

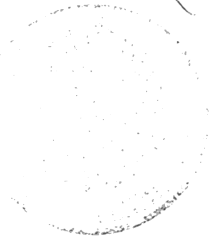
Entscheidungen
des
Ober-Seeamts und der Seeämter
des
Deutschen Reichs.

Herausgegeben
im
Reichsamt des Innern.



NAUTISCHES ARCHIV
DEUTSCH. HYDROGR. INSTITUT
HAMBURG

Neunter Band.



No 46.
9.

Hamburg.

Druck und Verlag von L. Friederichsen & Co.
1892.

Die Verhandlung hat hiernach ergeben, daß seitens der Schiffsbesatzung nichts verabsäumt worden ist, und ebenso ist man nach dem Ausbruch des Feuers bemüht gewesen, das Schiff wenn irgend möglich noch zu retten.

Die Besatzung trifft daher kein Verschulden an dem Unfall.

~~~~~

### 64. Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 7. Juni 1890, betreffend den Seeunfall des Vollschiffes „Polynesia“ von Hamburg.

~~~~~

Der Spruch des Seeamts lautet:

Die Strandung des Vollschiffes „Polynesia“ im englischen Canal unweit Beachy Head ist durch sorglose und nachlässige Navigirung, der Verlust des Schiffes durch Mangel an Besonnenheit und richtiger Ueberlegung des Schiffers herbeigeführt.

Dem Schiffer Johann Nicolaus August Reitmann wird die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes hierdurch entzogen.

Thatbestand und Gründe. Das in Hamburg heimathsberechtigete, zu 2790,8 cbm = 985,15 britischen Register-Tons Netto-Raumgehalt vermessene Vollschiff „Polynesia“, Unterscheidungs-signal *RWTC*, verließ den Hafen von Iquique am 12. Januar 1890 mit einer im ganzen aus 11239 Säcken Salpeter bestehenden, nach Hamburg bestimmten Ladung.

Das im Jahre 1874 in Hamburg aus Eisen erbaute Schiff war bei dem englischen Lloyd zu 100 A. 1. classificirt und befand sich bei seiner Ausreise im besten seefähigen Zustande. Das Casco des Schiffes war nicht versichert. Der Tiefgang betrug hinten 19 Fuß 7 Zoll, vorn 18 Fuß 11 Zoll. Das Schiff gehörte der Handelsfirma *J. Laeisz* in Hamburg. Die Besatzung bestand einschließlich des Schiffers Johann Nicolaus August Reitmann aus 17 Mann.

Die Reise verlief ohne bemerkenswerthe Ereignisse. Am 11. Februar wurde Cap Horn passirt; am 22. April erreichte man den englischen Canal, sichtete Nachmittags 5 Uhr Lizard und peilte das Lizard Feuer um 8 Uhr Abends in *NW₃W¹/₂W* in 15 Seemeilen Abstand. Am 23. April Morgens 4 Uhr hatte man Start Point Feuer in *NW* mißweisend, ungefähr in 6 Seemeilen Abstand; Mittags 12 Uhr

peilte Bill of Portland $N_3O\frac{1}{2}O$ mißweisend in 11 Seemeilen Entfernung. 8 Uhr Abends befand man sich bei der Isle of Wight und peilte St. Catharines Feuer in NO mißweisend in 4 Seemeilen geschätzter Entfernung. Von 8 bis 12 Uhr hatte der erste Steuermann Mangelndorff die Wache. Der Wind wehte mäßig aus WSW und ging dann auf SSW ; gesteuert wurde O_3S nach dem Regelcompaß. Um 12 Uhr will Steuermann Mangelndorff eine gute Peilung von Owers Feuer gehabt haben. Nach dem Journal peilte dasselbe $NW_3W\frac{3}{4}W$, ungefähr in 7 Seemeilen Abstand. Bei der Uebergabe der Wache an den zweiten Steuermann Auhagen wurde demselben die Position des Schiffes mitgetheilt und ließ Auhagen den ihm übergebenen Kurs $O\frac{1}{2}S$ weiter steuern. Schiffer Reitmann war zur Koje. Der Wind war inzwischen ganz flau geworden, so daß die Segel nicht einmal mehr voll standen; der Wind lief dann südlicher und mußten die Raan angebraßt werden. Nach einiger Zeit kam jedoch wieder eine frische Briesse aus SSW durch, so daß das Schiff um 1 Uhr bereits 5 Seemeilen Fahrt lief; um diese Zeit ging das Owers Leuchtfeuer aus Sicht. Der Wind blieb frisch; um 2 Uhr lief die „Polynesia“ nach dem Logg bereits 9 Seemeilen Fahrt; dann flaute der Wind wieder ab; um 3 Uhr ergab das Logg nur $6\frac{1}{2}$ und bei dem Ende der Wache um 4 Uhr nur $5\frac{1}{2}$ Seemeilen Fahrt. Während der Wache des Steuermanns Auhagen waren somit 26 Seemeilen Distanz gelaufen. Um 3 Uhr war der Wind raumer geworden und in Folge dessen die Raan aufgebraßt. Als Steuermann Mangelndorff um 4 Uhr Morgens an Deck kam, wurde es plötzlich dick von Nebel, so daß mit dem Nebelhorn beständig geblasen werden mußte. Gegen 4 Uhr 30 Minuten kam Schiffer Reitmann an Deck. Der Wind war jetzt wieder flau geworden, so daß die „Polynesia“ höchstens 3 bis 4 Seemeilen in der Stunde machte, doch war es immer noch dick. Um 5 Uhr 30 Minuten wurde es sichtiger. Man sah die Küste im Norden und glaubte an der Formation der Felsen, deren unteren Theil man nur sehen konnte, Beachy Head zu erkennen, weil man die Distanz bis zu diesem Punkt abgelaufen hatte. Dem Schiffer wie dem Steuermann Mangelndorff schien die Küste, welche man mit den gesetzten Kursen in 4 Seemeilen Abstand passiren wollte, reichlich nahe zu sein; da nun auch das Wasser heller zu werden anfing, ließ Schiffer Reitmann $1\frac{1}{2}$ Strich südlicher steuern. Um 6 Uhr wurde es wieder ganz dick. Schiffer Reitmann gab jetzt dem Steuermann Mangelndorff den Befehl, die Leute bei den Decksarbeiten zu beaufsichtigen und übernahm selbst die

Wache. Um 6 Uhr 15 Minuten klarte es mehr auf und sah Schiffer Reitmann Beachy Head voraus; er ließ nun sofort mit Hartbackbordruder anluven, doch stieß das Schiff bereits im nächsten Augenblick, als man SO₃O¹/₂O anlag; die Raaen wurden nun herumgebracht und die Schratsegel gesetzt; das Schiff drehte auch auf, stieß dann aber mehrmals sehr stark auf und blieb schon nach kurzer Zeit festsetzen. Man ließ nun den Steuerbordanker fallen und nahm die Segel weg. Der Wind blieb leicht aus WSW, doch stand noch immer Dünung, mit welcher das Schiff beständig aufstieß. Allmählig klarte es ganz auf; man sah Beachy Head voraus und peilte den Leuchthurm in O₃S in 4 Seemeilen Abstand. Während 2 Stunden fiel das Wasser noch. Um 9 Uhr fing das Wasser wieder an zu steigen. Schiffer Reitmann ließ nun wieder Segel setzen und den Anker lichten, in der Hoffnung, mit südlichem Course absegeln zu können. Steuermann Mangelsdorff rieth dem Schiffer Reitmann, zunächst noch zu warten, bis das Wasser mehr gestiegen sei und das Schiff wieder auf flottem Wasser liege. Allein der Schiffer hielt seine Anordnungen für die richtigeren, da er sobald als möglich aus der gefährlichen Position fortsegeln wollte. Das Manöver des Aussegelns gelang indeß nicht; mit der Dünung wurde das Schiff mehr und mehr auf den Strand geschoben. Man mußte bald darauf wieder den Anker fallen lassen. Um 10 Uhr näherte sich der „Polynesia“ der Dampfer „Nelson“, ein Passagierdampfer von 90 Pferdekraften, und bot seine Assistentz gegen Bezahlung von £ 1000 an. Da der Dampfer anscheinend zum Abschleppen nicht stark genug, auch der geforderte Hilfslohn zu hoch war, lehnte Schiffer Reitmann die Assistentz ab und machte bei steigendem Wasser weitere Versuche, das Schiff abzusegeln. Auch diese Versuche waren gleich den vorigen erfolglos und trieb das Schiff um 12 Uhr auf felsigen Grund. Jetzt nahm Schiffer Reitmann die Assistentz an, doch vermochte der Dampfer die „Polynesia“ nicht abzuschleppen. Das Schiff legte sich auch mehr und mehr nach Steuerbord über, heftig aufstoßend. In Folge des Arbeitens des Schiffes auf dem harten Grund wurde dasselbe leck; um 2 Uhr peilte man bereits 2 Fuß Wasser im Schiff. Als im Laufe des Nachmittags das Newhavener Eiseboot längsseite kam, erklärte die Mannschaft, nicht länger an Bord bleiben zu wollen. Da die Masten durch das heftige Aufstoßen des Schiffes in Bewegung waren, weigerten sich die Leute, die Segel fest zu machen und wurde das Schiff in diesem Zustande dann verlassen, in der Absicht, mit fallendem Wasser wieder zurückzukehren. Da das Eiseboot aber wieder nach Newhaven zurück-

fuhr, ging die Mannschaft dort ebenfalls hin. Außer dem Dampfer „Nelson“ wurde auch noch der starke Schlepper „Lady Vita“ aus Dover zur Assistenz angenommen und wurden an den folgenden Tagen vielfache Versuche gemacht, Schiff und Ladung zu retten. 430 Tons Salpeter wurden in guter Beschaffenheit gelandet. Die Bergung des Schiffes gelang indeß nicht. Zwar brachte man das Schiff noch weiter westwärts in die Bucht von Beachy Head hinein und auf Sandboden, doch fiel dasselbe ganz auf die Seite und wurde in dem Sturm am 20. Mai vollständig wrack.

Das Wrack des Schiffes wurde mit geborgenem Proviant und Inventar für 267 £ 17 sh. verkauft.

Ueber die Ursachen des Unfalls haben vor dem deutschen Consulat zu Shoreham Ermittlungen und Beweiserhebungen stattgefunden und gelang es, einen Theil der nach Hamburg zurückgekehrten Leute vor dem Seeamt zu vernehmen. Zu den Acten gelangte noch eine vor einem englischen Notar in Newhaven belegte Verklärung.

Durch die vor dem Seeamt stattgehabte Beweisaufnahme wurde festgestellt, daß das Loth zur Controlirung der Navigirung nicht gebraucht worden ist.

Als Ursache der Strandung geben Schiffer Reitmann und seine Officiere eine Stromversetzung an, welche sie bei dem nebeligen Wetter vor der Strandung nicht rechtzeitig bemerkt hätten. Die gesetzten Course sollten das Schiff auf 4 Seemeilen von Beachy Head freiführen. Da sie noch um Mitternacht vor der Strandung eine genaue Peilung von Owers Feuerschiff gehabt, hätten sie sich in ihrer Position durchaus sicher gefühlt.

Beim Verlassen des Schiffes ist Schiffer Reitmann nach Angabe der Besatzung betrunken gewesen. Schiffer Reitmann bestreitet dies; er giebt zwar zu, daß er nach der Strandung Spirituosen getrunken habe, in folge des Unfalls habe er sich nur in einer begreiflichen großen Aufregung befunden.

Bei der Prüfung des Beweisergebnisses führte der Reichscommissar die Strandung auf eine mangelhafte und sorglose Navigirung, den Verlust des Schiffes auf einen Mangel an Umsicht und Entschlossenheit in der Anordnung der richtigen Maßnahmen zur Abbringung des Schiffes zurück und stellte gegen den Schiffer Reitmann den Antrag auf Entziehung der Gewerbebefugniß.

Nach dem vorstehend mitgetheilten Thatbestand kann es nicht zweifelhaft sein, daß die Strandung in erster Linie mit durch das

nebelige unsichtige Wetter herbeigeführt worden ist, welches in den letzten Stunden vor der Strandung herrschte.

Ein weiterer Umstand, welcher auf die Strandung von Einfluß gewesen ist, ist allerdings die Strömung gewesen, durch welche das Schiff in die Einbuchtung des Landes zwischen der Insel Wight und Beachy Head hineingeführt wurde.

Es fragt sich nun, ob Schiffer Reitmann überhaupt aber diese Umstände bei seiner Navigirung in gebührende Berücksichtigung gezogen hat, und da läßt sich nicht verkennen, daß dies nicht in hinreichendem Maße geschehen ist.

Der Cours, den Schiffer Reitmann steuern ließ, war der englischen Küste reichlich nahe und mußte das Schiff der Einwirkung der Strömungen, welche in die Einbuchten der Küste verschiedentlich stark hineinsetzten, ausgesetzt sein. Bei nebligem Wetter mußten diese Einwirkungen natürlich um so gefährlicher werden, weil es an der Möglichkeit des rechtzeitigen Erkennens der Verletzung des Schiffes fehlte. Jene Verletzung der „Polynesia“ muß in der Nacht vor der Strandung noch besonders dadurch gefördert sein, daß bald nach 2 Uhr der Ebbstrom das Schiff auf der Lurseite, auf Steuerbord, traf.

Wie die Verhandlungen ergeben, hatte man an den vorhergehenden Tagen im Canal bei dem sichtigen Wetter die Abstände von der Küste nur nach oberflächlichen Schätzungen bestimmt. Genau kannte man daher den Abstand vom Lande bei dem Eintritt des nebeligen Wetters nicht. Steuermann Mangelsdorff hat zwar in Bezug auf den Abstand vom Owers Feuerschiff — das zuletzt vor der Strandung gesichtete Feuer — angegeben, daß er denselben durch zweimalige Peilung und die in der Zwischenzeit gesegelte Distanz bestimmt habe. Allein einmal ist diese Bestimmung der Distanz, wie Mangelsdorff selbst zugab, ohne Berücksichtigung der starken Strömung gemacht, dann sind auch augenscheinlich die bei jener Angabe gegebenen Zeiten nicht richtig. Um 8 Uhr hatte man St. Catharines Point in NW, um 10 Uhr will Steuermann Mangelsdorff Owers Licht diwars und um 12 Uhr daselbe in NW $\frac{3}{4}$ W gehabt haben. Dies gäbe für die ersten beiden Stunden von 8 bis 10 Uhr eine Distanz von ungefähr 26 Seemeilen und für die letzten beiden Stunden von 10 bis 12 Uhr eine Entfernung von nur ungefähr 7 Seemeilen.

Es erweisen sich hiernach jene Angaben des Steuermanns Mangelsdorff über die angebliche Controle der gesegelten Distanz als durchaus unzuverlässig und kann das Seeamt aus diesem Grunde auch nicht annehmen, daß jener angegebene Abstand von 7 Seemeilen

von Owers Feuerschiff so unbedingt richtig ist, wie Steuermann Mangelsdorff denselben hinstellte. Es ist durchaus nicht unwahrscheinlich, daß die „Polynesia“ schon der Küste näher gestanden hat, als geschätzt wurde. Dadurch, daß, wie vorhin schon erwähnt worden, von 2 Uhr Nachts an der Ebbstrom noch die Kurseite des Schiffes traf, mußte die „Polynesia“ noch weiter in die Bucht hineingerathen.

Daß man alles dies an Bord der „Polynesia“ bei der Unsicherheit der Position nicht in Betracht zog, war sorglos und nachlässig. Die Möglichkeit, diese Umstände zu erkennen und zu berücksichtigen, hatte Schiffer Reitmann vollauf. Bei Eintritt des Nebels hätte der mißweisende O₃S₃Curs, welcher schon ohne Berücksichtigung des Stromes das Schiff bei Beachy Head nicht in einem Abstand von 4 Seemeilen, wie beabsichtigt, sondern in einem Abstand von nur 2 1/2 Seemeilen vorbei und dann direct auf das Royal Sovereign Feuerschiff zuführte, nicht beibehalten werden dürfen, jedenfalls hätte man sich von seiner wirklichen Position durch das Loth überzeugen müssen.

Eingestandenermaßen ist das Loth im Canal auf der „Polynesia“ aber überhaupt nicht ein einziges Mal geworfen worden.

Auch nach dem Erblicken der Küste um 5 Uhr 30 Minuten Morgens und nach der vom Steuermann Mangelsdorff gemachten und dem Schiffer Reitmann mitgetheilten Wahrnehmung, daß das Wasser heller werde, genügte es nicht, den Curs S₀₃O_{1/2}O zu nehmen, da die Küste von Beachy Head sich ungefähr S₀ mißweisend erstreckt, sondern man hätte sofort noch erheblich weiter südlich steuern müssen, um gut von der Küste und den Royal Sovereign Shoals frei zu kommen. Das hätte Schiffer Reitmann bei einiger Ueberlegung sich selbst sagen müssen.

Unter allen Umständen hätte man aber doch wenigstens zu dieser Zeit lothen sollen, da jene Wahrnehmung bezüglich der Entfärbung des Wassers deutlich zeigte, daß das Schiff sich auf flachem Wasser befand.

Allein auch jetzt noch unterblieb jede Vorsichtsmaßregel aus der einfachen durch nichts sicher begründeten Annahme, daß man Beachy Head schon passirt habe. Es war dies um so unbegründeter, als man von der Küste nur das Unterland sehen konnte und hieran einen sicheren Anhalt nicht hatte.

Diese Art der Navigirung ist eine im höchsten Grade nachlässige und dieser Nachlässigkeit ist es hauptsächlich zuzuschreiben, daß das Schiff auf den Strand gerieth. Nebel und Stromversetzung haben zwar, wie erwähnt, in gewisser Weise mitgewirkt, das Schiff der

Unfallsstelle zuzuführen; die Strandung wäre aber bei sorgfältiger Navigirung zu vermeiden gewesen, denn vor allem mahnte der Nebel zur Vorsicht und zum Werfen des Lothes; durch den Lothwurf wäre dann auch die Versekung des Schiffes sofort bemerkt worden.

Wenn nun Schiffer Reitmann sich vor der Strandung einer großen Sorglosigkeit und Nachlässigkeit schuldig gemacht hat, so hat er nach der Strandung sich unzeitig beeilt, das Schiff abzubringen, ehe die Umstände solches wirklich gestatteten und ist dadurch der Verlust des Schiffes hauptsächlich verschuldet worden.

Die „Polynesia“ war immerhin noch unter sehr günstigen Verhältnissen gestrandet; der Wind war leicht, die Richtung desselben gestattete das Absegeln, sobald das Schiff nur wirklich wieder gut flott war. Einstweilen saß es auf Sandgrund, das Wasser war nur noch kurze Zeit im Fallen begriffen, mit Eintritt der dort starken Fluth mußte das Schiff von selbst flott werden. Inzwischen war das Wetter wieder hell geworden, man durfte erwarten, vom Lande gesehen zu werden, jedenfalls konnte man Signale um Hülfe nach dem Lande hin machen, welche auch zweifellos von dem nahen Beachy Head Feuerturm oder den übrigen Küstenplätzen gesehen worden wären. Schiffer Reitmann hat Signale, um Hülfe zu erlangen, aber nicht gemacht, da er offenbar selbst seine Position für eine durchaus ungefährliche ansah. Das Aufstoßen des Schiffes auf Grund in der Dünung war für das Schiff das einzig gefährliche.

Dem Schiffer Reitmann mußte nun vor allem daran liegen, mit der Fluth für sein Schiff mehr Wasser unter dem Kiel zu erhalten, denn dann hörte das Aufgrundstoßen des Schiffes auf und dann konnte allein auch erst das Absegeln gelingen. Zu diesem Zweck hätte Schiffer Reitmann unbedingt zunächst Warpanker ausbringen müssen, um sein Schiff in tieferes Wasser zu warpen, und konnte er dies mit seiner Mannschaft nicht allein ausführen, so hätte er die Hülfe des Dampfers „Nelson“ annehmen müssen, welcher schon bald nach Eintritt der Fluth sich bei dem Schiffe einfand, einerlei ob der Preis ein hoher war oder nicht. Daß im Fall erheblichen Uebermaßes die nothgedrungen dem Dampfer für die Hülfe zugesicherte Vergütung sich gerichtlich würde herabsetzen lassen, mußte Reitmann als Schiffer wissen. Daß Schiffer Reitmann in der gegebenen Lage daher die Hülfe des Dampfers „Nelson“ nicht annahm, war ein entschiedener Fehler.

Diesem Vorwurf gegenüber hat Reitmann sich darauf berufen, daß der Dampfer zu schwach zur Hülfeleistung gewesen sei. Allein

einen Beweis für seine Behauptung hat Schiffer Reitmann nicht, denn es wurden in jener Lage, in welcher das Schiff von dem Dampfer angetroffen wurde, nicht einmal Versuche zur Abbringung des Schiffes mit demselben gemacht. Mag nun auch vielleicht die Maschine des Dampfers nicht stark genug gewesen sein, das Schiff, so lange es noch völlig festsaß, vom Grunde abzuschleppen, wie dies thatsächlich später, als das Schiff auf felsigem Grund saß, denn auch nicht gelang, so hätte der Dampfer doch entweder, wie vorhin schon erwähnt, zum Ausbringen geeigneter Warpanker behülflich sein oder doch der „Polynesia“ bei den Versuchen, abzusegeln, assistiren können. Immerhin hätte die Hülfe des Dampfers doch dazu ausgereicht, die „Polynesia“ in der zum Abschleppen günstigen Lage zu halten, bis geeignetere Hülfe zur Stelle gerufen worden wäre.

Von allem diesem geschah nichts. Schiffer Reitmann bestand darauf, sein Schiff ohne fremde Hülfe abzubringen und ließ zu diesem Ende mit Eintritt der Fluth einfach den Anker lichten und Manöver zum Absegeln machen, ehe das Schiff überall genügend flott war. Auch setzte derselbe selbst, nachdem das Absegeln schon das erste Mal mißlungen war, jene ersichtlich verkehrten Maßnahmen noch während mehrerer Stunden fort. Die Folge hiervon war, daß die anfangs günstige Lage des Schiffes sich wesentlich verschlimmerte und dasselbe mit der Fluth und dem auf Land zu stehenden Wind immer höher auf den Strand, schließlich sogar auf Felsen gerieth, ehe es überhaupt Fahrt gewinnen konnte.

Dies alles sind Maßregeln, die von einem großen Mangel an Besonnenheit und Ueberlegung des Schiffers zeigen. Es kommt noch hinzu, daß Steuermann Mangelsdorff mit den Maßnahmen des Schiffers nicht einverstanden war und den Schiffer von seinem unzeitigen Vorhaben, gleich mit Eintritt der Fluth abzusegeln, abrieth. Schiffer Reitmann wies den Rath unter Berufung auf das von ihm geführte Commando zurück.

Die Beweisaufnahme hat darüber, woher offenbar dieser Mangel an Besonnenheit und Ueberlegung des Schiffers stammt, ein höchst trauriges Bild entrollt; sie hat ergeben, daß Schiffer Reitmann nach dem Festgerathen sich schwer betrunken hat. Wenngleich sich im einzelnen nicht feststellen ließ, wann die Einwirkung der Spirituosen die Entschlüsse des Schiffers beeinflusst hat, da die Mannschaft nur mit Widerstreben die hierauf bezüglichen gravirenden Aussagen machte, so hat das Seeamt aus der Verhandlung doch die Ueberzeugung

gewonnen, daß die Trunkenheit des Schiffers demselben die ruhige Ueberlegung völlig benommen hat.

Begreiflicher Weise mag die große Erregung des Schiffers in Folge des Unfalls viel dazu beigetragen haben, diesen Zustand schon nach dem Genuß nur geringer Quantitäten Spirituosen herbeizuführen. Daß Schiffer Reitmann sich aber hinreißen ließ, in solcher Lage seine Selbstbeherrschung so völlig zu verlieren, daß er im Angesicht der gesammten Mannschaft seines eigenen Schiffes und derjenigen des Rettungsbootes aus Trunkenheit unfähig war, selbst von Bord zu gehen und in das Boot hineingebracht werden mußte, zeigt einen bedenklichen Mangel einer Character-Eigenschaft, welche vor allem einem Schiffer eigen sein muß.

Nach Matrose Revera soll Schiffer Reitmann auch während der Reise betrunken gewesen sein. Steuermann Mangelsdorff war zu keiner positiven Antwort hierüber zu bewegen. Steuermann Nuhagen stellt dies überhaupt in Abrede.

Bei solcher Sachlage, wo durch grobe Nachlässigkeit des Schiffers die Strandung und durch gänzlichen Mangel an Besonnenheit und ruhiger Ueberlegung desselben der Verlust jenes schönen Schiffes mit seiner werthvollen Ladung herbeigeführt worden ist, giebt das Seeamt dem Antrage des Reichscommissars Folge und entzieht dem Schiffer Johann Nicolaus August Reitmann die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes.

~~~~~

65. Spruch des Seeamts zu Stettin vom 31. October 1889 und Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts vom 10. Juli 1890, betreffend den Zusammenstoß der Barck „Hongkong“ von Stettin mit der Brigg „Carl Johann“ von Stettin.

~~~~~

Der Zusammenstoß zwischen der Barck „Hongkong“ und der Brigg „Carl Johann“ im Kattegat am 19. Juli 1887 ist von dem Steuermann Neitzel der Barck „Hongkong“ durch unzeitiges Setzen des großen Bramsegels verschuldet worden. Dem Antrage auf Entziehung der Befugniß zur Ausübung des Schiffer- und Steuermannsgewerbes gegen den Steuermann Neitzel war nicht zu entsprechen.