

Seeamts-Verhandlung.

Bremerhaven, 31. August. Vorsitzender: Herr Amtsrichter Dr. Grote
Beisitzer: die Herren Inspector Leist, Hafenmeister Andreßen, Capt. Bosse
und Capt. Gutkese Reichscommissar: Herr Dr. Romberg-Bremen.

Zur Verhandlung gelangte die an der schwedischen Küste bei Torekow
erfolgte Strandung des Dampfers "**Rolandseck**", Capt. A. Schwarz.
Rheder ist die Dampfschiffahrtsgesellschaft "Hansa" in Bremen, auf der Reise
von hier nach Libau.

Der "Rolandseck" trägt das Unterscheidungssignal Q. D. N. K., hat
1577,2 Cubkm. oder 556,75 Registertons Netto-Raumgehalt und eine
Maschine von 300 indicirten Pferdekräften er ist 1882 in Danzig erbaut.
Letzter Hafen war Kronstadt, von wo der Dampfer nach Brake abgegangen und
hier bereits angekommen ist. Der Vorsitzende bedauert dieses, umsomehr
noch, da ihm die Mittheilung geworden, daß die rechte Mannschaft
insgesammt in Stettin abgemustert sei, was doch wahrscheinlich der "Hansa"
bekannt gewesen. Der Reichscommissar bittet, da einige von der Mannschaft
bereits vernommen seien, bei der Anwesenheit des Capitäns, Steuermann und
ersten Maschinisten, die Verhandlung heute aufzunehmen.

Es wird zuerst vernommen Capitän *H.M.A. Schwarz*, mit Patent für die
große Fahrt in allen Meeren, ausgestellt in Stade, 10. Mai 1883. Derselbe fährt
seit September 1888 als Capitän und war vorher 1. Steuermann auf Segel- und
Dampschiffen. Nach seinen Aussagen verließ der "Rolandseck" am
16. Februar 1888 die Weser mit 1439 Ballen Baumwolle für Libau an Bord.
2 Meilen vom Skagen Feuerschiff ab lag der "Rolandseck" SSO 1/20 an, bei
24 Meilen (51 ° 30' N. 11 ° 16'O) Mittags. Von da ab war der Curs SO 1/20.
Um halb sechs wurde gelothet 21 Faden, 6 Uhr 25 Min. 29 Faden, 6 Uhr 30
Min. 19 Faden. Die Lothungen erwiesen den Schiffsort etwas weiter zurück,
als die Rechnung ergab. Die letzte Lothung ergab 6 1/2 bis 6 3/4. Die Länge
war 56'26", die Breite 12' 14". Das Schiff wurde 15 Meilen versetzt.
Bei Skagen Riff wurde um 12 Uhr der Curs geändert und an Bachbordseite die
Trindelen-Boje gesehen. Capt. Schwarz nahm an, daß das Feuerschiff nicht auf
seiner Station lag, und glaubt jetzt, daß die von ihm gesehene Boje eine
vertriebene gewesen. Wenn er diese Boje nicht gesehen haben würde, glaubt
Capitän Schwarz, dann würde er nicht von seinem Curse abgekommen sein
außerdem giebt er Eis und Stromversetzung als Ursache der Strandung mit an.
Die Versetzung war nach Backbord. Die Compasse waren gut und richtig. Der
Zeuge giebt auf die betreffenden weiteren Fragen an, daß das Wetter neblig
war, jedoch noch gut genug, um Schiffen auszuweichen. Nach der Strandung
wurde zuerst versucht, an Land zu kommen und Anker zum Warpen
auszubringen, als dieses nicht ging, kam Hülfe von Land und es wurde Kohle
ausgeworfen. Wetter und Eisgang brachten hierin jedoch einen Stillstand
hervor und wurde dann ein Dampfer requirirt. Am anderen Tage kam mehr
See, es wurde die Maschine angestellt, daß Schiff schlug auch herum, ging
jedoch in seine erste Position zurück. Das Schiff fing auch zu lecken an, so daß
man 7-8 Fuß Wasser im Raum hatte es herrschte NW.-Sturm. Nachmittags
4 Uhr an Tage nach der Strandung gingen die Leute von Bord. Die Leute der
Bergungsdampfer kamen am 20. an Bord. Als das Schiff abgebracht war,
wurde es nach Helsingör gebracht. Die Reparatur kostete 90,000 Kronen von
der Ladung blieben 813 Ballen trocken, die nassen gingen wieder mit nach
Bremerhaven zurück.

Der erste Steuermann *Heinr. F. Koop* aus Papenburg stimmt den Aussagen des Capitän zu. Vom Skagenriff ab, Nachmittags 12-7 Uhr, hatte der Zeuge die Wache er nahm ebenfalls an, daß das Feuerschiff nicht auf seinem Platz war. Zeuge sah jede Lothung mit dem Capitän nach. Um 1/2 7 Uhr hatte Zeuge die Lothung, bei der letzten um 10 Uhr stattgehabten Lothung war Zeuge nicht zugegen, er glaubt, Strom und Eis hätten das Schiff versetzt. Das Wetter war von Skagen an um Mittag ziemlich sichtig, zwischen 7 und 7 Uhr wardas Wetter etwa drei Seemeilen sichtig. Im Uebrigen bestätigt der Zeuge die Aussagen des Capitäns.

Der erste Maschinist *Steinwedel* aus Stettin lag bei der Strandung in der Koje, während der zweite Maschinist die Wache hatte, er weiß über die Vorgänge während der Strandung nichts Wesentliches auszusagen.

Es werden darauf die Aussagen verschiedener auswärts vernommener Zeugen, der Mannschaft angehörend, verlesen. Es geht daraus hervor, daß die Strandung am 18. Februar, 10 Uhr 25 Min. Abends, erfolgte, daß das Wetter häsig war. Um 10 Uhr Abends wurde SzO, 1 /4 0, gesteuert, es wurde beim Lothen 13 Faden Wasser vorgefunden, der Capitän war auf der Brücke.

Der Reichscommissar, Herr *Dr. Romberg* glaubt, den Fall mit der heutigen Verhandlung schließen zu können. Es seien 7 Zeugen vernommen, deren Aussagen mit denen des Capitäns übereinstimmten, dessen Auskunft und ganzes Auftreten nur vertrauenerweckend sei. Die Ursache der Strandung seien in Versetzung zu suchen, die außer der Berechnung des Capitäns lagen, da keine Landbanken sichtig waren. Es sei dem Capitän kein Vorwurf daraus zu machen, daß er, als er das Feuerschiff nicht sah, nicht schärfere Vorsicht übte, denn seine Berechnungen waren im Allgemeinen richtig. Redner glaubt keine Grund zu haben, sich in dem vorliegenden Fall über eine ungenügende Navigirung zu beklagen.

Der Spruch des Seeamtes lautet: Die Strandung des Dampfers "Rolandseck" am 18. Februar 1889 nördlich von Torekow ist auf das unsichtige neblige Wetter zurückzuführen in Verbindung mit der einer Stromversetzung nach Osten. Die Schiffsführung giebt zu Bemerkungen keine Veranlassung. Nach der Strandung ist Alles geschehen, was zur Rettung von Schiff und Ladung gethan werden konnte.

Bremerhavener Zeitung vom 01.09.1889