

# Der Collisionsfall

„Sophie“ — „Hohenstaufen“.

752.

## Die Entscheidungen

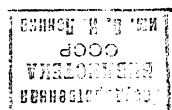
des Seeamts zu Bremerhaven vom 9. December 1884,  
des Kaiserlichen Oberseeamts zu Berlin vom 21. April 1885,  
des Hans. Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 3. Februar 1888,  
nebst den dazu gehörigen Skizzen.

8  $\frac{5}{3}$  29.

Bremen.

Druck und Verlag von Carl Schünemann.

1888.



1884

# Entscheidung

## des Seeamts zu Bremerhaven

vom 9. Dezember 1884.

In jeenamtlichen Untersuchungssachen betreffend:  
den Seeunfall des Dampfers „Hohenstaufen“ durch Zusammenstoß mit  
der Glattdecksforvette „Sophie“ hat das Seeamt auf Grund der in der  
öffentlichen Sitzung vom 24. und 25. November 1884 stattgehabten  
Hauptverhandlung, an welcher Theil genommen:

1. als Vorsitzender: der Vorsitzende des Seeamts Richter Funke,
  2. als Beisitzende:
    - a. Kapitän Meynaber,
    - b. Kapitän Tell,
    - c. Kapitän zur See Heusner,
    - d. Schiffsbaumeister Clausen,
  3. als Protokollführer: Gerichtsschreiber Jacobs,
  4. als Reichscommissar: Dr. Romberg,
- den folgenden Spruch verkündet:

Bei den dem Seeunfall des Dampfers „Hohenstaufen“ vom 3. September 1884 durch Zusammenstoß mit der Glattdecksforvette „Sophie“ vorangegangenen Manövern hat der Führer des Dampfers „Hohenstaufen“, Kapitän Winter, unvorsichtig gehandelt, weil er nicht früher als geschehen das Ruder des „Hohenstaufen“ hat hart Backbord legen lassen. Er hat hierdurch insofern mittelbar zu dem Zusammenstoß beigetragen, als in Folge seines Verhaltens der Kommandant S. M. S. „Sophie“ sich veranlaßt gesehen hat, eine Aenderung des bislang von der „Sophie“ verfolgten Kurzes eintreten zu lassen. An den weiteren Manövern des Dampfers „Hohenstaufen“ und dem Verhalten nach dem Zusammenstoß findet das Seeamt nichts auszusetzen. — Dem Schiffer Winter ist die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes nicht zu entziehen.

## Gründe.

Der dem Norddeutschen Lloyd in Bremen gehörige eiserne Schraubendampfer „Hohenstaufen“, Unterscheidungs-Signal Q. C. R. P., Heimathshafen Bremen, hat nach dem Handbuch für die deutsche Handelsmarine einen Bruttoreumgehalt von 8754,1 Kubikmeter = 3090,20 Registertons und einen Nettoreumgehalt von 5397,3 Kubikmeter = 1905,25 Registertons bei einer Länge von 107,46, einer Breite von 12,03 und einer Tiefe von 9,90 Metern. Derselbe hat eine Zwei-Cylinder-Compound-Maschine von 1254 effektiv Pferdestärken und 6 Feuerbüchsenkessel mit rückführenden Heizröhren.

Der genannte Dampfer verließ am 3. September 1884 Vormittags unter Führung des Schiffers Johann Christian Winter mit einem Tiefgange von 20' 1" vorn und 19' 3" hinten Bremerhaven zu einer Reise nach Baltimore. Hochwasser war am genannten Tage in Bremerhaven um 11 1/2 Uhr Vormittags. Es war schönes windstilles Wetter bei ruhiger See. Um 1 Uhr 25 Minuten wurde unweit der Schlüsseltonne gestoppt und der Bootse abgesetzt. Dann wurde die Fahrt mit voller Kraft vorwärts und unter dem Kurse W.N.W. 1/2 W. fortgesetzt. Dieser Kurs, sowie auch die weiter genannten Kurse sind als mißweisende zu betrachten.

Auf der Brücke befand sich der Schiffer Winter und der I. Officier Mauer. Der II. Officier Koch stand auf dem Hinterdeck und führte Aufsicht darüber, daß die Ruderkommandos prompt und richtig ausgeführt wurden. Der III. Officier Belle hatte seinen Standpunkt mit Schiffes beim Maschinen-Schlicht, um die Ausführung der Befehle nach der Maschine zu überwachen. Der IV. Officier Friedemann hatte Aufgange im Zwischendeck zu thun und war dann auf dem Vorderdeck stationirt, um etwaige Befehle des Kapitäns entgegen zu nehmen. Das Ruder war mit 4 Mann besetzt, zwei Steuerrern und zwei Matrosen. In der Maschine war das gesammte Maschinenpersonal in Dienst. Die Oberaufsicht führte dort der I. Maschinist Gutheil.

Der „Hohenstaufen“ erreicht bei voller Kraft eine Geschwindigkeit von 12 sm., jedoch ist eine Zeit von mehreren Minuten erforderlich, um nach erfolgtem Stoppen diese Geschwindigkeit wieder zu erlangen. Es scheint wahrscheinlich, daß der Dampfer vor dem Zusammenstoß mit der „Sophie“ seine bezeichnete größte Geschwindigkeit nicht wieder erreicht hat, vielmehr nur eine solche von reichlich 11 sm.

Als der Kurs W.N.W. 1/2 W. gesetzt wurde, waren an Steuerbord mehrere Kriegsschiffe in Sicht, welche einen den Kurs des „Hohenstaufen“ fast rechtwinklig in der Richtung von Steuerbord nach Back-

bord kreuzenden Kurs verfolgten. Als dieselben der Kurslinie des „Hohenstaufen“ näher kamen, wurde auf letzterem der Befehl „Ruder Backbord“ gegeben und ausgeführt. Der Kurs W.N.W.  $\frac{1}{2}$  W. war damals erst wenige Minuten gesteuert. Kapitän Winter war sich bewußt, daß er auf Grund der Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßes der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 den Kriegsschiffen auszuweichen habe, war sich jedoch seiner Angabe zufolge damals noch nicht klar, in welcher Weise er die Linie der Kriegsschiffe passieren wollte.

Die an Steuerbordsseite des „Hohenstaufen“ in Sicht befindlichen Kriegsschiffe waren S. M. Schiffe „Baden“, „Württemberg“ und „Sophie“, welchen in weiterer Entfernung noch andere Kriegsschiffe folgten. Die genannten drei Schiffe lagen auf dem Kurse S.E.W. in Kiellinie. Der Abstand zwischen den Schiffen „Baden“ und „Württemberg“ betrug etwa 400 Meter, der zwischen den Schiffen „Württemberg“ und „Sophie“ 450 bis 500 Meter, gerechnet von Großmast zu Großmast. Von den hinter der „Sophie“ folgenden Kriegsschiffen war das nächste etwa 100 Meter von derselben entfernt. Die Geschwindigkeit der Schiffe „Baden“ und „Württemberg“ betrug laut Bericht des Geschwaderchefs an den Chef der Admiralität etwa 9 Knoten, während die „Sophie“, welche noch nicht ganz auf der von ihr einzunehmenden Position — 400 Meter hinter der „Württemberg“ — war, mit größerer Geschwindigkeit — die Angaben schwanken zwischen 11 und 13 Knoten — fuhr, um auf Position zu gelangen. In Folge dessen wurde der Abstand zwischen der „Württemberg“ und der „Sophie“ allmählich geringer. Nach einer kurz vor der Kollision an Bord der „Sophie“ vorgenommenen Abstandsmessung hat er damals 450 Meter betragen.

Als auf dem „Hohenstaufen“ das Kommando „Ruder Backbord“ gegeben wurde, befand sich das vorderste Kriegsschiff, die „Baden“, noch etwa drei Strich an Steuerbord voraus. Das Backbordruder wurde so lange beibehalten, bis die „Württemberg“ eben an Backbord und die „Sophie“ etwa drei Strich an Steuerbord voraus war. In diesem Zeitpunkt gab Schiffer Winter zunächst das Kommando „stützen“ und unmittelbar darauf, als das Ruderrad erst einige Speichen zurückgedreht war, das Kommando „hart Backbord“. Dies Kommando wurde mit größter Schnelligkeit ausgeführt. Es ist nicht zu bezweifeln, daß das Kommando „stützen“ auf die Bewegung des Schiffes einen irgendwie in Betracht kommenden Einfluß nicht ausgeübt hat, und daß der „Hohenstaufen“ durch dasselbe aus dem Abfallen nach Steuerbord gar nicht herausgebracht ist. Um wie viel Strich der „Hohenstaufen“ damals in Folge des vorhergegangenen Backbordlegens des Ruders schon nach