

Der Untergang der „Dresden“ vor dem Seeamt in Bremerhaven

*Übertragen aus der Abend-Ausgabe des „Hamburger Fremdenblattes“,
Erste Beilage zu Nr. 184, vom 6. Juli 1934*

Kurz vor 2 Uhr drängten und schoben sich in dem Gerichtshause, in dessen Fenster die Mastspitzen von Schleppern und Fischdampfern schauen können - das Seeamt ist zu klein für diesen Zeugen- und Sachverständigen-Apparat - massive Schultern von Matrosen, Heizern, Steuerleuten, Stewards, Mannschaften der „Dresden“, die als Zeugen geladen sind. Weißköpfige Kapitäne, Seefahrtsschüler und Fahrensleute aller Grade als Zuhörer.

Ein Beamter verstaubt mit vieler Geschicklichkeit die Massen in dem kleinen freundlichen Raum. Das Gemurmel bei der Platzverteilung flaut ab, als Kapitän [Wilhelm] **Petermöller**, der Führer der „Dresden“, und Generaldirektor Dr. [Rudolph] Firlé vom Norddeutschen Lloyd den Sitzungssaal betreten.

Um 2 Uhr 15 nahmen Richter Gründer, der Vorsitzende, und Konteradmiral a.D. [Friedrich] Hermann, der Reichskommissar, Platz. Die Verhandlung beginnt. Über dem Gerichtssaal schwebt eine Atmosphäre von Spannung, als Kapitän Wilhelm **Petermöller**, 56 Jahre alt, sein Kapitänspatent über den Tisch dem Vorsitzenden überreicht.

Der Führer der „Dresden“ [Wilhelm **Petermöller**] berichtet:

Ich bin seit Anfang Januar 1933 Kapitän der „Dresden“, habe u.a. drei Reisen nach Norwegen und vier nach England gemacht. Im Stavanger Fjord war ich zum ersten Male.

Über die Spezialkarte gebeugt erklärt er: Wollte nicht in den Hardanger Fjord einbiegen wegen des unsichtigen Wetters. In Kopervik kamen die Lotsen Jacobsen und Lind an Bord. Gingen später vor Anker wegen Nebels, dann Anker auf, wieder unsichtiges Wetter, raus in die See. Wie es dann klarer wurde und das Barometer weiter stieg, entschloß ich mich, in den Fjord einzufahren, nachdem ich vorher die Lotsen nach dem Zertifikat für diese Gegend gefragt. Sie antworteten mit ja. Sah bald ein Seezeichen und wußte, wo wir waren. Steuernach Lotsenanweisung, die ständig durch Peilungen der Offiziere kontrolliert wurden. Dem Lotsen selbst gab ich keine Anweisung. Kannte ihn seit drei Reisen als zuverlässigen Mann. Die „Dresden“ hatte die Höchstkategorie des Germanischen Lloyd, war gut steuerfähig, und ich kenne ihre sonstigen Seeigenschaften seit anderthalb Jahren.

Admiral Hermann: Stimmt es, daß Lotse Lind zum erstenmal an Bord war?

Kapitän Petermöller: Jawohl, hatte jedoch volles Vertrauen zu ihm und zu meinem Ersten Offizier, der die Wache hatte.

Admiral Hermann: Glauben Sie, dass dem Ersten Offizier durch die Einweisung des Lotsen die Verantwortung abgenommen wird? Haben Sie in dieser Hinsicht spezielle Anweisungen ihrer Reederei?

Kapitän Petermöller: Der Erste Offizier sollte ständig die Kurse kontrollieren. Im übrigen ist es in der Praxis üblich, daß man sich an die Anweisungen des Lotsen hält, die ständig verfolgt und kontrolliert werden.

Dann sagt der *Erste Offizier von der Osten* aus.

Er ist 42 Jahre alt, im Besitze des Kapitänpatents. Er hat am Tage der Strandung um 4 Uhr nachmittags die Wache übernommen. Auch er hält den Lotsen Lind für unbedingt zuverlässig. Er (der Lotse) fuhr nach dem Gedächtnis. Ich nahm ständig Ortsbestimmungen des Schiffes durch Peilungen vor. Wir fuhren mit 16 Seemeilen Geschwindigkeit, der Strom war westlich. Die Verständigung mit Lind war englisch. Ursgrund-Bose hatte ich 1 Grad Backbord. Wir steuerten zwischen zwei Seezeichen hindurch. Er führt den Unfall auf verborgene Felsen oder auf eine vertriebene Boje zurück. (Inzwischen hatte sich herausgestellt, daß die Boje um 60 Meter vertrieben war). Ich trage trotz der Anweisungen der Lotsen die volle Verantwortung für das Schiff.

Sie haben, wirft *Admiral Hermann* ein, nicht über die Stromversetzung mit dem Lotsen gesprochen. Es wäre notwendig gewesen, die südliche Versetzung zu betonen, die Sie an hand der Peilungen wahrgenommen haben.

Der *Erste Offizier*. Jawohl.

Admiral Hermann: Nachdem Sie nun drei Peilungen vorgenommen haben und eine südliche Stromversetzung festgestellt haben, warum haben Sie nach dem neuen Kurs nicht eine weitere Peilung vorgenommen?

Der *Erste Offizier*. Ich hielt das aus der Situation heraus nicht für erforderlich, da ich und die Lotsen die Stromversetzung nach Süden oder Südwesten bei der kurzen Fahrstrecke für zu gering erachtete. Es hätte sich dabei höchstens um 60 Meter nach Süden handeln können, die aber wegen des mehrere hundert Meter betragenden Abstandes von den Untiefen des Ursgrund-Komplexes keine Gefahr bildeten.

Nacheinander wurde der *Dritte Offizier Friedling*, der *Steuerer Habben* und der *Ausguckmann, Matrose Müller*, vernommen. Sie haben die Abstände von der maßgebenden Backbord-Boje übereinstimmend mit der Annahme des Ersten Offiziers auf zwei bis drei Schiffslängen geschätzt.

Das Ergebnis der *Lotsenvernehmung* hier und vor dem norwegischen Seeamt ergab folgende Tatsachen:

Als Aussage von *Jacobsen*: Es ist bei den Fahrten durch die norwegischen Schären üblich, daß Kapitän und Offiziere den Lotsen die Führung überlassen. Eine Stromversetzung ist keine wesentliche Bedeutung beizumessen. Den Lotsen ist von der tatsächlichen Stromversetzung auf Grund der drei Peilungen keine Mitteilung gemacht worden. Der Schiffsort der „Dresden“ konnte zur Zeit des Unfalles genau festgestellt werden. Beide Bojen lagen bereits weiter achterlicher als quer. Die „Dresden“ ist auf eine in den Karten nicht verzeichnete Untiefe gelaufen. Das Gewässer ist seit 1864 nicht mehr vermessen. Ferner ist es klar, daß die Boje vertrieben worden ist.

Die Aussage des *Lotsen Lind* ergab: Die Strecke ist ein allgemein bekanntes Fahrwasser. Er ist der Meinung, daß die „Dresden“ nicht auf den Arsgrund selbst aufgelaufen ist, sondern auf einer nicht verzeichneten Untiefe auf Grund geriet. Die Ermittlungen des deutschen Konsuls ergaben, daß die Backbordboje tatsächlich um 100 Meter südlicher als auf der Karte angegeben gelegen hat. Die Vermessungen haben diese Tatsache zweifelsfrei ergeben.

Kapitän Petermüller schildert die Rettung:

Das Schiff ist nach dem ersten Auflaufen mit dem Vorschiff noch einmal mittschiffs an Grund geraten und dann wieder freigekommen. Ich habe sofort das Stoppen der Maschinen veranlaßt und nach der Feststellung des freien Schwimmens das

Kommando auf „Langsam voraus“, dann „Voll vorwärts“ gegeben. Ich versuchte, so schnell wie möglich nach Köpervik zu fahren, um mich unter Landschutz zu begeben. Die 13 Schotten waren geschlossen, das Schiff hatte 10 Grad Schlagseite. Durch Signale ließ ich die Passagiere an Deck beordern und Schwimmwesten aushändigen. Die Rettungsboote wurden zu Wasser gelassen und die Steuerbord-Boote mit weiblichen Passagieren besetzt.

Der norwegische Dampfer „*Kong Haakon*“, durch Dampfpfeifensignale herangeholt, steuerte uns an.

Da das Schiff doch nicht mehr zu halten war, entschloß ich mich, die „Dresden“ auf Strand zu setzen. Das Aufsetzen auf den felsigen Grund, der kein seichtes Vorland hatte, erfolgte ohne Zwischenfall, und es gelang, die „Dresden“ an dem vorspringenden Felsen mit Leinen zu befestigen. Ferner ließ ich Anker werfen.

Die „*Kronprinzessin Martha*“, die gleichfalls am Unfallort erschienen war, nahm über 500 Passagiere aus unseren Booten über, während der „*Kong Haakon*“ trotz der drohenden Gefahr des Umschlagens der „Dresden“ sich längseits legte und einen weiteren großen Teil unserer Passagiere und Besatzungsmitglieder von Bord zu Bord übernahm.

Die Vernehmung des 3. *Offiziers*, des *Bootsmannes*, eines *Trimmers* und zweier *Stewards* vervollständigte daß von Kapitän Petermüller entworfene Bild in vielen Einzelheiten.

Die Vernehmung zeugte von prachtvoller Haltung der *Seeleute*, die unter Hintansetzung des eigenen Lebens sich auf die schnelle Abwicklung des Bootsmanövers konzentrierten und mit außergewöhnlicher Energie und Umsicht überall einsprangen, wo Not am Mann war.

Nach der Pause ergriff *Reichskommissar Konteradmiral Hermann* das Wort: Es liegt kein Grund zu einer Beanstandung vor. *Kapitän Petermüller* hat nach anstrengendem 48stündigem Dienst die Kommandobrücke zu kurzer Ruhe verlassen. Dem Führer des Schiffes kann auch kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er dem Lotsen keine Anweisung gegeben hat, Ursgründen nördlich oder südlich zu umfahren, da er sich auf den diensttuenden Lotsen vollkommen verlassen konnte. In den norwegischen Schären ist es üblich, dem wachhabenden Lotsen ganz besonderes Vertrauen zu schenken. Trotzdem muß festgestellt werden, daß die Verantwortung für das Schiff dem wachhabenden Offiziere allein zukommt. Die Kreuzpeilungen des ersten Offiziers haben eine Stromversetzung des Schiffes nach Süden ergeben, von dem der wachhabende Lotse nicht unterrichtet worden ist. Nach alter navigatorischer Regel, daß schwimmende Seezeichen immer einmal vertreiben können, hätte man sich auf diese schwimmenden Zeichen, nämlich die Arsgunden-Boje und die Stolesflua-Boje an steuerbord nicht allzusehr verlassen dürfen.

Die Lösung der Schuldfrage ist nicht einfach. Zweifelsfrei steht fest, daß die „Dresden“ nicht an Grund gehalten wäre, wenn man einen Umweg von zehn Minuten um Ursgründen gewählt hätte. Der Kurs war richtig, aber der anzulaufende Ort Studesnäs war entgegen den Beobachtungen wohl nicht voraus, sondern einige Punkte südlicher davon. Das Schiff hat auf einem anderen Punkt gestanden als angenommen, weil vergessen worden war, Peilungen vorzunehmen und den Standort noch einmal zu kontrollieren.

Der Reiskommissar hob die Ereignisse nach der Strandung hervor und bezeichnete die von *Kapitän Petermöller* ergriffenen Maßnahmen und die entsprechende Ausführung aller Teile der *Besatzung* als vorbildlich und mustergültig. (...)

Das *Seeamt in Bremerhaven* hat nach der Verhandlung über den Untergang des Dampfers „Dresden“ folgenden Spruch gefällt:

Der unter Lotsenberatung aus dem Stavanger Fjord kommende Fahrgästedampfer „Dresden“ ist am 20. Juni 1934 um 19 Uhr 18 bei Einlaufen in den Carmsund bei Arsgrunden über Felsen und Untiefen gelaufen und hat sich dabei den Boden derart aufgerissen, daß er auf der Insel Carmoe aufgesetzt werden mußte, um ein sofortiges Sinken zu verhüten. Das Schiff hat dann nach Absetzung der Fahrgäste und des entbehrlichen Teils der Mannschaft eine derartige Schlagseite erhalten, daß es am 21. Juni 1934 um 2 Uhr 45 verlassen werden mußte. Um 7 Uhr 11 ist es zu zwei Drittel seiner Länge versunken. Es ist als verloren anzusehen. Die Grundberührung ist in erster Linie auf das von der norwegischen Behörde inzwischen festgestellte Vertreiben der Arsgrunden-Boje nach Süd zurückzuführen, ferner darauf, daß der Lotse offenbar die südliche Grundversetzung des Schiffes nicht genügend berücksichtigt hat, und schließlich darauf, daß der wachhabende Offizier in berechtigtem Vertrauen auf den bewährten Lotsen die vorher anerkanntenswert häufig vorgenommenen Kreuzpeilungen zu Bestimmungen des jeweiligen Schiffsortes bei und nach der Lotsenkursänderung nicht nochmals genommen hat.

Die *Schiffsleitung* trifft im übrigen kein Verschulden. Ihre Navigierung läßt die gebotene Sorgfalt nicht vermissen. Sie durfte sich insbesondere auch bezüglich der Frage, ob der Arsgrund nördlich oder südlich zu passieren sei, auf den Lotsen verlassen. Die Maßnahmen nach dem Unfall waren richtig, die Rettungsmaßnahmen sachgemäß, das Verlassen des Schiffes berechtigt.

Schiffsleitung und Besatzung ohne Ausnahme haben dabei dank ihrer langjährigen Schulung eine mustergültige Pflichterfüllung gezeigt, so dass sich die Rettung der 975 Fahrgäste der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ in völliger Ordnung vollziehen konnte. Beim Zuwassergehen des mit weiblichen Fahrgästen besetzten Bootes 7 ist der Läufer des hinteren Bootsteiles ausgeranscht, so daß ein Teil der Bootsinsassen ins Wasser gefallen und verletzt ist. Der *Steward Bruns*, der sofort vom Bootsdeck aus ins Wasser sprang, sowie der *Steward Haltenhof* und der *Trimmer Allers* haben sich bei deren Rettung besonders hervorgetan.

Bedauerlicherweise sind zwei weibliche Fahrgäste nach der Rettung anscheinend an Herzschwäche verstorben. Das Rettungswerk der norwegischen Dampfer „*Kong Haakon*“ und „*Kronprinzessin Martha*“ sowie die Hilfsbereitschaft der Reederei des letzteren, der Stavanger Dampfschiffahrtsgesellschaft, sind dankbar anzuerkennen, ebenso die Fürsorge des französischen Uvisos „*Ardent*“ für die Besatzung. Die Aufnahme und Unterbringung der Schiffsbrüchigen durch die norwegische Bevölkerung ist in vorbildlicher, menschenfreundlicher Weise geschehen, so daß die Beteiligten nicht nur der Dankbarkeit der Geretteten, sondern aller deutschen Volksgenossen gewiß sein dürfen.