während der Reise von dort nach Glasgow, wo die Ladung completirt werden sollte, wurden am 9. Februar das Backbordlaternenbrett und am 12. Februar das Steuerbordlaternenbrett nebst Stützen von Sturzseen weggeschlagen. In Glasgow wurden diese Havarien ordnungsmäßig reparirt und am 24. Februar verließ der „Kronprinz“ bei einem Tiefgang von 19 Fuß 6 Zoll vorne und 20 Fuß hinten diesen Hafen mit der Bestimmung nach Singapore. Die Ladung bestand aus ungefähr 2020 Tons Stückgütern, Eisenbahnschienen, Dampfkesseln und Maschinentheilen. Außerdem waren etwa 470 Tons Bunkerkohlen im Schiffe. Gegen 11 Uhr Abends des 27. Februar erblickte man Cap Finisterre. Die Luft war von jetzt an abwechselnd klar und nebelig. Der Schiffer ließ die Maschine bald volle, bald halbe Kraft, bald langsam gehen und fortwährend Nebelsignale geben. Am 1. März 1883 um 6³/₄ Uhr Morgens hörten der auf der Brücke stehende Schiffer und der Steuermann, während das Schiff Südcurs steuerte und sich nach Schätzung ungefähr auf 38° 4' Nordbreite und 9° 20' Westlänge (von Greenwich) befand, im Nebel, bei flauem Winde und ruhiger See den Ton einer Dampfpeife zwischen 1 Strich an Backbordseite und recht voraus. Der „Kronprinz“ lief zu dieser Zeit bei 70 U Dampfspannung und 42 Umdrehungen der Maschine in der Minute, mit halber Kraft, machte jedoch, da in Folge des Nebels erfahrungsgemäß die Dampfspannung gemindert wird, thatsächlich nur etwa 5 Knoten Fahrt, während die normale Geschwindigkeit desselben bei dieser Gangart 6 bis 7 Knoten bei 80 U Dampfdruck betrug. Es war ein langer Pfiff gewesen, den man vernommen hatte und Schiffer Plett beantwortete denselben in gleicher Weise, ließ dann das Ruder Backbord legen und den „Kronprinz“ ungefähr zwei Strich nach dem Compaß, nämlich bis SSW bezw. SW₃S (Rudermann Schütt), d. h. im ganzen ungefähr drei Strich, also bis ungefähr SW₃S bezw. SW nach dem magnetischen Cours, abfallen. Die örtliche Ablenkung betrug nämlich ungefähr einen Strich Ost. Während nun der Ausguck Dohrn, der Mann am Ruder Schütt und der Steuermann Brandt angeben, es seien jetzt vom Schiffer mehrere kurze Piffe abgegeben, hat letzterer

seine Thätigkeit in dieser Hinsicht dahin präcisirt, daß er die Coursänderung durch einen kurzen Pfiff signalisirt und, da vom Gegendampfer keine Antwort kam, diese Mittheilung seines Courswechsels noch zweimal wiederholt habe. Dann hörte man wieder einen langen Ton der Pfeife des Gegendampfers, aber jetzt etwa 3 Striche an Backbord (Verklarung, Plett, Brandt) bezw. 3 bis 4 Striche an Backbord (Schütt). Vom „Kronprinz“ aus wurde noch einmal (Brandt, Verklarung) bezw. mehrmals (Plett) die Dampfpeife mit einem kurzen Ton angezogen und noch mehr Backbordruder gegeben, so daß das Ruder hart an Backbord lag (Schütt). Das Schiff war im Abfallen begriffen, als aus dem Nebel in 800 bis 1000 Fuß (Plett) bezw. 1200, 1500 bis 1600 Fuß (Brandt) Abstand an Backbordseite der Gegendampfer einen Strich vorlicher als dwars auftauchte und nach Verlauf von etwa 2 Minuten (Schütt) bezw. 2 bis 3 Minuten (Dohrn), 1 Minute (Plett), 1 1/2 bis 2 Minuten (Brandt) bei der Commandobrücke rechtwinklig in den „Kronprinz“ hineinlief, obgleich Schiffer Plett sofort die Maschine hatte stoppen lassen und dem Gegendampfer zurief, er solle Backbordruder geben. Die Mannschaft, welche der Schiffer unverzüglich beim Erkennen der Unvermeidlichkeit der Collision an Deck rufen ließ, sprang mit Ausnahme der 5 in der Maschine beschäftigten Leute auf den Gegendampfer — es war der „Ardandhu“ aus Glasgow — etwa um 6 Uhr 55 Minuten über. Beide Schiffe waren schon nach ungefähr einer Minute (Plett) wieder von einander frei.

Die übergesprungene deutsche Besatzung brachte 2 Boote des „Ardandhu“ zu Wasser, die Engländer selbst eins, und alle drei ruderten nach dem „Kronprinz“ hin und nahmen die zurückgebliebenen Leute der Maschinenwache auf, welche bereits ein Boot des „Kronprinz“ klar gemacht hatten. Der zweite Steuermann und der Steward gingen noch einmal an Bord des „Kronprinz“ und bargen das Schiffsjournal und einige Effecten. Dann sank der „Kronprinz“ 15 Minuten (Plett, Brandt), 20 Minuten (Hesse) bezw. 30 Minuten (Dohrn, Schütt) nach stattgehabter Collision.

Der „Ardandhu“, auf dem die Geretteten Aufnahme fanden, hatte selbst schwere Beschädigungen davon getragen, da er mit seinem Steven ungefähr 15 Fuß in den „Kronprinz“ eingedrungen war und der ganze Bug bis zum Collisionsschott durch die im Unterraum des „Kronprinz“ theils längsschiffs, theils dwarsschiffs gestauten Eisenbahnschienen weggerissen war.

Es mußten daher ungefähr 2000 Kisten Apfelsinen über Bord

geworfen und die hinteren Wasserballasttanks gefüllt werden, um das Vorder Schiff zu heben.

Bei gutem Wetter und ruhiger See aber dickem Nebel dampfte der „Ardandhu“ dann nach Eissabon und landete dort am Mittag des 2. März die Besatzung des „Kronprinz“.

Während die Aussagen der Deckwache im wesentlichen übereinstimmende Resultate ergeben haben, stehen diejenigen der die Maschinenwache bildenden Personen in mehrfacher Beziehung in Widerspruch mit einander. Es empfiehlt sich daher eine Gegenüberstellung.

Der erste Maschinist Peters, welcher die Wache um 4 Uhr Morgens des 1. März übernommen hatte, hat sich, wie folgt, über die Vorgänge im Maschinenraum vernehmen lassen: „Das letzte Commando vor der Collision war „Stopp“. Während ich die Maschine stoppte oder doch unmittelbar nachdem dieselbe stillstand, erfolgte der Zusammenstoß. Ich hörte den Ruf „Kommt herauf“ und schickte hierauf sofort die Maschinenwache, den Donkeymann Mohnhaupt und Heizer Hesse nach oben. Dann wollte auch ich an Deck eilen, befand mich jedoch noch auf der Treppe, als ich den Telegraph läuten hörte. Ich kehrte um und sah, daß der Telegraph auf langsam rückwärts gestellt war. Ich ließ die Maschine langsam rückwärts angehen, konnte die Rückantwort aber nicht geben, weil der Telegraph unklar geworden war. Plötzlich zeigte der Telegraph wieder auf „Stopp“, und so stoppte ich die Maschine wieder und ging dann in den Kesselraum. Hier lüftete ich das Sicherheitsventil und stieg dann an Deck. Als ich an Deck kam, war die gesammte Besatzung bis auf einen Matrosen, zwei Heizer und einen Trimmer verschwunden. Wir Zurückgebliebenen machten nun ein Boot klar und retteten uns in demselben an Bord des britischen Dampfers „Ardandhu“, welcher mit uns in Collision gewesen war. Das Maschinenjournal ist in der Eile vergessen worden. Von meinen Effecten habe ich einige Beinkleider und einen Rock geborgen. Die Maschinenjournalkladde befand sich an der Wandtafel unten im Maschinenraum, die Reinschrift in meiner Kammer, in einer Schieblade eingeschlossen. Sofort nach der Collision, nachdem ich die angeführten Maschinencommandos ausgeführt hatte, eilte ich in den Kesselraum und öffnete das Sicherheitsventil, dann eilte ich an Deck, da das Schiff beständig unter mir ruckte, und habe an das Journal nicht weiter gedacht. Der Dampf blies ab, als wir in den Booten saßen.“

Dagegen lautet die pertinente Aussage des Donkeymanns Mohnhaupt: „Das Commando „Stopp“ ist vor dem Zusammenstoß nicht erteilt worden. Ich kann mich hierin nicht irren. Die Maschine arbeitete noch mit halber Kraft vorwärts, als ich den Stoß spürte. Ich stand zu dieser Zeit an der Drosselklappe und hatte die Augen auf die Telegraphenscheibe gerichtet, indem der erste Maschinist mich gebeten hatte, ich möge den Telegraphen gut im Auge halten. Unmittelbar nachdem der Stoß erfolgt war, eilte der erste Maschinist an Deck. Ich blieb jedoch bei der Drosselklappe stehen und achtete auf den Telegraphen. Jetzt sprang der Zeiger an der Telegraphenscheibe abwechselnd von langsam vorwärts nach langsam rückwärts und umgekehrt, so daß es mir vorkam, als habe an Deck alles den Kopf verloren. Ich konnte diesem Hin- und Herspringen des Telegraphenzeigers nicht folgen und beschränkte mich somit darauf, die Drosselklappe niederzudrücken. Der erste Maschinist ließ mich eben im Stich. Nach kurzer Zeit rief mir der erste Maschinist, welcher im Begriff stand, wieder herunterzukommen, zu, ich solle die Maschine auf langsam rückwärts stellen. Ich antwortete ihm, daß das Wasser bereits im Heizraum stehe und wollte eben der mir gewordenen Weisung gemäß die Maschine auf rückwärts stellen, als der inzwischen heruntergekommene erste Maschinist plötzlich rief: „Ach Gott, wir sind alle verloren, nun man herauf an Deck.“ Nun stoppte ich die Maschine und eilte, während der Maschinist wieder verschwunden war, an Deck. Als ich in Gemeinschaft mit dem Feuermann Hesse an Deck kam, sah ich, daß die Deckmannschaft bereits von Bord war. Ich sprang nun über Bord und schwamm nach dem englischen Dampfer, welcher ungefähr eine Schiffslänge von uns ab lag. Der Engländer gab mir ein Tau über und so wurde ich geborgen.“

Auf specielles Befragen hat Mohnhaupt noch angegeben, er habe die Maschine lediglich durch Absperren des Dampfes gestoppt, indem er die Drosselklappe niederdrückte und hinzugefügt: „Nachdem ich die Maschine auf das erste Commando „Stopp“ durch das Niederdrücken der Drosselklappe außer Gang gebracht hatte, ging ich an die Telegraphenscheibe, um zurückzumelden, dann trat ich etwas später, bevor ich den Maschinenraum verließ, noch einmal an die Drosselklappe und drückte sie fest nieder, weil die Maschine noch einige Umdrehungen machte.“

Hierzu hat der Steuermann Brandt erklärt: „Ich kann das vom Zeugen Mohnhaupt angeführte Hin- und Herspringen des Telegraphenzeigers vielleicht erklären: Ich drückte den Maschinentelegraphen

auf rückwärts, derselbe sprang jedoch von selbst auf vorwärts zurück und noch ein paar Male hin und her.“

Der Heizer Hesse, welcher in dem unmittelbar an den Maschinenraum grenzenden Hinterstokerraum Wache hatte, hat deponirt: „Ich hörte das Commando „hart Backbord“ und gleich darauf spürte ich einen heftigen Stoß. Vermuthlich leiteten die Ventilationsröhren, welche dicht hinter der Commandobrücke standen, den Schall in den Stokerraum. Als ich den Stoß spürte, warf ich meine Schaufel bei Seite und eilte in den Maschinenraum. Hier sah ich, wie der erste Maschinist nach oben lief. Mohnhaupt stand an der Drosselklappe und der Heizer Höger, von Profession Schmied, stand am Schraubstock und feilte. Nach kurzer Zeit rief Jemand von oben: „Leute kommt herauf und rettet euch“; der Donkeymann stoppte dann die Maschine und ich lief wieder in den Stokerraum, um den Heizer Löther zu wahr-schauen, derselbe war aber schon verschwunden. Jetzt drang mir das Wasser durch die Bunkerschotten entgegen und so lief ich wieder in die Maschine zurück und machte Mittheilung hiervon. Der Donkeymann, Höger und ich eilten nunmehr an Deck. Hier trafen wir den Trimmer Kuhn und einen norwegischen Matrosen, während die gesammte übrige Deckmannschaft sich bereits geborgen hatte. Während ich, der norwegische Matrose, Trimmer Kuhn und der als Heizer gemusterte Schmied Höger ein Boot klar machten, schnitzte der erste Maschinist einen Pflock, steckte denselben in das im Boot befindliche Zapfloch und lief dann in seine Kammer, um seine Sachen zu bergen. Als wir unser Boot zu Wasser hatten, kam ein Boot des Engländers heran und da wir noch nicht klar zum Abstoßen waren, so sprangen wir, Höger, Kuhn, der norwegische Matrose und ich, in das Boot des Engländers über. Nun kam auch noch ein anderes Boot des Engländers herbei, in welchem unser Capitain und noch einige andere Leute vom „Kronprinz“ sich befanden. Dieses Boot brachte später einige Schiffspapiere, eine Seekarte, die Effecten des Stewards und unseren ersten Maschinisten, welcher einen Sack voll seiner Effecten bei sich hatte, mit an Bord des Engländers.“

Ähnlich ist die Aussage des Heizers Höger: „Der erste Maschinist lief sofort nach dem Stoß an Deck. Der Donkeymann blieb auf seinem Platze an der Drosselklappe. Bis zum Stoß ging die Maschine mit halber Kraft vorwärts, gestoppt ist dieselbe erst, nachdem der Stoß bereits erfolgt war, und zwar durch den Donkeymann. Mohnhaupt hat die lautere Wahrheit ausgesagt und ich kann von meinen Aussagen

nichts zurücknehmen, denn ich habe die Wahrheit gesprochen. Soweit meine Angaben und die mir verlesenen Angaben des Donkeymanns mit den Aussagen des ersten Maschinisten Peters nicht übereinstimmen, hat Peters die Unwahrheit gesagt. Hesse, Kuhn, ein norwegischer Matrose und ich machten uns daran, in Gemeinschaft mit dem ersten Maschinisten Peters ein Boot klar zu machen. Plötzlich war der erste Maschinist jedoch verschwunden und, wie ich glaube, in seine Kammer geeilt, um seine Effecten zu packen. Wir übrigen 4 Personen setzten das Boot zu Wasser, stiegen dann in das von dem Engländer herbeigeeilte Boot über und wurden so gerettet. Dann kam noch ein anderes Boot heran, in welchem unser Capitain sich befand. Als dieses letztere Boot an Bord des Engländers zurückkehrte, sah ich, daß auch der erste Maschinist sich in demselben befand. Der Maschinist hat einen Sack voll Effecten geborgen."

Ebenso giebt der Trimmer Kuhn an: „Unmittelbar nach dem Zusammenstoß sprang der Zeiger auf der Telegraphenscheibe auf „Stopp“. Dieses Commando führte der Donkeymann durch Niederdrücken der Drosselklappe aus, da der erste Maschinist unmittelbar nach dem Stoß auf Deck lief. Nach dem ersten Telegraphencommando „Stopp“, welches der Donkeymann ausführte, sprang der Zeiger in schneller Folge auf langsam rückwärts, langsam vorwärts, wieder langsam rückwärts und so weiter und blieb zuletzt auf halbe Kraft rückwärts stehen. Später, vielleicht 4 bis 5 Minuten nach dem Stoße kam der erste Maschinist auf die in den Maschinenraum führende Treppe und rief: „Leute kommt herauf, wir sind verloren“. Jetzt stoppte der Donkeymann die Maschine, indem er die Drosselklappe niederdrückte und nun gingen auch wir auf Deck. Nachdem der erste Maschinist kurze Zeit mit beim Klarmachen des Bootes geholfen hatte, lief er in seine Kammer, vermuthlich um seine Effecten zu packen“. Der Zeuge erzählt weiter, es seien 2 Boote vom Engländer ihnen zu Hülfe gekommen. In dem einen habe der Capitain des „Kronprinz“ gesessen. Dieser brachte den ersten Maschinisten, welcher einen ziemlich großen Sack voll Zeug mit sich führte, an Bord des „Urdandhu“. Die Angaben des Maschinisten Peters hat der Zeuge für unwahr erklärt.

Bei Confrontation der sich widersprechenden Zeugen beharrten dieselben auf ihren Aussagen.

Mit Bezug auf Bauart und Ausrüstung des „Kronprinz“ ist das folgende festgestellt:

1. Der „Kronprinz“ hatte 6 Schotten, welche bis zum Hauptdeck reichten und zwar: 1 Collisionsschott, 1 Schott zwischen dem zweiten und dritten Raum, 2 Maschinenschotten und 2 Schotten im Hinterraum. Bei der Ausfahrt von Glasgow hatte der Schiffer den gemessenen Befehl erteilt, die Schotten auf See geschlossen zu halten und die Pumpen Morgens und Abends zu peilen. Die Schleusen der Schotten waren zur Zeit der Collision auf Befehl des Steuermanns vom Zimmermann dicht gedreht; dagegen ist nicht ermittelt, ob auch die Schleusen im Maschinenraum geschlossen waren. Die Schotten hatten keine Thüren und daher war nur Zugang zu den Räumen von oben. Die Verbindung zwischen den verschiedenen Räumen durch die Schotten wurde vermittelt durch an beiden Seiten der Schotten befindlichen Schleusen hergestellt. Nur das Schott zwischen dem zweiten Raum und dem Maschinenraum hatte zwei wasserdichte Schieber. Der ganze Boden des Schiffes, mit Ausnahme des Maschinenraums, enthielt Ballasttanks. Eine Vorrichtung, aus den verschiedenen Räumen zu pumpen, bestand auf dem „Kronprinz“ nicht, das Wasser wurde eben durch die Schleusen geleitet. Auf dem „Kronprinz“ befanden sich zwei Bilgpumpen, eine große und eine kleine Donkeypumpe und eine Bilginjection, außerdem an Deck 6 Handpumpen ohne Schwungräder. Den Kessel trennte vom Maschinenraum eine eiserne aber nicht wasserdichte Wand.

2. Die Compasse waren, so lautet die Aussage des Schiffers Plett, in Sunderland adjustirt, doch waren sie nicht völlig zuverlässig und ich habe daher in Glasgow einen Tag länger gelegen, um sie abermals adjustiren zu lassen. Die Compaß-Adjustors kamen jedoch nicht wegen des schlechten Wetters und daher entließ ich den gemietheten Schlepper wieder und ging in See, um meiner Rhederei keine weiteren Unkosten zu machen. Es war meine Absicht, im Mittelmeer den „Kronprinz“ schwagen zu lassen und die Compasse selbst zu adjustiren; gleichzeitig wollte ich eine Manövertabelle aufstellen. Bei der Probefahrt von Sunderland aus war dies schon meine Absicht, an der mich aber das stürmische Wetter hinderte, weil der „Kronprinz“ in demselben verkehrt ausflag. Ich habe auf See gefunden, daß der Compaß bei Südcurs keine Deviation hatte, während ich zwischen Cap finisterre und Cap St. Vincent auf SSWCurs 17° östliche Deviation fand.

II. Eine an den deutschen Consul zu Liverpool gerichtete Anfrage führte zu der Auskunft, daß seitens des englischen Handelsamts eine Untersuchung der Collision zwischen den Dampfern „Kronprinz“ und

„Ardandhu“ nicht beabsichtigt werde. Hiermit wurde das Anerbieten des Seeamts zum eventuellen Austausch der dies- wie jenseitigen Zeugenprotocolle behufs gegenseitiger Unterstützung der Untersuchung des in Frage stehenden Seeunfalls hinfällig, und das Seeamt war sonach zur Erlangung weiterer Gewißheit auf die durch Vermittelung des deutschen Consuls zu Lissabon beschaffte Verklärung des Schiffers Peter Cunnigham und eines Theils der Besatzung des „Ardandhu“ verwiesen. Hiernach verließ der „Ardandhu“ am 27. februar 1883 Malaga mit einer Stückgutladung nach Liverpool bestimmt. Am 1. März, 20 Minuten nach 12 Uhr Morgens wurde Cap St. Vincent in $\frac{1}{2}$ Seemeile Abstand passirt. Um $6\frac{1}{2}$ Uhr fiel ein Nebel ein. Der Curs wurde auf $N\frac{1}{2}W$ geändert und die Dampfpfeife jede $\frac{1}{2}$ Minute gezogen. Die Maschine wurde 6 Uhr 40 Minuten auf langsam gestellt, als man über Steuerbordbug eine Dampfpfeife hörte und plötzlich ein den Curs des „Ardandhu“ von Steuerbord nach Backbord kreuzender Dampfer in Sicht kam. Die Maschine wurde sofort auf volle Kraft rückwärts gestellt, doch hinderte dieses den Zusammenstoß nicht mehr. Der Ort der Collision war $38^{\circ} 02'$ Nordbreite und $9^{\circ} 26'$ Westlänge. Steuerbord- wie Backbordbug des „Ardandhu“ waren eingestossen und die Steuerbordseite bis zur Mitte des Schiffes eingedrückt, doch ergab eine Peilung der Pumpen, daß das Schiff kein Wasser machte.

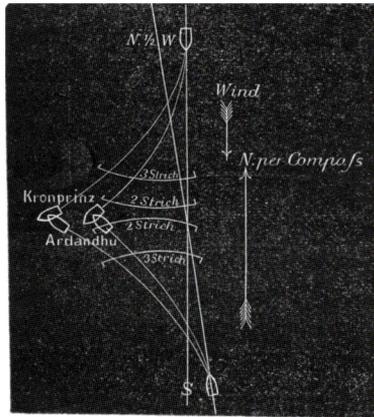
Um das Vorderschiff zu heben, schritt man mit hülfe der Besatzung des „Kronprinz“ zum Seewurf.

Gegen 9 Uhr wurde der Bug des Schiffes nach NW gelegt und bei dickem Nebel und langsamer Fahrt der Curs auf Lissabon gesetzt. Ueber den Bug wurden Segel gezogen und als es gegen 10 Uhr Vormittags gelungen war, das Vorderschiff einen Fuß zu heben, befahl der Schiffer mit dem Werfen der Ladung aufzuhören.

Nachmittags 8 Uhr 40 Minuten klarte das Wetter auf; am 2. März um 12 Uhr 25 Minuten Morgens ging der „Ardandhu“ bei Belem Thurm im Tajo zu Anker, erhielt um 8 Uhr einen Lootsen und wurde um 11 Uhr Vormittags im Hafen von Lissabon placirt, wo die Mannschaft des „Kronprinz“ das Schiff verließ. Der Reichscommissar hat den Antrag gestellt, dem Schiffer Plett die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen.

Gründe. 1. Die Lückenhaftigkeit des durch die Verklärung des „Ardandhu“ gebotenen Untersuchungsmaterials macht es unmöglich, mit Sicherheit sämmtliche an dem Zusammenstoße beider Schiffe

betheiligten Momente ursächlich festzustellen. Annäherungsweise dürfte der wahre Sachverhalt durch folgende Chatbestandsmomente gedeckt werden:



Die Course beider Schiffe schnitten sich in einem Winkel von ungefähr 5 bis 10° wenn der „Kronprinz“ Süd, der „Ardanhu“ N $\frac{1}{2}$ W anlag. Die Dichtigkeit des Nebels war derartig, daß die Sehweite zwischen 800 und 1600 Fuß betrug. Nimmt man nun an, daß der „Kronprinz“, welcher seit geraumer Zeit mit halber Kraft und reducirtem Dampfdruck lief, ungefähr 5 Seemeilen in der Stunde machte und vom ersten Hören der Pfeife des „Ardanhu“ bis zur Collision etwa 10 Minuten verstrichen, so ergibt sich, daß der „Kronprinz“ in dieser Zeit eine Strecke von ungefähr 5000 Fuß zurücklegte. Fuhr dann der „Ardanhu“, wie man aus dem Umstande, daß erst beim oder nach dem Ertönen der Dampfpeife des „Kronprinz“ der Maschinengang verlangsamt wurde, annehmen darf, vorher mit voller Kraft, so wird man der Wahrheit nahe kommen, wenn man ihm eine der des „Kronprinz“ ungefähr gleichkommende Fahr- geschwindigkeit im Momente der Collision zuschreibt. Darauf deutet auch die Wucht des Zusammenstoßes hin. Denn der „Ardanhu“ schnitt ungefähr 16 Fuß in den mit Eisenbahnschienen gefüllten Raum des „Kronprinz“ hinein. In Anbetracht der Coursänderung des „Kronprinz“ ist aber die Collision kaum erklärlich, wenn man nicht das gleiche in der Navigation des „Ardanhu“ annehmen will. Das Schweigen hierüber in der Verklarung des „Ardanhu“ darf nach Ansicht des Seeamts nicht als Beweis des Curshaltens angenommen werden. Denn daß letzteres geschehen sei, ist ebenfalls

in der Verklarung verschwiegen. Die Ungezwungenheit, mit welcher das Resultat des Seeunfalls sich aus obigen Prämissen ergibt, läßt es als in hohem Grade wahrscheinlich erscheinen, daß die Führer beider Schiffe unter gleichen Verhältnissen gleichmäßig verfuhrten. Beide hörten voraus eine Dampfpfeife, der Schiffer des „Kronprinz“ über Backbordbug, der des „Ardandhu“ über Steuerbordbug. Plett gab Backbordruder, Cunnigham Steuerbordruder. Beide Schiffe fielen ungefähr 2 Striche ab, der „Ardandhu“ vielleicht etwas mehr, der „Kronprinz“ etwas weniger, beide wurden einander erst ansichtig, als die Collision nicht mehr vermeidbar war. War dem aber so, so haben einer oder beide Schiffsführer einen aus mißverständlicher in Schifferkreisen weit verbreiteten Auffassung des Artikels 19 der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880 entspringenden Fehler begangen. Denn sie durften von dem facultativen Cursignal nur Gebrauch machen, wenn sie den Gegendampfer in Sicht hatten.

Das hat Schiffer Plett eingestandenermaßen nicht gethan, während es vom Schiffer Cunnigham nicht einmal feststeht, ob er ein Cursignal gegeben hat. Soviel die Navigirung des „Kronprinz“ angeht, dürfte es hiernach nicht zweifelhaft sein, daß die Cursänderung, auf das bloße Hören einer fremden Dampfpfeife hin, ein zur Herbeiführung der Collision direkt mitwirkender factor war. Das richtige Verhalten beider Schiffer hätte im Stoppen und event. Rückwärtsstellen der Maschinen beider Schiffe bestanden, und erst nachdem sie durch Annäherung mit einer die Gefahr einer Collision ausschließenden Fahrgeschwindigkeit einander in Sicht gekommen wären, hätten sie zur Cursignalfirung und Aenderung schreiten dürfen.

Das Seeamt konnte es ferner nicht ungerügt hingehen lassen, daß Schiffer Plett seine Reise antrat, ohne für die gehörige Adjustirung seiner Compasse Sorge getragen zu haben. Er durfte den pecuniären Interessen seiner Rhederei an unverzögertem Reiseantritt nicht eine Nachgiebigkeit entgegen bringen, welche dazu führte, daß er die ihm gesetzlich obliegende Pflicht — Artikel 480 des Handelsgesetzbuchs — der Sorge für die gehörige Ausrüstung seines Schiffes nur mangelhaft erfüllte. Eine praktische Consequenz für die Fällung des Spruches konnte diese Unterlassung allerdings wegen mangelnden Causalnegus mit dem Unfälle nicht entnommen werden. Aber auch die Verletzung der Artikel 19 und 18 schien dem Seeamt in vorliegendem Falle nicht die Ahndung durch eine Patententziehung zu erfordern.

Die Anwendung der Dampfpfeife als Cursignal zur Pfadfindung im Finstern, widerspricht dem Gesetze, welches nicht will, daß der

Schiffer so zu sagen mit verbundenen Augen die Wasserstraße rückwärts durchheile. Denn das Cursignal ist so lange regelmäßig nothwendig wirkungslos, als man den Curs des Gegners nicht kennt, und also auch zwecklos. Doch glaubte das Seeamt in Berücksichtigung des Umstandes, daß — wie schon erwähnt — dieser Fehler meistens einer weitverbreiteten irrthümlichen Auffassung des Artikel 19 cit. seinen Ursprung verdankt und in vorliegendem Falle nicht in einem waghalsigen Außerachtlassen der Bestimmungen des Gesetzes seinen Grund zu haben schien, das Benehmen des Schiffers Plett nicht ohne Nachsicht beurtheilen zu sollen. Wie aber ein Fehler selten allein steht, so ist auch hier das Unterlassen des Stoppens der Maschine des „Kronprinz“ nach dem Vernehmen der Dampfpfeife des „Urdandhu“ eine Folge eines weiteren unrichtigen Verständnisses des Strafenrechts gewesen, daß es gestattet sei, die Fahrt eines Schiffes so lange beizubehalten, bis man die Gefahr sieht. Der Zwang, die Fahrt zu mindern und wenn nöthig zu stoppen und rückwärts zu gehen, tritt ein, sobald durch die Annäherung an ein anderes Schiff die Gefahr eines Zusammenstoßes entsteht. Diese Gefahr, d. h. die Möglichkeit eines Unfalles, liegt stets vor, wenn man durch das Ohr über die Nähe und nicht auch durch das Auge über die Nähe und Richtung anderer Schiffe vergewissert ist. Schiffer Plett durfte seine Fahrt nur dann beibehalten, wenn er sicher war, daß hiermit keine Gefahr verbunden war. Das Bewußtsein der Gefahr aber mußte er haben, hatte er und hat dies dadurch gezeigt, daß er seinen Curs signalisirte und änderte. — Wenn das Seeamt trotz dieser Feststellungen nicht zu dem Schlusse gelangt ist, daß dem Antrage des Reichscommissars Folge zu geben sei, so geschah dies aus der Erwägung, daß weder das Interesse der reisenden, handeltreibenden und seefahrenden Personen noch dasjenige des Schifferstandes selbst die Removirung des Schiffers Plett aus dem Kreise seiner Gewerbsgenossen forderten. Es liegt nicht im Interesse der Seefahrt, die Kräfte, welche sich in ihren Dienst gestellt haben, im Falle einer Verirrung ohne weiteres aus demselben auszuschneiden. Vielmehr wird, wo die Erwartung begründet erscheint, es werde der Fehltritt, welcher mehr einem Irrthume als dem Mangel guten Willens entsprang, dem Betreffenden in Zukunft zur Warnung gereichen, die Milde am Platze sein. Und Schiffer Plett ist den Besitzern des Seeamts durch seine bisherige Lebensführung und die Art seiner Berufserfüllung als ein Mann bekannt, zu dem man sich dieser Hoffnung wohl versehen kann.

III. Dagegen kann das Seeamt nicht umhin, mit aller Schärfe

hier auszusprechen, daß der erste Maschinist Peters einen auffallenden Mangel derjenigen Eigenschaften gezeigt hat, welche für die Ausübung des Maschinistengewerbes unerläßlich sind. Denn nicht nur durch seine schleunige Flucht aus dem Maschinenraume, in welchem er die ihm unterstellte Wache zurückließ, hat er einen Mangel an Energie, Geistesgegenwart und Muth documentirt, sondern auch durch das Unternehmen, seine Effecten zu retten, während er das Maschinenjournal, welches in demselben Raum mit jenen sich befand, im Stiche und mit dem Schiffe untergehen ließ, bewiesen, wie wenig in ihm das Pflichtgefühl rege war. Auch seine Unaufrichtigkeit vor dem Seeamt, die ihn verleitete, die Handlungen seiner Wachleute als seine eigenen darzustellen und welche in den Ausagen der Heizer und Feuerleute klar zu Tage trat, muß entschieden gemißbilligt werden, da sie zeigt, wie wenig er selbst zu seinen Handlungen zu stehen den Muth besitzt. Nur der Umstand, daß wegen mangelnden ursächlichen Zusammenhanges dieser Pflichtverletzung mit dem Untergange des „Kronprinz“ ein Patententziehungsantrag von Seiten des Reichscommissars nicht gestellt werden konnte, hinderte das Seeamt, ihm die Befugniß zur ferneren Ausübung des Maschinistengewerbes zu entziehen.



24. Spruch des Seeamts zu Stralsund
vom 7. August 1883, betreffend den Seeunfall der Brigg
„S. Suppicich“ von Stralsund.

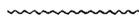


Der Spruch des Seeamts lautet:

daß der Seeunfall, bei welchem die Brigg „S. Suppicich“ auf der Reise von Newport nach Memel am 29. December 1881 Nachmittags 9^{1/2} Uhr auf Lau Storholmes östra ref gestrandet und erst nach Werfen eines Theils der Ladung wieder freigekommen ist, durch Verschulden des als Steuermann fungirenden Schiffers Eduard Volkman verursacht worden ist und daß deswegen dem Schiffer Eduard Volkman die Befugniß zur Ausübung des Schiffer- und Steuermannsgewerbes entzogen werden soll.

Gründe: Die Brigg „S. Suppicich“ von Stralsund, Unterscheidungs-signal MWV, welche im Jahre 1867 erbaut und zu

hier auszusprechen, daß der erste Maschinist Peters einen auffallenden Mangel derjenigen Eigenschaften gezeigt hat, welche für die Ausübung des Maschinistengewerbes unerläßlich sind. Denn nicht nur durch seine schleunige Flucht aus dem Maschinenraume, in welchem er die ihm unterstellte Wache zurückließ, hat er einen Mangel an Energie, Geistesgegenwart und Muth documentirt, sondern auch durch das Unternehmen, seine Effecten zu retten, während er das Maschinenjournal, welches in demselben Raum mit jenen sich befand, im Stiche und mit dem Schiffe untergehen ließ, bewiesen, wie wenig in ihm das Pflichtgefühl rege war. Auch seine Unaufrichtigkeit vor dem Seeamt, die ihn verleitete, die Handlungen seiner Wachleute als seine eigenen darzustellen und welche in den Ausagen der Heizer und Feuerleute klar zu Tage trat, muß entschieden gemißbilligt werden, da sie zeigt, wie wenig er selbst zu seinen Handlungen zu stehen den Muth besitzt. Nur der Umstand, daß wegen mangelnden ursächlichen Zusammenhanges dieser Pflichtverletzung mit dem Untergange des „Kronprinz“ ein Patententziehungsantrag von Seiten des Reichscommissars nicht gestellt werden konnte, hinderte das Seeamt, ihm die Befugniß zur ferneren Ausübung des Maschinistengewerbes zu entziehen.



24. Spruch des Seeamts zu Stralsund
vom 7. August 1883, betreffend den Seeunfall der Brigg
„S. Suppicich“ von Stralsund.



Der Spruch des Seeamts lautet:

daß der Seeunfall, bei welchem die Brigg „S. Suppicich“ auf der Reise von Newport nach Memel am 29. December 1881 Nachmittags 9^{1/2} Uhr auf Lau Storholmes östra ref gestrandet und erst nach Werfen eines Theils der Ladung wieder freigekommen ist, durch Verschulden des als Steuermann fungirenden Schiffers Eduard Volkman verursacht worden ist und daß deswegen dem Schiffer Eduard Volkman die Befugniß zur Ausübung des Schiffer- und Steuermannsgewerbes entzogen werden soll.

Gründe: Die Brigg „S. Suppicich“ von Stralsund, Unterscheidungs-signal MWV, welche im Jahre 1867 erbaut und zu

954,^s cbm oder 329,⁹⁸ britischen Register=Tons Netto-Raumgehalt vermessen ist, hatte Anfangs October 1881 in Gloucester für Memel 465 Tons Salz geladen und trat am 10. October die Reise an. Die Besatzung bestand aus den Schiffern auf großer Fahrt W. f. Parrow und Eduard Volkmann als Führer bezw. als Steuermann und acht Mann. Nach einem auf der Rhede von Newport erlittenen Unfall konnte die Brigg erst am 10. December die Reise nach Memel fortsetzen, welche bis zum 29. December Mitternachts auch ohne Unfall von statten ging. Um diese Zeit befand sich die Brigg 95 bis 100 Seemeilen westlich von Memel. Es wehte ein harter Weststurm und stand hohe See, so daß der Schiffer Parrow Bedenken trug, nach Memel weiter zu laufen und beidrehte, um unter Gothland Schutz suchend, besseres Wetter abzuwarten. Vom Mittag des 29. December ab segelte die Brigg in Sicht von Gothland. Abends 8 Uhr wurde Nürsholm-Feuer im Norden in ungefähr acht Seemeilen Abstand gepeilt. Der Steuermann Volkmann übernahm die Wache und erhielt, als der Schiffer Parrow um 8½ Uhr zur Koje ging, von diesem den Befehl: den gesteuerten NW-Curs so lange beizubehalten, bis er Nürsholm-Feuer in NW hätte, dann solle er W steuern.

Um 9 Uhr war das Feuer dwars in NW, trotzdem wurde der NW-Curs beibehalten und erst als das Feuer in SW₃W gepeilt wurde der Curs auf W gesetzt. Gleich darauf stieß das Schiff auf Grund.

Der Schiffer Parrow sprang sofort an Deck; es war 9½ Uhr oder wenige Minuten später. Das Feuer von Nürsholm peilte in SW½W. Das Schiff stand auf Lau Storholmes östra ref und stieß heftig auf den Grund, so daß für alle Fälle die Boote ausgefetzt wurden. Zugleich begann man mit dem Werfen der Ladung. Als ungefähr 10 Tons geworfen, wurden mehr Segel gesetzt und gegen 2 Uhr kam das Schiff frei. Um 5 Uhr wurde vor Lauwiken auf 7 Faden Wasser zu Anker gegangen. Da das Schiff ungefähr 24 Zoll Wasser in der Stunde machte, mußte fortwährend gepumpt werden. Um 9 Uhr kam ein Lootse an Bord, welcher das Schiff nach Slite brachte, wo es um 4 Uhr Nachmittags zu Anker ging. Das Schiff wurde demnächst entlöschet und fand sich bei der Besichtigung, daß der Kiel total weggestoßen und ein Stein von ungefähr 1½ Cubikfuß Inhalt nahe am Kiel in den Boden gedrungen war und ein Bodenholz zerdrückt hatte. Nach Reparatur des Schiffes und Wiedereinnahme der Ladung konnte das Schiff am 18. März 1882 seine Reise wieder aufnehmen und am 20. März beendigen.

Dieser Sachverhalt ist auf Grund der beschworenen Aussagen des Schiffers Parrow, welcher auf Beschluß des Seeamts vereidigt worden ist, und des Segelmachers Mierendorf, der im wesentlichen damit übereinstimmenden Auslassungen des Steuermanns Volkmann, der Eintragungen im Schiffsjournal und der eidlich abgelegten Verklärung, bei welcher auch der Rudermann zur Zeit der Strandung, Peter Olsen, mitgewirkt hat, von dem Seeamt als erwiesen angenommen worden.

Der Steuermann Volkmann hat bei seiner am 11. April 1883 erfolgten Vernehmung vor dem deutschen Generalconsul in New-York zugegeben, daß er von dem Schiffer den bestimmten Befehl, wie solcher oben angegeben ist, erhalten hat, daß er dieser Ordre wenig Aufmerksamkeit geschenkt und nicht genau darauf Obacht gegeben hat, wann Nörsholm-Feuer in NW gewesen sei, und daß er um 9 $\frac{1}{2}$ Uhr erst den NW-Curs genommen habe. Wenn man mit dieser Auslassung folgenden von der Hand des Steuermanns Volkmann herrührenden Vermerk im Schiffsjournal:

„wir hatten 9 Uhr vorbenanntes Feuer“ — sc. Nörsholm-Feuer — „dwars in NW nach Schätzung 5 Seemeilen ab, steuerten nun zuerst nach NW, veränderten gleich darnach den Curs nach NO, als dasselbe Feuer SW $\frac{1}{2}$ W in Peilung war. Gegen 10 Uhr berührte das Schiff den Grund“ u. s. w.

vergleicht und ferner die beschworenen Aussagen des Segelmachers Mierendorf, wonach

„der Curs erst kurz vor der Strandung geändert wurde“,

und des Schiffers Parrow zusammenstellt, wonach

„er sogleich beim Betreten des Decks nach der Uhr gesehen, welche 9 Uhr 30 Minuten zeigte, und ihm der Rudermann nach Ablegung der Verklärung gestanden habe, daß erst kurz vor der Strandung der Curs geändert sei“,

so konnte es für das Seeamt keinem Zweifel unterliegen, daß der Steuermann Volkmann den bestimmten Befehl seines Schiffers, NO zu steuern, sobald er Nörsholm-Feuer in NW habe, völlig außer Acht gelassen und diesen Curs erst aufgenommen hat, als dieses Feuer bereits in SW $\frac{1}{2}$ W stand, es mithin viel zu spät war.

Die Absetzung der Course auf der Seekarte hat ferner ergeben, daß die fragliche Ordre des Schiffers eine richtige und der Sachlage völlig Rechnung tragende Anweisung war und daß die Befolgung dieser Ordre das Schiff unter allen Umständen und selbst wenn es um 8 Uhr Abends auch noch bedeutend näher als acht Seemeilen von

Närsholm=feuer gestanden hätte, an der Strandungsstelle vorübergeführt und vom Lande fern gehalten hätte.

Der Steuermann Volkmann hat selbst Gründe für die Aufrechtlaffung der Ordre nicht angegeben, sondern nur ausgeführt, daß er, wenn er das Commando des Schiffes übernommen gehabt, immer nach eigenem Ermessen gehandelt habe. Im vorliegenden Falle habe er nach dem Ostergardensholm=feuer geschaut und habe auch den Koch Koloff mehrmals nach oben gesandt, um Ausguck nach diesem Feuer zu halten. Was letztere Thatsache anlangt, so hat der als Zeuge vernommene Koch Koloff dieselbe auf das Entschiedenste in Abrede gestellt. Die Richtigkeit oder Unrichtigkeit dieser Thatsache mag dahingestellt bleiben; da der Volkmann das letztere Feuer nicht in Sicht bekommen hat, so hatte er um so mehr Veranlassung, die Ordre des Schiffers zu befolgen. Keinerlei außergewöhnliche Umstände haben dem Steuermann Volkmann Veranlassung zum selbständigen Einschreiten und zur Aenderung der Dispositionen des Schiffers gegeben.

Das Seeamt konnte somit feststellen,

daß durch Unterlassungen des auf der Anfallsreise als Steuermann fungirenden Schiffers Volkmann der Seeunfall verschuldet worden ist.

Auf Antrag des Reichscommissars,

dem Schiffer Volkmann die Befugniß zur Ausübung des Schiffer= und Steuermannsgewerbes zu entziehen,

hat das Seeamt die Frage einer Prüfung unterworfen, ob der p. Volkmann durch das oben festgestellte Verschulden einen Mangel solcher Eigenschaften bekundet hat, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind. Diese Prüfung ist zu Ungunsten des Volkmann ausgefallen.

Als Steuermann hatte p. Volkmann vor allem und zunächst die Pflicht, als Untergebener den Weisungen seines Vorgesetzten, des Schiffers Parrow, volle Beachtung zu schenken und dieselben, falls nicht außergewöhnliche, plötzliche Zufälle eintraten, genau zu befolgen. Diese allererste Pflicht hat der p. Volkmann gröblich verletzt und nicht allein aus Nachlässigkeit, sondern, wie er bei seiner Vernehmung zu erkennen gegeben hat, mit vollem Bewußtsein und in der völlig irrigen Meinung, er habe auf seiner Wache nicht nöthig, sich an die Befehle des Schiffers zu kehren. Dem p. Volkmann fehlt somit die vornehmste Eigenschaft, welche ein Steuermann haben muß, „Gehorsam gegen die Befehle des Schiffers.“ Es ist dem p. Volkmann des=

wegen auf Grund des §. 26 des Gesetzes vom 27. Juli 1877 die Befugniß zur Ausübung des Steuermannsgewerbes abgesprochen worden.

Nicht minder fehlen dem Volkmann Eigenschaften, welche jedem Schiffer beimohnen müssen, um sein Gewerbe ohne Gefahr für die ihm anvertrauten Menschen und Güter auszuüben. Die Situation, in welcher sich kurz vor der Strandung der „Suppicich“ befand, war einfach und klar; auch ohne die Directive des Schiffers hätte der p. Volkmann so handeln müssen, wie der Schiffer es angeordnet hatte. Es war nicht der mindeste Grund vorhanden, näher an das Land heranzulaufen, als nöthig war, den Standpunkt des Schiffes festzustellen. Das war für den vorliegenden Fall hinreichend geschehen und lag somit die allerdringendste Veranlassung vor, vom Lande abzuhalten, namentlich da — wie der p. Volkmann selbst gesagt hat — „die Kimme diefig,“ also eine mangelhafte Distanzschätzung zu vermuthen war. Die in dem Verhalten des p. Volkmann befundete leichte Auffassung von der Verantwortlichkeit und den Pflichten eines Schiffers ließ es dem Seeamt geboten erscheinen, auf Grund des cit. §. 26 dem p. Volkmann auch die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen.

Gegen den Schiffer Parrow ist seitens des Reichscommissars kein Antrag gestellt worden, auch das Seeamt hat in dem Verhalten desselben keinerlei Anhalt gefunden, um dem Schiffer Parrow ein Verschulden an dem Unfalle beimessen zu können, namentlich hat das Seeamt auch den Entschluß des p. Parrow, bei dem auslandigen Sturm die schwierige Einfahrt in den Memeler Hafen zu vermeiden, nur als einen correcten erachten können.

~~~~~

25. A. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 25. November 1882, B. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 8. Mai 1883 und C. Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 6. September 1883, betreffend die Seeunfälle der Barf „Der kleine Heinrich“ von Glückstadt.

~~~~~

A.

Der Spruch des Seeamts vom 25. November 1882 lautet:

Der Unfall der Barf „Der kleine Heinrich“ ist durch ein bei

wegen auf Grund des §. 26 des Gesetzes vom 27. Juli 1877 die Befugniß zur Ausübung des Steuermannsgewerbes abgesprochen worden.

Nicht minder fehlen dem Volkmann Eigenschaften, welche jedem Schiffer beimohnen müssen, um sein Gewerbe ohne Gefahr für die ihm anvertrauten Menschen und Güter auszuüben. Die Situation, in welcher sich kurz vor der Strandung der „Suppicich“ befand, war einfach und klar; auch ohne die Directive des Schiffers hätte der p. Volkmann so handeln müssen, wie der Schiffer es angeordnet hatte. Es war nicht der mindeste Grund vorhanden, näher an das Land heranzulaufen, als nöthig war, den Standpunkt des Schiffes festzustellen. Das war für den vorliegenden Fall hinreichend geschehen und lag somit die allerdringendste Veranlassung vor, vom Lande abzuhalten, namentlich da — wie der p. Volkmann selbst gesagt hat — „die Kimme diefig,“ also eine mangelhafte Distanzschätzung zu vermuthen war. Die in dem Verhalten des p. Volkmann befundene leichte Auffassung von der Verantwortlichkeit und den Pflichten eines Schiffers ließ es dem Seeamt geboten erscheinen, auf Grund des cit. §. 26 dem p. Volkmann auch die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen.

Gegen den Schiffer Parrow ist seitens des Reichscommissars kein Antrag gestellt worden, auch das Seeamt hat in dem Verhalten desselben keinerlei Anhalt gefunden, um dem Schiffer Parrow ein Verschulden an dem Unfalle beimessen zu können, namentlich hat das Seeamt auch den Entschluß des p. Parrow, bei dem auslandigen Sturm die schwierige Einfahrt in den Memeler Hafen zu vermeiden, nur als einen correcten erachten können.

~~~~~

25. A. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 25. November 1882, B. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 8. Mai 1883 und C. Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 6. September 1883, betreffend die Seeunfälle der Barf „Der kleine Heinrich“ von Glückstadt.

~~~~~

A.

Der Spruch des Seeamts vom 25. November 1882 lautet:

Der Unfall der Barf „Der kleine Heinrich“ ist durch ein bei