

Protokoll über die **Seeamtsverhandlung**
am 23.04.1953 wegen Seeunfall MS. „**Melanie Schulte**“
Protokollführer: Heinz Esser i. A. Konsul Bernhard Schulte
Reederei Schulte & Bruns, Emden, Ringstr. 2

Ort: Hamburg, am Holstenwall, Gewerbehaus

Beginn: 10.00 Uhr

Seeamt: Seeamtsdirektor Gieser, Bundesbeauftragter Vizeadmiral a. D. Anker, 4 Beisitzer,
Schriftführer.

Zunächst bittet **Direktor Gieser** die Anwesenden, sich zum Gedenken an die Toten, die am 21.12.1952 zum 22.12.1952 auf ihrem Motorschiff draußen auf See geblieben sind, von ihren Plätzen zu erheben.

„Wir stehen heute vor der schweren Aufgabe“, führt Direktor Gieser an, die Ursache eines Seeunfalls klären zu müssen, der den **Totalverlust** eines modernen, neuen Schiffes zu Folge hatte, für den es aber keine lebenden Zeugen gibt. Es ist ein Fall, der in der Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, solange es Seeämter gibt, in diesem Ausmaß nur noch eine Parallele aufzuweisen hat. Damals – es war im März 1938 – verschwand das Segelschulschiff „Admiral Karpfanger“, das der Hamburg Amerika-Linie gehörte, mit seiner 60-köpfigen Besatzung spurlos. Kein einziger dieser Männer wurde je wieder gesehen. Jetzt ist es das erst einige Wochen zuvor neu in Dienst gestellte Motorschiff „Melanie Schulte“, das uns durch sein völliges Verschwinden Rätsel aufgibt, die zu lösen wir uns ehrlich bemühen wollen. Beide Fälle weisen Parallelen auf: Die Schiffe sind mit der gesamten Besatzung verschwunden – nach dem Unfall sind bei Kap Horn vom „Admiral Karpfanger“, bei den Hebriden von der „Melanie Schulte“ Trümmer angetrieben und geborgen worden, die zweifelsfrei als von den vermissten Schiffen stammend identifiziert werden konnten. **In beiden Fällen sind Augenzeugen der Katastrophe nicht vorhanden.** Hieraus ergab sich schon im Vorverfahren, dass eine lückenlose Aufklärung des Seeunfalls wegen Fehlens der nötigen Unterlagen kaum möglich sein wird. Das Seeamt steht somit heute vor einer wesentlich schwierigeren Aufgabe als bei den sonstigen Untersuchungen, bei denen sich die für die Beurteilung eines Unfalls erforderlichen Beweismittel noch beschaffen lassen. Ich muss daher pflichtgemäß alle geladenen Zeugen und Sachverständigen darauf hinweisen, sich bei ihren Aussagen streng an die Wahrheit zu halten und das Seeamt bei der Feststellung der Ursache des Seeunfalls nach bestem Können zu unterstützen.“

Der Vorsitzende nimmt Platz und führt weiter aus:

„**Ich verlese nunmehr das Protokoll der Vorverhandlung** – Das in Hamburg beheimatete Motorschiff „Melanie Schulte“, dessen Eigentümerin die Reederei Schulte & Bruns, Schiffahrts GmbH in Emden war, wurde im Jahr 1952 bei der Werft Nordseewerke GmbH in Emden erbaut. Es gehörte, wie auch das Schwesterschiff „Henriette Schulte“, zu der sogenannten „Emden Klasse“. Von dieser Klasse fahren weitere fünf Schiffe, nämlich „Franziska Henrik Fisser“ und „Carl Fisser“, die der Reederei Fisser gehören; „Herta Engeline Fritzen“ und „Baldur“ und „Odin“ der Seereederei Frigga.“
Die „Melanie Schulte“ lief am 9. September 1952 vom Stapel und wurde 8 Wochen später der Reederei übergeben. Am 10. November 1952 trat das Schiff nach einer kurzen Probefahrt, die zur vollsten Zufriedenheit verlief, seine erste Ausreise an, die in Ballast von Emden nach Quebec in Kanada führte, wo es am 22. November ohne Zwischenfall eintraf.

Von dieser Fahrt hat der **Kapitän des Schiffes, Heinrich Rohde**, seine Reederei wie folgt in Kenntnis gesetzt:

„Starke Dünung und grobe Winde herrschten schon auf der Ems ab Borkum, so dass es nicht möglich war, den Emslotsen an das Lotsenschiff abzugeben. Bei einer Windstärke von Nordwest 6 bis 7 war hier schon festzustellen, dass das Schiff wunderbar weich in der See lag, nicht einmal hart aufsetzte und trotz Seegangs gute Fahrt machte. In der Nordsee herrschte Wind Nordwest 6. Das Schiff schlingerte weich in der groben See, die querein zum Kurs lief. Bei Ymuiden konnte der Lotse dann trotz ziemlichen Seegangs abgesetzt werden. Während der Überfahrt hatten wir im Atlantik sehr günstiges Wetter. Erst vor der Neufundlandküste briste am 18.11.52 der Wind auf Stärke Ost neun auf, dazu kam eine sehr hohe, durcheinanderlaufende Dünung. Hierbei wurde wiederum festgestellt, dass das Schiff sehr weich und angenehm in der See lag. Der Motor, die Ruderanlage, das Selbststeuer, die Radaranlage sowie die Fahrtmessanlage arbeiteten einwandfrei. Im Zwischendeck Nr. 2 hat sich eine Undichtigkeit gezeigt, außerdem an einigen Stellen leichte Naht- und Nietleckagen, die durch Zementkästen behoben wurden.“

Der Vorsitzende erklärt weiter: Das Schiff trat dann von Quebec aus am 27.11.52 mit einer Ladung Getreide die Heimreise nach Hamburg an, das dann am 10.12. erreicht wurde. Auch auf dieser Rückfahrt traten einige kleine Schäden auf, wie sie bei fast allen Neubauten festzustellen sind, die aber für die Sicherheit des Schiffes belanglos waren. Es waren in der Hauptsache Nietleckagen, durch die das lose geladene Getreide an einigen Stellen feucht geworden ist, so dass insgesamt 14 Tonnen vom Ladungsempfänger reklamiert wurden. Insbesondere traten jene bei den übrigen Schiffen der Emden-Klasse vorhanden gewesenen Spannungsrisse bei der „Melanie Schulte“ nicht auf. Die geringfügigen Reparaturen fielen noch unter Werftgarantie und wurden von einer Hamburger Firma sofort vorgenommen, so dass das Schiff bereits nach zwei Tagen wieder für eine Reise seeklar war. Während dieser kurzen Liegezeit musterten zwei Leichtmatrosen ab, der eine, weil eine Gerichtssache seine Anwesenheit erforderlich machte, der andere, weil ihn der 1. Offizier für die nächste Fahrt noch nicht zum Matrosen befördern wollte, obgleich er früher bei der Fischerei als Matrose gefahren war.

Am 13. Dezember 1952 verließ die „Melanie Schulte“ wiederum in Ballast den Hamburger Hafen zu einer Fahrt nach Narvik. Die Reederei hatte einen Ladevertrag für rund 9000 Tonnen Eisenerz geschlossen, das nach Mobile im Golf von Mexico bestimmt war. Ursprünglich sollte das Schwesterschiff „Henriette Schulte“ die Ladung fahren. Da sich das gleichfalls von Quebec mit Getreide kommende Schiff jedoch verspätet hatte und nicht mehr rechtzeitig eingetroffen war, musste dafür die „Melanie Schulte“ in See gehen. **In Narvik** wurden aus 259 Spezial-Waggons der Erzbahn, die von Kiruna nach Narvik führt, insgesamt **9 307 Tonnen Eisenerz** in vier von den vorhandenen fünf Laderäumen geschüttet, **wobei Raum I, der vorderste**, leer blieb. Am 17. Dezember hat das Schiff Narvik mit Mobile als Bestimmungshafen verlassen. Kapitän Rhode hatte von seiner Reederei keine Anweisungen über die einzuschlagende Route erhalten, sie stand in seinem freien Ermessen und wurde bedingt durch die dort herrschenden meteorologischen Verhältnisse. Ebenso war es ihm überlassen, wie er die Ladung im Schiff verteilte. Zwei Tage später, also am **19. Dezember 1952**, hatte **Kapitän Rhode**, als sich das Schiff bei Windstärke 6 querab von Svinö befand, noch ein **Seefunkgespräch** mit dem Prokuristen der Reederei geführt, worin er mitteilte, dass er die Nordroute, also zwischen Großbritannien und Island, fahren werde. **Er gab dabei noch an, dass sich das Schiff mit seiner Erzladung sehr gut in der See verhalte, er also nicht die geringste Sorge habe.**

Abermals zwei Tage später ist vom Schiff ein Funkspruch an die Reederei aufgegeben worden, wonach die Position der „Melanie Schulte“ aufgrund des Mittagsbesteckes 58°22' Nord und 9°33' West war. **An diesem Tag hat das Schiff noch bis 23 Uhr mit der Seefunkstelle Norddeich in Verbindung gestanden.** Seit dieser Zeit fehlt jede weitere Nachricht von der „Melanie Schulte“.

Auf Betreiben der Reederei und deutscher Ministerien wurden alsbald Suchaktionen eingeleitet, die jedoch ohne Erfolg blieben.

Im Januar 1953 wurde der fragliche Seeraum auf Bitten deutscher Regierungsstellen mehrfach von Flugzeugen der britischen Royal Air Force abgeflogen. Aber auch dies blieb ergebnislos. Lediglich am 3. Januar wurde auf 54°58' N und 18°32' W ein großer Ölfleck gesichtet, schwimmende Wrackteile konnten aber nicht ausgemacht werden. Die britische Admiralität ließ an alle in See befindlichen britischen Schiffe und Flugzeuge einen Funkspruch verbreiten – Sucht nach deutschem 6000 Tonner „MELANIE SCHULTE“ auf dem Weg zwischen Narvik und Mobile. Letzte Position westlich Hebriden. -

Erst einen vollen Monat nach der letzten Positionsmeldung wurde dem Receiver of Wreck (Strandvogt) in Stornoway auf der schottischen Hebriden-Insel Lewis gemeldet, dass bei den äußeren Hebriden eine Anzahl Planken und Lukenstücke an Land gespült worden seien. Eine Woche später erhielt er einen Bericht, wonach auf derselben Insel eine zerbrochene Tür oder das Stück einer Sperrholzwand mit einem kleinen schwarzen Schild, welches die Inschrift „Mithörleitung“ trägt, gefunden worden ist. Schließlich wurde am 17. Februar an der Westseite von Benbecula Island ein Rettungsring mit der Aufschrift „Melanie Schulte“ geborgen. Ein Teil dieser geborgenen Trümmer ist nach Hamburg geschickt und von der Bauwerft einwandfrei als von dem Motorschiff „Melanie Schulte“ stammend erkannt worden. Diese Teile stehen hier vor Ihnen aufgebaut.

Im Hinblick auf die inzwischen verstrichene Zeit und die aufgefundenen Trümmer muss geschlossen werden, dass dem Schiff in der Zeit zwischen dem **21. Dezember 1952, 23 Uhr, und dem 22. Dezember 1952 ein Unfall zugestoßen ist, der den Totalverlust des Schiffes und den Tod der aus 35 Personen bestehenden Besatzung zur Folge gehabt hat.:** Das Schiff, das einen Wert von 8 200 000.00 DM hatte, war mit 7 800,000,00 DM versichert.

Der Vorsitzende machte eine kurze Pause und nimmt ein neues Schriftstück vor:

„Ich verlese nunmehr die Liste der Besatzungsmitglieder, die sich auf der letzten Reise der „Melanie Schulte“ an Bord befanden. Er führte weiter aus: Neben dem Kapitän besaß das Schiff je einen ersten, einen zweiten und einen dritten Offizier, einen Funk-Offizier, je einen ersten und zweiten sowie zwei dritte Ingenieure, drei Ingenieurassistenten, einen Elektriker, zwei Köche, zwei Stewards, zwei Messejungen, einen Bootsmann, einen Zimmermann, fünf Matrosen, zwei Leichtmatrosen, einen Jungmann, drei Decksjungen und drei Reiniger. Kapitän Heinrich Rohde, der im 48. Lebensjahr stand, war früher bei der Hamburg-Amerika-Linie tätig. Die Reederei Schulte & Bruns hatte ihn als I. Offizier eingestellt und ihm dann die „Johann Schulte“ als Kapitän gegeben. Mit diesem Schiff fuhr er 18 Monate lang Erz zwischen Narvik und Emden. Er war also, als die „Melanie Schulte“ mit ihrer Erzladung den norwegischen Hafen verließ, um nach Mobile zu fahren, auf diesem Gebiet kein Neuling mehr. Erz als Schiffsladung ist eine eigene Sache. Infolge ihres außerordentlich hohen Gewichts erscheint die Ladung im Verhältnis zu der Größe der Räume nur als kleine Haufen, die leicht zu einer falschen Verteilung führen. Der I. Offizier, Lorenz Tebbens, fünfzehn Jahr jünger als der Kapitän, hatte ebenfalls schon in der Erzfahrt gestanden. Die Reederei hatte ihn bewusst auf die „Melanie Schulte“ versetzt, weil er schon ein Jahr Erfahrung auf der „Henriette Schulte“ hinter sich hatte und sich beide Männer, der Kapitän und er gut ergänzen würden.

Der leitende Ingenieur, Wilhelm Finkhausen, war gleichfalls von der „Henriette Schulte“ gekommen, wo er auch schon bei der Bauaufsicht tätig gewesen war. Er kannte also diesen Schiffstyp sehr gut und musste daher als besonders geeignet für die technische Leitung der „Melanie Schulte“ angesehen werden. Der Jüngste der Besatzung war der Schiffsjunge Sweers aus Aurich, der einen Monat zuvor 16 Jahre alt geworden war, und der Älteste war der I. Ingenieur, der im 51. Lebensjahr stand. Auch das übrige Personal des Motorschiffs war gut ausgesucht, **so dass Kapitän Rohde ein Schiff zur Verfügung hatte, dem nach menschlichen Ermessen kein Unglück zustoßen konnte.** Dennoch ist die „Melanie Schulte“ seit dem **22. Dezember 1952 verschollen.**

Hauptverhandlung. Erster Zeuge: Reeder der „Melanie Schulte“ **Konsul Bernhard Schulte** aus Emden. Auf Befragen des Vorsitzenden, was er zu der mutmaßlichen Ursache des Verschwindens seines Schiffes vortragen könnte, erwidert der Konsul, dass sowohl die „Melanie Schulte“ wie auch das Schwesterschiff „Henriette Schulte“ nicht speziell für die Erzfahrt gebaut worden seien. Sie waren „**Allround-Typen**“, die für alle Ladungen verwandt werden konnten, also auch für die Erzfahrt. Wir haben dabei aber, besonders auf „Henriette Schulte“, die besten Erfahrungen gemacht. „Es sind aber Gerüchte im Umlauf, Herr Konsul“, sagt der Vorsitzende, dass sich auf Ihren Schiffen, speziell auf „Henriette Schulte“, mehrfach **Lukenreißer** gezeigt haben? „Das stimmt“ erwidert Reeder Bernhard Schulte. Auf diesem Schiff sind verschiedentlich Risse in den Decks aufgetreten, wie sie oft auch auf anderen Schiffen vorkommen. Auf der „Melanie Schulte“ war dies jedoch **nicht** der Fall.“ Auf die Frage, ob er noch irgendwelche Angaben machen könnte, verneint der Konsul.

Als nächster wird **Direktor Schulthes von den Nordseewerken** aufgerufen. „Dieser führt aus, dass sie bei dem Bau der „Melanie Schulte“, die als sechstes Schiff der gleichen Klasse gebaut worden ist, die Erfahrungen verwerten konnten. Es sind nicht nur Konstruktions-, sondern auch fertigungstechnische Erfahrungen verwertet worden. Änderungen, die wir dabei vorgenommen haben, so zum Beispiel von Zwischentanks für eine besondere Belastung des Schiffes, können mit den Ursachen des Unterganges nicht im Zusammenhang stehen. Wir sind vielmehr der Meinung, dass die „Melanie Schulte“ aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit den Fahrzeugen gleichen Typs das beste Schiff ihrer Art war. Da über die vorher von uns gebauten fünf Schiffe der sogenannten „Emden-Klasse“ **nichts Nachteiliges** bekannt geworden ist, dürfen wir ohne Weiteres zu dem Schluss kommen, **dass die „Melanie Schulte“ qualitativ zu den besten Schiffen gehörte, die wir bisher gebaut haben.** Was nun den Untergang des Schiffes anbetrifft, so haben wir trotz vieler Überlegungen, die wir als Bauwerft darüber angestellt haben, keinen Anhalt für einen bestimmten Schluss gefunden. Ich kann auch jetzt, nachdem ich die hier vorliegenden Wrackteile besichtigt habe, **zu keinem Ergebnis kommen.** Das Wandstück, welches – wie einwandfrei feststeht – zwischen Funker-Wohnraum und Funkerarbeitsraum gesessen hat, also zu dessen Trennwand gehörte, befand sich auf dem höchsten Deck hinter der Brücke, dem Peildeck, und zwar zusammen mit dem Kartenraum in einem eisernen Deckshaus. **Ich vermag beim besten Willen nicht zu erkennen, wie dieses in dem Deckshaus fest eingebaute Wandstück hat losgerissen werden können und wie es herausgekommen ist.** Wenn die „Melanie Schulte“, wie vielfach angenommen wird, nach oben oder unten zusammengebrochen ist, so hätte dieser auf dem obersten Deck eingebaute Teil des Deckshauses nicht zersplittert werden können, er wäre vielmehr nahezu unversehrt mit in die Tiefe gegangen. Bei dem Untergang selbst verhalten sich die eisernen Wände wie eine Blechdose, die in der Tiefe durch den steigenden Wasserdruck zusammengedrückt wird und alles, was sich in ihr befindet, gleichfalls zusammendrückt. Es ist aber geradezu unwahrscheinlich, dass bei dem Untergang, ohne dass eine andere - Einwirkung stattgefunden hat, also lediglich durch den Wasserdruck eine der Wände nach außen gerissen worden ist und dabei die in ihr stehende Sperrholztrennwand zerfetzt und

mit nach außen gebracht haben soll. **Ich kann mir überhaupt keine Vorstellung machen, wie der Untergang des Schiffes zustande gekommen ist, auch dann nicht, wenn – wie die Gerüchte besagen – das Schiff durchgebrochen ist oder einen Minentreffer erhalten hat.** Denn selber eine treibende Mine, die ja den Schiffsboden trifft und dort ein Leck reißt, kann bei einem solch großen Schiff, wie es die „Melanie Schulte“ war, keine derartigen Zerstörungen anrichten, dass selbst das Funkhaus auf dem Peildeck sofort in dieser Form zertrümmert werden würde. Auf die Frage des Vorsitzenden, dass die Funkräume im Deckshaus doch Fenster haben, erwidert Schulthes, „sie waren jedoch mit starkem Sekuritglas versehen, das sehr widerstandsfähig ist, so dass die Wände trotz dieser Wände durch Wasserdruck Einbeulungen zulassen, ohne zu zersplittern. Auf die weitere Frage: „ Sie sind also der Meinung, Herr Direktor Schulthes, dass der vor Ihnen liegende Teil der Trennwand aus dem Funkhaus nicht bei einem normalen Untergang des Schiffes - wenn man selbst ein Durchbrechen oder eine Minenexplosion noch als normal bezeichnen würde – herausgebrochen und angeschwemmt sein kann?“ „Ja, das ist meine feste Ansicht.“ „Und was können Sie uns zu den gefundenen Bohlen noch sagen?“ „An Hand der angeschwemmten Lukendeckel vermag ich gleichfalls keine Schlüsse zu ziehen. Ich kann nicht einmal feststellen, wo diese Deckel gesessen haben, weil alle Deckel auf der „Melanie Schulte“ gleich waren mit Ausnahme derjenigen von Luke I. Die Deckel haben alle längsschiffs und auch nur im Hauptdeck gesessen, während im Shelterdeck eiserne Lukendeckel verwandt wurden. Die Deckel haben aufgelegt, sie konnten also nicht – wie es offensichtlich der Fall ist - durch einen Druck von unten zerbrochen werden. Dieser Druck muss vielmehr von oben gekommen sein. Ein Stück der hier vorliegenden Bohlen stammt von der Bodenwegerung der Bilge, also aus dem untersten Teil des Schiffes, und er kann nur nach oben gelangt sein, wenn das Schiff auseinandergerissen worden ist.

„Ich danke Ihnen und bitte jetzt **Herrn Betriebsdirektor Schrader von den Nordseewerken** um seine Aussagen. Der Zeuge wird vom Vorsitzenden nach dem für den Bau der „Melanie Schulte“ verwandten Material befragt. Dieser entgegnet: „Es ist das übliche Material der Schiffbaugüte benutzt und vom Germanischen Lloyd als Aufsichtsbehörde abgenommen und gutgeheißen worden. Zur Erläuterung über die Kontrollen, die wir dabei ausführen, möchte ich kurz folgendes darlegen: Die für den Bau vorgesehenen Eisenplatten werden in der Schiffbauhalle angezeichnet und zugesast. Bei dieser Gelegenheit wird das Material überprüft. Nachdem der Kiel gelegt ist, werden die Bodenplatten aufgelegt. Anschließend werden die Doppelbodenteile angebracht. Ist alles zusammengefügt, dann gehen wir daran, die Spanten aufzustellen. Wir beginnen dabei stets in den mittleren Sektionen des Schiffes und bauen dann nach vorn und hinten weiter. Beim Anbringen der Außenplatten wird gleichfalls in der Mitte begonnen und ebenso nach vorn und hinten weitergearbeitet. Die Nähte werden genietet und die Stöße geschweißt. Die Schweißarbeiten stehen dabei unter strenger Kontrolle. An Hand von Plänen wissen wir genau, welcher Schweißer eine bestimmte Stelle geschweißt hat. Sämtliche Arbeiten geschahen, wie ich schon eingangs erwähnte, unter Aufsicht des Germanischen Lloyd, alle zum Bau verwandten Teile sind von diesem vorher geprüft und abgenommen worden, so dass meines Erachtens beim Bau des Schiffes keine erkennbaren Fehler entstanden sind oder ungeeignetes Material verarbeitet worden ist.“

„Und wie erklären Sie sich den plötzlichen Untergang des Schiffes, Herr Zeuge?“ erkundigt sich der Vorsitzende. „Über den Untergang kann man meines Erachtens nur Vermutungen anstellen“, antwortet dieser. „ Wenn man aber die vorliegenden Wrackstücke betrachtet, kommt man zu dem Schluss, dass eine **äußere Gewalteinwirkung** vorgelegen haben muss. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein solches Teil, wie dieses Stück der Trennwand aus dem Funkraum hier darstellt, bei dem Absinken des Schiffes aus dem geschlossenen

Deckshaus herausgebrochen worden sein kann. Das gleiche gilt von den Lukendeckeln, die sich unten im Schiff befunden haben. Eben sowenig kann ich mir ein Durchbrechen des Schiffes vorstellen. Auf die Frage von einem der Beisitzer „Woher stammte das Material, das Sie für den Bau des Schiffes benutzt haben?“ „Wir haben nur deutsches Material, dass zum größten Teil aus Hörde, zum kleineren Teil aus anderen Fabriken geliefert worden ist.“ „Auch dieses ist von Vertretern des Germanischen Lloyd geprüft und abgenommen worden?“ Antwort: „Ja!“

„Hat sonst noch jemand Fragen an den Zeugen? Wendet sich der Vorsitzende an seine Beisitzer und an den Bundesbeauftragten. Die Beisitzer verneinen.

Vizeadmiral a. D. Anker hingegen wünscht noch etwas **Näheres über die Schweißarbeiten an einem Schiffsn Neubau zu erfahren.** „Ich bitte unseren Schweißingenieur, **Herrn Holm**, zu befragen, der gleichfalls erschienen ist.“ Das Seeamt ruft den Zeugen auf. „Sämtliche Schiffbauarbeiten bei den Nordseewerken in Emden werden entweder als Hallenfertigung oder als Helgenfertigung durchgeführt“ beginnt der Zeuge. „Bei der Hallenfertigung werden Untergruppe zu Untergruppe gefügt, die wieder zu Bauteilen zusammengesetzt werden. Auf den Hellingen werden diese Bauteile zu Sektionen zusammengefügt, die sich nach und nach zum endgültigen Schiffskörper erweitern. Beim Bau der „Melanie Schulte“ habe ich sämtliche Schweißarbeiten geleitet. Jeder an einem Neubau beteiligte Schweißer wird auf einem Plan festgehalten. Jeder Stoß, der geschweißt wird, erhält die Nummer des Schweißers, so dass zu jeder Zeit festgestellt werden kann, wer die Arbeiten ausgeführt hat. Außerdem werden die tragenden Verbände an der Außenhaut und am Boden geröntgt. Die dabei gefundenen Fehler, die an sich sehr minimal sind, werden sofort beseitigt.“ „Wie hoch war der Prozentsatz der geschweißten Nähte?“ erkundigt sich der Bundesbeauftragte. „Am Schiffskörper der „Melanie Schulte“ sind etwa 60 % genietet und 40 % geschweißt worden.“

Als nächster Zeuge wird der **Telegraphen-Inspektor Schulz**, der als Seefunk-Abnahmebeamter „Ems“ als Sachverständiger auftritt, vernommen. „Die Seefunkstelle des Motorschiffes „Melanie Schulte“ war außerordentlich gut ausgerüstet. Es handelte sich bei diesem Frachter um ein ausrüstungspflichtiges Schiff, dass nach den Bestimmungen mit einer Funktelegrafenanlage, mit einer Notanlage und einem Funkpeiler ausgerüstet sein musste. Die „Melanie Schulte“ war aber außer mit diesen vorgeschriebenen Anlagen noch mit einem Kurzwellensender versehen, der eine Leistung von 100 Watt besaß. **Ihr Funker hatte daher folgende Möglichkeiten, eine SOS-Meldung abzugeben:**

1. mit dem Hauptsender auf Mittelwelle
2. mit dem Kurzwellensender auf Kurzwelle
3. mit dem Notsender

Als Notsender hatte die Seefunkstelle einen Telefunktensender, der nicht vom Stromnetz des Schiffes abhängig war, sondern aus einer Notsender-Batterie gespeist wurde. Die Batterie war an der höchsten Stelle des Decks, und zwar auf dem Peildeck untergebracht, also noch über der Funkstation selbst. Der aus der Batterie gespeiste Umformer für den Notsender befand sich im Funkraum. Der Funker ist verpflichtet, täglich diese Notsender-Batterie unter Belastung, das heißt, bei gedrückter Taste auf die für den Betrieb des Notsenders erforderliche Spannung zu prüfen. Diese Prüfung und das Ergebnis muss täglich in das Funktagebuch eingetragen werden. Wie bei allen heimgekehrten Schiffen, so haben wir auch nach der ersten Reise der „Melanie Schulte“ das Funktagebuch eingehend geprüft und dabei festgestellt, dass der Funkoffizier, Herr Balzersen, die Notsender-Batterie täglich auf ihre Betriebsfähigkeit geprüft hat. Es ist daher anzunehmen, dass er es auf

der zweiten Reise auch getan hat, der Notsender somit also in den fraglichen Stunden des Unfalls oder Unterganges betriebsklar gewesen ist. Hierbei möchte ich einflechten, dass wir an Hand der Funktagebücher, die bei uns in Norddeich geprüft werden, Rückschlüsse auf die Fähigkeiten des Funkers ziehen können. Da es außerdem zu unseren Pflichten gehört, bei der Abnahme einer Seefunkanlage den Funker daraufhin zu prüfen, ob er mit den Geräten vertraut ist und sie richtig bedienen versteht, wird das Bild, das wir uns über den betreffenden Funker machen können, abgerundet. Wir wissen daher, dass Herr Balzersen von der „Melanie Schulte“ seinen Dienst als Funker sehr umsichtig und gewissenhaft verrichtet hat.“ Der Vorsitzende erwidert: „Das freut uns zu hören!“ „Ich entnehme also hieraus, dass Herr Balzersen, der Funkoffizier der „Melanie Schulte“, seinen Dienstverpflichtungen in jeder Weise nachgekommen ist und dass auf ihn Verlass war?“ Antwort: „Ja!“ „Wie erklären Sie sich dann aber, dass das Schiff nicht einen einzigen Notruf ausgesandt hat? Inspektor Schulz erklärt hierzu:“ **Nach den Bestimmungen hat der Funker von 09.00 Uhr morgens bis 23.00 Uhr abends unserer Zeit Funkwache zu gehen. Das war auch am 21. Dezember geschehen, der Herr Balzersen hatte sich an diesem Tage am Schluss seiner Wache noch bei uns gemeldet und angefragt, ob etwas für ihn vorläge.** Da dies nicht der Fall war, hat er dann seine Anlage abgestellt und sich vermutlich schlafen gelegt, da er erst wieder am nächsten Morgen um 09.00 Uhr seine Wache antreten brauchte. An diesem nächsten Tag, es war der **22. Dezember**, hat er sich **aber nicht mehr gemeldet**. Ich weiß das deswegen so genau, weil wir in der Nacht vom 21. zum 22. Dezember von der Reederei Schulte & Bruns ein Telegramm zur Weitergabe an die „Melanie Schulte“ erhalten hatten und demzufolge in unserem **Sammelanruf** die „Melanie Schulte“ davon verständigen wollten.“ Der Bundesbeauftragte fragt: „**Was verstehen Sie unter Sammelanruf?**“ Schulz erwidert: „In den Sammelanrufen der Küstenfunkstellen, also nicht nur von Norddeich, werden zu ganz bestimmten, regelmäßig wiederkehrenden Tageszeiten, die den Funkern aller Schiffe bekannt sind, die Rufzeichen derjenigen Schiffe ausgestrahlt, für die Telegramme oder Gesprächsanmeldungen vorliegen. Jedes Schiff, das darin genannt worden ist, meldet sich alsbald bei der Küstenfunkstelle, um das Telegramm oder Gespräch in Empfang zu nehmen. **Der Funker der „Melanie Schulte“ hatte die Sammelanrufe stets aufmerksam abgehört,** er hätte sich also auch am 22.12. bei uns gemeldet, um sein Telegramm in Empfang zu nehmen, wenn er dazu noch in der Lage gewesen wäre. Da er es aber **nicht** getan hat, muss **meines Erachtens der Unfall zwischen 23:00 Uhr abends bis 09:00 morgens** passiert sein. Der Vorsitzende erkundigt sich: „Sie bestätigen uns damit also, was wir in der Vorverhandlung festgestellt haben, nämlich dass der Seeunfall der „Melanie Schulte“ in der Nacht vom 21. zum 22.12.1952 eingetreten sein muss. Uns fehlt noch die Erklärung, wieso es möglich war, dass der Funker, auch wenn er geschlafen haben sollte, als auf der „Melanie Schulte“ das Ereignis eintrat, keinerlei SOS-Rufe ausgesandt hat, obgleich sich das Schiff doch offensichtlich in größter Gefahr befunden haben muss.“ Ein Beisitzer, ein alter früherer Kapitän, fragt: „Der Funker hat doch im Deckshaus unmittelbar neben dem Funkbetriebsraum gewohnt.“ Herr Schulz antwortet:“ Es lag sein Wohnraum auf der „Melanie Schulte“ unmittelbar neben dem Funkraum und war mit diesem durch eine Tür verbunden. Wenn man annehmen will, dass Herr Balzersen im Augenblick des Eintritts der Katastrophe fest geschlafen hat, dann darf man etwa eine Minute Zeit dafür rechnen, bis er richtig wach geworden und in den Funkraum geeilt ist. Weiterhin brauchte er 20 bis 30 Sekunden, ehe er seine Geräte betriebsklar hatte. Aber selbst dann, wenn er vielleicht durch einen besonderen Schreck oder durch irgendeinen anderen Umstand noch kurz aufgehalten worden ist, hätte er doch in längstens 2 Minuten den ersten Notruf abgeben müssen. Es ist aber nicht geschehen. **Dafür gibt es meines Erachtens nur eine Erklärung:**

„Die Katastrophe, der die „Melanie Schulte“ zum Opfer gefallen ist, muss mit einer derartigen Wucht über das Schiff hereingebrochen sein, dass sämtliche vorhandenen Antennen, die zwischen den Masten des Frachters gespannt waren, mit einem Schläge heruntergekommen sind, so dass also keinerlei Funksprüche mehr ausgesandt werden konnten. Sie muss dann aber auch so schnell zu Ende gegangen sein, dass der Funker keine Zeit mehr fand, eine Notantenne zu ziehen,“

Auf die Frage eines Beisitzers, ob das Schiff nicht mit einem automatischen Alarmzeichengeber ausgerüstet sei, entgegnet der Sachverständige: „Das Vorhandensein eines solchen Geräts hätte in diesem Fall auch keine Rolle gespielt, das es erstens durch den Funker hätte ausgelöst werden müssen, um selbständig den Alarmruf zu senden, und es zweitens durch das vermutliche Fehlen der Antennen nicht zu einer Sendung gekommen wäre. Mehr vermag ich zu dem Unfall nicht zu sagen.“

Als weiterer Zeuge erklärt der **Leiter vom Funkamt Norddeich**, dass sich der Funker der „Melanie Schulte“ auf der ersten Reise des Schiffes nach Quebec nachrichtenmäßig sehr gut verhalten habe. Er führte aus, Herr Balzersen hatte zu jeder Zeit in kürzester Frist mit uns Verbindung. Als wir die letzte Verbindung mit der „Melanie Schulte“ hatten – es war ja wenige Tage vor Weihnachten – herrschte bei uns auf der Funkstelle durch die vielen Privattelegramme, die anlässlich des Festes gesandt und empfangen wurden, Hochbetrieb, so dass wir nicht, wie sonst, so sehr um die „Melanie Schulte“ kümmern konnten, auch dann noch nicht, nachdem sie sich auf unseren Sammelanruf hin nicht gemeldet hatte. An sich besteht beim Funkamt Norddeich für die Funker die Anweisung, dass, wenn sich ein mit Kurzwellensender ausgerüstetes Schiff zwei Tage lang nicht gemeldet hat, ein Steckbrief herausgegeben wird. Damit versuchen wir festzustellen, warum es dem Schiff nicht möglich war, mit uns in Verbindung zu treten. Wie bekannt haben wir bis zum 21. Dezember um 23:00 Uhr mit der „Melanie Schulte“ in Verbindung gestanden. Sie hatte zu dieser Zeit noch bei uns angefragt, ob wir etwas für sie vorliegen hätten. Die Stunden zwischen 09:00 und 11:00 Uhr vormittags sind vorgeschriebene Wachstunden für alle Funker auf See. Auch der Funker der „Melanie Schulte“ hätte zu dieser Zeit auf Wache sein und sich melden müssen, während er zu gewissen Stunden des übrigen Tages nicht in seinem Funkraum anwesend zu sein brauchte, da ein Autoalarmgerät vorhanden war, das die Wache sicherstellte, d. h., den Funker bei einem Anruf durch den Alarmton herbeiholte. Die „Melanie Schulte“ hat sich aber nach dem 21.12. weder bei uns noch bei Reykjavik, Wick, Thorshavn oder Malin-Head-Radio gemeldet. Es ist von keiner Station irgendein Zeichen von ihr mehr aufgefangen worden.“Der Vorsitzende:“Was hat das Funkamt Norddeich zur eventuellen Auffindung des vermissten Schiffes veranlasst?“

Der Leiter antwortete: „Wir haben sofort eine Suchaktion eingeleitet, d. h., es wurden von uns sämtliche im Nordatlantik befindlichen Schiffe davon benachrichtigt, dass die „Melanie Schulte“ gesucht wird. Alle Schiffe, die etwas gesehen oder gehört haben, wurden aufgefordert, sich sofort mit Norddeich Radio in Verbindung zu setzen.“ Auf die Frage des Erfolgs, erwiderte dieser: „Leider völlig negativ. Wir haben nicht eine einzige Nachricht empfangen. Daraufhin haben wir auch alle Fischdampfer, die diese Route in Richtung Schottland befahren, ersucht, auch auf Trümmer und sonstige Anzeichen für einen evtl. Untergang des Schiffes zu achten. Wir haben alles getan, was wir in einem solchen Falle tun können. Es sind aber auch hierauf keinerlei Meldungen bei uns eingegangen. Es ist demnach als sicher anzunehmen, dass weder die „Melanie Schulte“ noch Trümmer

von ihr von irgendeinem anderen Schiff gesichtet worden sind.

Nächste Frage des Vorsitzenden: „Und was glauben Sie, welches die Ursache des plötzlichen Verschwindens des Frachters gewesen sein kann?“

„Ich vermag hierüber nichts auszusagen, da ich keinerlei Erklärung dafür habe. Ich teile aber - rein persönlich gesehen - die Ansicht meines Kollegen Schulz, dass die Katastrophe explosivartig über das Schiff hereingebrochen sein muss, so dass der Funker weder die Zeit noch die Möglichkeit mehr gefunden hat, Notrufe abzugeben.“

Als nächster **Zeuge wird der Sachverständige für das Minenwesen der Kapitän zur See a. D. von Grumbkow** aufgerufen. Der Vorsitzende: „Herr Kapitän, wir bitten Sie,

uns Ihr Gutachten darüber abzugeben, ob bei dem Seeunfall der „Melanie Schulte“ eine Mine oder vielleicht sogar ein Sabotageakt, wie ja vielfach vermutet wird, die Ursache gewesen sein kann. Alle bisherigen Angaben und Aussagen über den Untergang beruhen ja nur auf Vermutungen, können daher auch nur den Wert einer theoretischen Überlegung haben, da uns die Augenzeugen fehlen.“

Es erfolgt das Gutachten des Kapitäns: „Ob im Falle der „Melanie Schulte“ eine Minenexplosion stattgefunden hat, kann ich nur im Zusammenhang mit einer kurzen Beschreibung aller vorhandenen Minen-Typen erklären -

Es gibt im freien Seeraum 4 Grundtypen von Minen, und zwar:

Erstens: Grundtyp: Grundminen.

Wie der Name schon sagt, liegen diese Minen auf dem Meeresboden und explodieren vermittels einer Fernzündung, die entweder magnetisch, nämlich durch den Magnetismus des Schiffes oder akustisch, und zwar durch die Schrauben- und Maschinengeräusche des Fahrzeuges oder auch dynamisch, d. h. durch den Druck des Schiffskörpers auf das ihn umgebende Wasser, ausgelöst wird. Diese Grundminen können nicht überall, sondern nur in verhältnismäßig geringen Wassertiefen verwendet werden. Je nach Größe des zu treffenden Schiffes hört die Verwendung dieser Minenart bei Wassertiefen von über 40 Metern auf. Derartige Minen sind in dem fraglichen Seegebiet weder deutscherseits noch von Seiten des Gegners geworfen worden, da sie auf Grund der dortigen Wassertiefe unwirksam gewesen wären. Das Vorhandensein einer Grundmine scheidet also bei unserer Betrachtung bereits aus.

Zweitens: Grundtyp: Verankerte Minen

Diese in ihrer Form- und Wirkungsweise ältesten und daher auch bekanntesten Minen sind am Meeresboden verankert und stehen an einem Ankerseil einige Meter unter der Wasseroberfläche. Die Ladung dieser Minen ist etwa halb so groß wie die Grundminen, da in ihr ein großer, luftgefüllter Auftriebsraum sein muss, damit sie schwimmen und steif am Anker stehen. Die Zündung dieser Minen erfolgt durch Berührung mit einem Schiffsboden. Aber auch diese Minen sind weder von englischer noch deutscher Seite in dem betreffenden Seegebiet geworfen worden. Ein Auflaufen des Schiffes auf eine derartige Mine muss daher gleichfalls als ausgeschlossen angesehen werden.

Drittens: Grundtyp: Treibende Minen

Es sind Ankerminen, die sich durch Sturm, Seegang oder durch Verrottung des Ankerseils von ihrer Verankerung losgerissen haben und nun den Wind- und Strömungsverhältnissen entsprechend an der Oberfläche schwimmend durch die See treiben. Auch eine solche Mine kann den Untergang des Schiffes nicht herbeigeführt haben. Nach einer internationalen Abmachung aller Seemächte besitzen diese Ankerminen eine Vorrichtung, die bewirkt, sobald sie sich von ihrer Verankerung lösen, unscharf werden. Dieses Übereinkommen ist von allen Mächten mit Ausnahme eines Minentyps der Sowjetunion auch im 2. Weltkrieg eingehalten worden. Abgesehen von rein technischen Versagern, die auch hierbei auftreten können, sind also treibende Minen ungefährlich. Es ist außerdem durch wiederholte Versuche und Erfahrungen festgestellt worden, dass eine derartig lose herum schwimmende Mine

von der Bugsee eines Schiffes, das direkt auf eine solche Mine zufährt, soweit abgedrückt wird, dass sie den Schiffskörper nicht berühren kann. Nur dann, wenn das Schiff in einem solchen Augenblick durch eine Hartruderanlage der Mine auszuweichen versucht, kann es geschehen, dass der hintere Teil des Schiffes mit ihr zusammenstößt, da ja, wie ich als bekannt voraussetzen darf, bei einer Kursänderung nicht, wie man in Laienkreisen vielfach annimmt, der Bug eines Schiffes wie etwa bei einem Fahrzeug auf der Straße herum geschwenkt wird, sondern das Heck des Schiffes nach der entgegengesetzten Seite ausschlägt, dadurch also an die Mine heran gedrückt wird. Man darf aber als ziemlich feststehend annehmen, dass die „Melanie Schulte“ auf ihrer Fahrt nicht derart grobe Rudermanöver ausgeführt hat, selbst dann nicht, wenn eine treibende Mine gesichtet worden sein sollte, was bei der Dunkelheit als ziemlich ausgeschlossen gelten kann. Jeder Kapitän und Schiffsoffizier, ja selbst jeder Rudergänger weiß, wie er in einem solchen Fall das Schiff zu manövrieren hat. Aber selbst dann, wenn wir den ungünstigsten annehmen wollten, wenn es tatsächlich zu einer Explosion einer treibenden Mine am Schiffskörper der „Melanie Schulte“ gekommen sein sollte, ist es bei der Größe dieses Schiffes nahezu ausgeschlossen, dass dadurch ein sofortiger Untergang herbeigeführt worden wäre. Infolge ihrer verhältnismäßig geringen Sprengladung - ich sagte bereits, dass diese Minen einen großen Luftkessel in sich tragen - vermag sie wohl ein großes Leck in den Schiffsboden zu reißen und auch sonstige Zerstörungen anzurichten, aber nicht einen derart plötzlichen Untergang des Schiffes hervorzurufen, dass kein Notruf mehr hätte ausgesandt und dass sich niemand der Besatzung mehr hätte retten können.

Viertens. Grundtyp. Treibmine

Hierbei handelt es sich um eine kleinere Art, die ohne Verankerung an der Wasseroberfläche schwimmt und nur selten und im letzten Krieg nur gelegentlich verwandt worden ist. Diese Minen besaßen eine sogenannte Zeiteinrichtung, durch welche die Mine nach einer bestimmten Zeit von selbst unscharf wurde. Die Sprengwirkung dieser Minenart ist noch geringer als die der Ankerminen, sie vermögen also erst recht keine solch vernichtenden Zerstörungen an einem Schiff wie der „Melanie Schulte“ auszurichten. Also auch diese Minenart scheidet aus. **Zusammenfassend komme ich also zu dem Ergebnis, dass die Vernichtung der „Melanie Schulte“ durch eine Minenexplosion nahezu ausgeschlossen erscheint.**

Ein Beweis dafür erbringen auch die aufgefundenen Trümmer. Es sind Teile der Ladeluken, die nicht, wie es bei einer Minenexplosion der Fall gewesen wäre, zersplittert wurden, sondern mit teilweise auffallend glatten Querbrüchen durchgebrochen sind. Das Stück Sperrholzwand aus dem Funkraum lässt gleichfalls nicht auf eine Minenexplosion schließen. Der Funkraum auf der „Melanie Schulte“ befand sich auf dem höchsten Teil des Schiffes, also dort, wohin die Auswirkungen einer Minenexplosion niemals reichen, da diese stets nur Zerstörungen im unteren Teil des Schiffes verursachen. **Es bleibt also nur noch die Frage zu klären, ob wir es hier mit dem seltenen Fall einer Sabotage zu haben.**

Auch das muss ich verneinen. Sprengkörper als Sabotagemittel können sich wegen ihrer geringen Größe nur gegen einen wichtigen Maschinenteil richten oder ein Loch in die Bordwand reißen. Derartige Sabotagemittel werden entweder als Sprengkörper innerhalb des Schiffes versteckt oder außenbords als magnetische Haftmine an der Bordwand angebracht. Ein großes Schiff aber mit derartigen Mitteln explosivartig zu vernichten, so dass es sofort sinkt, ist ausgeschlossen, denn es ist praktisch nicht möglich, heimlich sehr große Mengen Sprengstoff an Bord zu bringen und zu verstecken, um sie dann draußen auf See in richtiger Weise zur Entzündung zu bringen. Wenn auch die Vernichtung der „Melanie Schulte“ und ihr Untergang explosivartig geschehen sein

muss, so liegt doch nicht der geringste Anhalt dafür vor, dass das Schiff durch eine Mine oder ein Sabotagemittel vernichtet worden ist.“

Der Vorsitzende berichtet, **dass die „Melanie Schulte“ beim Stapellauf stecken geblieben** ist und das Seeamt hierzu einen Bericht der Nordseewerke angefordert hat, den er vorträgt: „Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 19.01.1953 und geben Ihnen nachstehend die gewünschten Berichte.

Stapellauf

Der Stapellauf vollzog sich infolge des unvorhergesehenen Stoppens auf der Helling in zwei voneinander unabhängigen Abschnitten.

Abschnitt 1

Am 09.09.1952 um 12:25 Uhr wurde auf der Helling II durch das Lösen der Stopper der Ablauf eingeleitet. Nach normalem Beginn des Ablaufes zeigte sich nach etwa halber Ablauflänge bei zunehmender Rauchentwicklung am Schlitten eine deutlich wahrnehmbare Verzögerung der Ablaufgeschwindigkeit, die das Schiff allmählich zum Stehen brachte. Das Schiff blieb liegen in der Position Raumschott Spant 113 über Unterkante Helling, da die aus neuem Holz gefertigten Schlitten und Bahnen infolge einer in ihrer Wirksamkeit überschätzten und demzufolge unzureichenden Schmierung festliefen. Bei dem Stoppen wurde durch ein kurzes Weiterrutschen des Schiffes auf dem Schlitten infolge seiner lebendigen Kraft die hölzerne Abstützung des Vorschiffes in seiner Lagerung gelockert und herausgedrückt. Die sofort eingeleitete Untersuchung wegen der Lage des Schiffes in Verbindung mit dadurch bedingter größerer Beanspruchung der Schiffsverbände ergab achtern bereits soviel Auftrieb, dass das Hinterschiff als „eben aufgeschwommen“ angesehen werden konnte, ein Zustand, der auch im Hinblick auf die statischen Verhältnisse für die Durchbiegung des Schiffskörpers und die dadurch bedingten Beanspruchungen besonders auch in Verbindung mit der geringen **Ablaufgeschwindigkeit als günstig** anzusprechen war.

Abschnitt 2

Es wurde sofort mit den Arbeiten für die Erneuerung der Abstützung des Vorschiffes begonnen. Weiter war es möglich, den Wasserspiegel des Binnenhafens um etwa 100 bis 150 mm zu heben. Nach Fertigstellung der Vorschiffsabstützung und nach Ansatz hydraulischer Pressen erfolgte noch am selben Tage gegen 21:15 Uhr die Beendigung des unterbrochenen Stapellaufes mit dem Freischwimmen des Schiffes. Der 2. Abschnitt verlief planmäßig und ohne besondere Vorkommnisse.

Bodenuntersuchungen

Am 27.10.1952 wurde das Schiff für die letzte Bodenbesichtigung und den letzten Unterwasseranstrich vor der Probefahrt ins Dock genommen. Die Boden- und Tankbesichtigungen wurden im Beisein von Vertretern der Reederei und des Germanischen Lloyd sehr eingehend durchgeführt. Es zeigte sich im Bereich der Spanten 124 bis 132 – d. h. in der Nähe des vorderen Mastes – eine leicht verlaufende Einbeulung von etwa Plattenstärke (etwa 15 mm) nach oben. Knicke waren weder in der Außenhaut noch in den untersuchten fraglichen Bodenwrangen festzustellen. Die Einbeulung verlief nicht ganz über die Schiffsbreite, nach Steuerbordseite stetig abnehmend. Diese nur mit einer übergehaltenen Schnur messbare Verformung wurde von allen Beteiligten als „ohne Einfluss auf die Seetüchtigkeit“ des Schiffes angesehen und sollte bei der nächsten Dockgelegenheit beseitigt werden. Beschädigungen an den Schweißstößen sowie irgendwelche Undichtigkeiten und Leckagen haben sich nicht gezeigt. Die Begründung für die Einbeulung ist umstritten, doch will man sie als Folge der Druckverschiebung von der heraus gedrückten Bugabstützung auf den Boden während des 1. Abschnittes des Stapellaufes erkannt haben.

Nach der Dockbesichtigung wurden von keiner Seite Bedenken geäußert, dem Schiff die „volle Klasse - d. h. uneingeschränkte Materialgüte und -zustand – zu erteilen.

Wir stellen am Schluss fest, dass entsprechend unseren vorstehenden Ausführungen von einem Missglücken des Ablaufs, wie die Seeberufsgenossenschafts-Akte nach ihren Angaben es bezeichnet, keine Rede ist, wenngleich auch durch das Stoppen des Schiffes auf der Helling Abweichungen gegenüber dem normalen Verlauf eines Stapellaufs zu verzeichnen sind.

Die Bauwerft stellt damit jeglichen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Liegenbleiben des Schiffskörpers beim Stapellauf auf der Helling und dem vermuteten plötzlichen Untergang des Schiffes in Abrede.

Als Zeuge wird danach **Betriebs-Oberingenieur Gentsch** von den Nordseewerken vernommen. Dieser führt aus: **„Den soeben verlesenen Bericht der Nordseewerke kann ich auf meinen Eid nehmen. Die bei der Unterbrechung des Stapellaufs entstandenen Schäden waren für die Seetüchtigkeit des Schiffes ohne jegliche Bedeutung.**

Das Schiff hatte kurz nach 12:00 Uhr festgesessen und war gegen 21:00 Uhr bei der Flut durch Ansetzen von Pressen und mit Schlepperhilfe, die jedoch nicht sehr wirksam war, endgültig abgelaufen. Der für den Stapellauf benutzte Schlitten bestand aus neuem, trockenem Oregon Pine Holz – amerikanische Fichte – Das benutzte Fett, mit dem der Schlitten eingeschmiert worden war, ist von dem Schiffskörper beim Ablauf beiseite gespritzt worden, der Kiel kam dadurch auf das trockene Holz und das Schiff durch die entstandene Reibung zum Stehen.

Im Schiffsboden war eine leichte Einbeulung entstanden bei Raum 2, da es zwischen dem Trennschott 2 und 3 festgesessen hatte. Die von uns sogleich gemachte Stabilitätsrechnung ergab jedoch keinerlei nachteilige Auswirkungen dieser leichten Bodendeformierung, **so dass wir das Schiff unbedenklich in diesem Zustand lassen konnten.** Vom **Germanischen Lloyd** verliest nunmehr **Professor Dipl. Ing. Hansen** ein umfangreiches Gutachten:

„Es ist mehrfach angenommen worden, dass der Längsverband des Schiffes, der im Zusammenhang mit dem vorliegenden Fragenkomplex von besonderer Bedeutung ist, in erheblichem Umfang geschweißt worden sei. Es bestehen, wie mir weiterhin bekannt ist, vielerorts gegen das Schweißen Vorurteile und Bedenken. Ich möchte hierzu gleich feststellen, dass der Längsverband der „Melanie Schulte“ zum größten Teil vernietet wurde. Innerhalb der Außenhaut sind lediglich die Stöße der einzelnen Plattengänge verschweißt, dagegen sind die Nähte und sämtliche mit der Außenhaut verbundenen Profile vernietet worden. Außerdem wurden in den einzelnen Gängen die Stöße gegeneinander versetzt, wodurch die Außenhaut eine über das bei anderen Neubauten übliche Maß hinausgehende Sicherung gegen die Ausbreitung von entstandenen Deckrissen geschaffen wurde. Das Deck selbst ist, wie fast ausnahmslos bei allen heutigen Neubauten, in geschweißter Konstruktion ausgeführt worden. Weiterhin sind die Luken an ihren kritischen Stellen durch Doppelung an den Ecken verstärkt und gleichfalls genietet, so dass die früher hier aufgetretenen Gefahrenmomente wesentlich eingeschränkt wurden. Die Ausführung der Schweißarbeiten bei den Nordseewerken in Emden ist, wie ich mich selbst oft habe persönlich überzeugen können, von hoher Qualität. **Es kann also, was Konstruktion und schweißgerechte Ausführung anbetrifft, ein Zusammenhang mit dem Seeunfall der Melanie Schulte“ nicht gefunden werden.**

Diese Feststellung wird getroffen, da sowohl im öffentlichen Urteil als auch in der Presse vielfach die Auffassung angetroffen worden ist, dass die Ursache des Verlustes der „Melanie Schulte“ auf die geschweißte Konstruktion und Mängel an ihrer Ausführung zurückgeführt werden müsse. Was nun den Stapellauf des Schiffes anbetrifft, so ist in der Presse zum Teil in großer Aufmachung zur Erörterung gebracht worden, dass

die „Melanie Schulte“ während des Stapellaufs stecken und ca. neun Stunden lang in einer Lage teils im Wasser, teils auf den Helgen hängengeblieben sei. Hierzu habe ich folgendes zu sagen: „ Die Beanspruchungen des Schiffskörpers beim Stapellauf sind in einem Längsverband meistens verhältnismäßig gering. Größere Beanspruchungen können nur in der Bodenkonstruktion, und zwar durch Bodendruck, entstehen. Im vorliegenden Falle wurde für die auf den Helgen festgehaltene Lage des Schiffes sogleich eine Längsfestigkeitsrechnung ausgeführt. Sie ergab, wie auch kaum anders zu erwarten war, dass hierbei nur sehr niedrige Belastungen im Längsverband festgestellt wurden. Diese lagen noch unterhalb jener normalen Belastung, die das Schiff sogar im glatten Wasser ständig erfährt. Mithin ist der Zwischenfall während des Stapellaufes nach dieser Richtung hin ohne jegliche Bedeutung geblieben. Auch der Druck auf den Boden hat irgendwelche zurückbleibende Schäden nicht verursacht, um so weniger, als die Werft vernünftigerweise durch schnell erfolgte Hebung des Wasserspiegels im Hafenbecken für die Entlastung Sorge getragen hat. Im Boden war eine dem bloßen Auge nicht sichtbare, leichte Verbeulung zurückgeblieben, die auch nicht die geringste Schädigung des Verbandes bedeutete. Sie war geringfügiger als viele der Verbeulungen, die Schiffe während ihrer Betriebszeit durch Bodenberührungen und dergleichen häufig erfahren und welche belassen werden können, da sie eine Schwächung des Schiffskörpers nicht darstellen. **Es ist daher abschließend festzustellen, dass auch aus dem Zwischenfall beim Stapellauf heraus eine Gefährdung des Schiffes, das zu einem Verlust hätte führen können, nicht eingetreten ist.**

Die nach der ersten Reise der „Melanie Schulte“ nach Quebec und zurück aufgetretenen Schäden haben gezeigt, das es sich um geringfügige Undichtigkeiten und dergleichen gehandelt hat, wie sie bei Neubauten nach den ersten Reisen fast immer festgestellt und innerhalb der von der Werft zu leistenden Garantiarbeiten abgestellt werden. An sich hätten bestimmungsgemäß diese Schäden dem Germanischen Lloyd zur Begutachtung vorgeführt werden müssen. Das ist zwar unterblieben, da sich die Leckagen als so geringfügig erwiesen haben, das eine Benachrichtigung und Hinzuziehung des GL von Seiten der Werft als nicht notwendig erachtet wurde. Keinesfalls aber sind diese Schäden in einem wesentlichen Zusammenhang mit dem Seeunfall der „Melanie Schulte“ zu bringen.

Was nun die **Beladung** des Schiffes auf der letzten Reise anbetrifft, so müssen die dabei von dem Kapitän getroffenen Maßnahmen als entscheidend angesehen werden. Es ist festgestellt worden, dass der Frachter insgesamt 9 300 Erz in Narvik geladen hat, und zwar in einer nicht üblichen Weise. Die „Melanie Schulte“ besaß 5 Laderäume, wovon die Räume 1 bis 3 vor der Maschine und die beiden letzten hinter der Maschine lagen. Raum 2, 3 und 4 sind als die mittleren Laderäume anzusprechen. Raum 1, der vorderste Laderaum, ist nun gänzlich leer geblieben, und auch Raum 5 ist mit weniger Ladung als durchschnittlich belastet worden. Es kann im allgemeinen als üblich und zulässig betrachtet werden, dass die mittleren Räume, also 2, 3 und 4 mit etwa 10 % der gesamten Lademenge über ihr Soll zugunsten der Luken 1 und 5 belastet werden. Der Kapitän der „Melanie Schulte“ aber hat nahezu 90 % der gesamten Lademenge auf die Räume 2, 3 und 4 verteilt, den Rest auf Raum 5, wobei besonders darauf hingewiesen werden muss, dass der Raum 3, also der nahezu mittschiffs liegende Raum mit fast einem Drittel der gesamten Lademenge besonders stark belegt worden ist. Dadurch wurde die Mitte des Schiffes so stark belastet, dass bei der Länge des Schiffes in einem Wellental erhöhte Biegemomente entstehen mussten. Wie verschiedene Reedereien auf Anfrage übereinstimmend mitteilten, wurden derartige Belastungszustände in der Erzfahrt allgemein nicht durchgeführt. Schon im Jahr 1942 ist von verschiedenen Fachleuten in der Zeitschrift „Hansa“ darauf hingewiesen worden, dass bei Verwendung normal gebauter Schiffe, also keine Spezialschiffe, in der Erzfahrt hinsichtlich der Ladungsverteilung

größte Sorgfalt abzuwalten habe. Es wurde an Hand verschiedener Beispiele aus der Praxis festgestellt, dass eine zu starke Konzentrierung der Ladung zur Schiffsmitte hin, besonders dann, wenn dabei die vorn und achtern liegenden Luken leer blieben oder nur wenig belastet wurden, zur Überbeanspruchung des Verbandes führen muss, die schon wiederholt zu einem Zusammenbruch des Schiffes geführt haben. Ein überlastetes Mittelschiff kann sich katastrophal auswirken, besonders bei hohem Seegang, wenn das Schiff zeitweilig mit seinen wenig belasteten Vor- und Achterschiff auf einem Wellenberg liegt und die mitschiffs ruhende Last nicht genügend tief im Wasser steht, so dass ein Einbrechen - des oberen Decks stattfindet. Inwieweit nun in dem fraglichen Seegebiet ein Seegang geherrscht hat, dessen Wellenlänge entsprechend des Schiffes etwa 130 Meter betragen haben müsste, um die Voraussetzungen für einen Zusammenbruch des Schiffes zu schaffen, müssen die meteorologischen Untersuchungen ergeben. Ist dies der Fall gewesen, dann besteht durchaus die Möglichkeit, dass die „Melanie Schulte“ zufolge ihrer ungünstigen Ladungsverteilung in der Mitte durchgebrochen und dabei rasch gesunken ist.“

Der nächste Zeuge ist **Regierungsrat Dr. Rodewald** vom Deutschen Wetterdienst, Abt. Seewetteramt in Hamburg.

Dieser teilt folgendes mit: „Am 17. Dezember 1952, dem Tage des Auslaufens des Frachters aus Narvik, südöstliche Winde zwischen 4 bis 6, am Tage darauf Wind aus SSW, bis Stärke 8 ansteigend. Am 19. Dezember war es morgens verhältnismäßig ruhig, am Nachmittag frischte der Wind wieder auf und erreichte abends Stärke 8. Am 20.12. waren es Südwinde mit starken bis steifen Böen, und am letzten Tag, an dem sich die „Melanie Schulte“ gemeldet hatte, stand gleichfalls ein böiger Wind aus Südwest in Stärken 5 und 7 Beaufort. Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Wetter unruhig, aber für die Jahreszeit nicht besonders schwer war. Unangenehm war es jedoch insofern für das Schiff, als es Wind und Seegang meist von vorn hatte.

Nach dem täglich bei uns eingehenden Beobachtungen des Nordmeer-Wetterschiffes „M“, das auf 66° Nord und 02° Ost liegt, erreichte der Seegang an diesen Tagen eine Wellenhöhe von vier Metern bei einer Wellenlänge von etwa 150 Metern in Perioden von 9 bis 11 Sekunden. Diese Beobachtungen decken sich ungefähr mit jener letzten Meldung der „Melanie Schulte“ die sie mit ihrer Mittagspositionsmeldung am 21. Dezember abgab, worin von hoher Westdünung gesprochen wurde. Ein Gegenandampfen gegen diese Westdünung dürfte zu unangenehmen Stampfbewegungen geführt haben.

Während der Nacht zum 22. Dezember 1952 geriet die „Melanie Schulte“ in den Einfluss eines Sturmtiefs, das mit großer Geschwindigkeit von 65 km pro Stunde nordostwärts zog und sich dabei noch erheblich versteifte. Bei der guten Funkausrüstung und Funkstellenbesetzung des Schiffes ist aber anzunehmen, dass die Existenz und die ungefähre Zugrichtung dieses Sturmtiefs der Schiffsleitung nicht unbekannt geblieben war. Im Seewetterbericht von Norddeich Radio vom 21. Dezember abends war wie folgt darauf hingewiesen worden: „Sturmtief 985 Milibar auf 54 Grad Nord und 28 Grad West, Richtung Südost-Inland ziehend, noch vertiefend.“ Die englischen Wetterfunkstellen werden zweifellos ebenfalls in ähnlicher Weise auf dieses gut zu erkennende Tief und seine Entwicklungstendenz hingewiesen haben. Es kann dabei höchstens vorgekommen sein, dass die Zuggeschwindigkeit, sofern sie überhaupt angegeben worden ist, etwas unterschätzt wurde. Es besteht jedenfalls kein Anlass anzunehmen, dass die Schiffsleitung der „Melanie Schulte“ gegenüber der Wetterentwicklung unvorbereitet gewesen ist, wenn die Verschlechterung möglicherweise auch etwas rascher und vielleicht auch stärker gekommen ist,

als man nach den Voraussagen erwarten konnte. Unter Berücksichtigung der 3 Faktoren, nämlich Wind, Wetter und Sicht, wird die „Melanie Schulte“ in der Nacht zum 22. Dezember folgende Wetterverhältnisse angetroffen haben: Süd Sturm mit Stärke 9 bis 10, starker Regen, schlechte Sicht. Aber auch in den folgenden Tagen dauerte das stürmische Wetter an, was im Hinblick auf eine mögliche Existenz des Schiffes oder Überlebender von ihm von Bedeutung ist. Die Windstärken schwankten zwischen 6 bis 9 Beaufort, Windsee und Dünung waren meist ziemlich hoch, wobei gelegentlich Schauer auftraten. Neben diesen allgemein gesehenen Wetterverhältnissen bedarf nun aber der Seegang, der zur vermutlichen Untergangszeit des Schiffes vorhanden war, einer besonderen Beachtung. Die am 21.12. mittags von der „Melanie Schulte“ gemeldete hohe Westdünung dürfte in den Abendstunden etwas abgeklungen sein, um jedoch während der Nacht entsprechend dem Herankommen des neuen Tiefs wieder erheblich anzuwachsen. Um 10:00 Uhr vormittags des darauf folgenden Tages hatte dieser Seegang nach einer uns vom Wetterschiff vorliegenden Beobachtung eine Höhe von 7 bis 9 Metern bei einer Wellenlänge von 70 bis 100 Meter und einer Wiederkehr von 7 bis 8 Sekunden erreicht. Es herrschte also jene schwere See, in der die „Melanie Schulte“ erhebliche Stampfbewegungen gemacht haben muss.

Es wird **Studienrat Dr. Hebecker** von der Seefahrtsschule Hamburg aufgerufen. „Er gibt eine Übersicht über Seeunfälle, in denen Erzschiffe durch veränderte Beladung auf der Reise zusammengebrochen sind. Er nennt das Beispiel eines englischen Erzfrachters, der jahrelang in seinen mittleren drei von insgesamt 5 Laderäumen 72 % der Gesamterzmenge gestaut hatte, ohne dass ihm unterwegs das geringste widerfahren sei. Als er dann aber bei einer Reise die Ladungsverteilung änderte und 82 % der Erzladung in die 3 mittleren Luken schütten ließ, brach das Schiff bei schwerem Wetter in der Mitte zusammen, und zwar in einem Wellental, wobei also Vor- und Achtersteven auf den Wellenkämmen lagen. Bei dem Frachter „Hollandia“ war es hingegen gerade umgekehrt. Er hatte 67 % der Gesamtladung in den mittleren Luken und dadurch die beiden Endlukén 1 und 5 mit zusammen 33 % belastet. Dieses Schiff brach infolge dieses zu großen Druckes der beiden Enden über einen Wellenberg nach oben in der Mitte auseinander. Die „Melanie Schulte“ aber hatte, noch über das Beispiel des englischen Frachters hinaus, insgesamt fast 90 % ihrer Erzladung in den Luken 2, 3 und 4 untergebracht und den Rest in Luke 5, während der vordere Laderaum gänzlich leer blieb. Es muss daher angenommen werden, dass der Frachter infolge dieser Ladungsverteilung über einem Wellental nach unten durchgebrochen ist.“

Der Sachverständige kommt zu einer Schlussfolgerung wie folgt: „Das Zusammentreffen einer ungünstigen Ladungsverteilung mit einer anormalen Wetterlage und den dadurch bedingten Resonanzen aller Schiffseigenperioden mit der Seegangsperiode für die schwächste Lage des Schiffes über einem Wellental hat zu einer Druckbeanspruchung im oberen Deck geführt, die ein Vielfaches der zulässigen Spannung darstellte, so dass ein explosivartiges Zusammenbrechen des Schiffes in den Bereich der Möglichkeit rückt, welches so kurzfristig und zerstörend war, dass keine Rettungsmittel mehr benutzt werden konnten. Aus der Tatsache, dass ein solches Unglück in der deutschen Handelsmarine völlig vereinzelt dasteht, kann geschlossen werden, dass einmal die Arbeit der deutschen Werften nicht bemängelt werden darf und dass überdies die Vorschriften und Kontrollen beim Bau seitens des GL und der See-BG ausreichend sind.“

Schlusswort **Vizeadmiral a. d. Ancker** :

„Das Seeamt Hamburg hat sich heute mit einem Seeunfall von ungewöhnlichem Ausmaß beschäftigt, bei dem 35 deutsche Seeleute ihr Leben verloren haben. Das deutsche Motorschiff „Melanie Schulte“ ist vermutlich in der Zeit vom 21. zum 22. Dezember 1952 mit einer Erzladung auf der Reise von Narvik nach Mobile im Nordatlantik gesunken, dass kein Funkspruch über diese Katastrophe durchgegeben werden konnte. Da niemand von der Besatzung gerettet ist und auch sonst keine Zeugen des Unfalls vorhanden sind, bin ich bei meinem Antrag nur auf Vermutungen angewiesen, die allerdings auf eine außerordentlich günstige Voruntersuchung und eine eingehende Beweisaufnahme des Seeamtes während der Verhandlung aufgebaut sind. Wie es bei einem solchen Seeunfall, der das allgemeine Interesse der Öffentlichkeit gefunden hat, selbstverständlich ist, ist auch hier eine Unmenge von Annahmen und Gerüchten laut geworden, mit denen ich mich, soweit sie nicht gänzlich abwegig sind, auseinandersetzen möchte, um nach allen Seiten möglichst Klarheit über die fachmännische Auffassung der Ursachen dieses Unfalls zu schaffen und zu zeigen, dass alle Möglichkeiten erschöpft sind, die dazu dienen können, den Fall restlos zu klären.

Erstens:

Das Schiff ist beim Stapellauf stecken geblieben und erst nach etwa 9 Stunden endgültig von der Helling zu Wasser gebracht worden. Hieraus darf **nicht** auf eine Lockerung der Schiffsverbände und auf eine dauernde Schädigung der Festigkeit des Rumpfes geschlossen werden. Das Schiff ist nach diesem Zwischenfall gründlich untersucht worden und es ist von Fachleuten festgestellt, dass die Beanspruchung des Schiffskörpers in diesem Fall nur etwa 10 Prozent der normalen Beanspruchung durch Seegang ausmacht.

Zweitens:

Auf der ersten Reise sind leichte Beschädigungen, d. h. Risse am Schiffskörper aufgetreten. Diese sind auf einem Hamburger Werftbetrieb geprüft und beseitigt worden. Sie waren leichter Natur und lassen keine Rückschlüsse auf Mängel in der Bauart des Schiffes zu.

Drittens:

Es ist darüber gesprochen worden, dass ein eventuelles Aufquellen der Ladung das Schiff auseinandergesprengt hat. Die Ladung bestand aus festen, trockenen Erzstücken, die, wie dem Fachmann allgemein bekannt, ihr Volumen nicht verändern, besonders fest liegen und nicht rutschen.

Viertens:

In den letzten Jahren sind verschiedene Schiffe durch Auflaufen auf Minen beschädigt worden oder gesunken, so dass auch in diesem Falle die Frage der Minengefahr geprüft werden musste. Diese aber scheidet nach den Ausführungen des deutschen Minensachverständigen, denen ich mich anschließe, in dem von der „Melanie Schulte“ befahrenem Seegebiet aus. Auch nach der Auskunft englischer Behörden ist das Vorkommen von Minen hier ausgeschlossen, da diese Teile des Nordatlantik von der englischen Marine abgesucht sind.

Fünftens:

Um ein Schiff durch Sabotage, d. h. durch eine heimlich an Bord gebrachte Sprengladung oder durch eine Hafenumine so schnell zu vernichten, würde es bei einem Fahrzeug von der Größe der „Melanie Schulte“ einer so großen Menge von Sprengstoff bedürfen, dass diese wohl kaum heimlich an Bord gebracht werden könnte. Eine Hafenumine würde den Seegang und der Wetterlage auf der langen Distanz zwischen Abfahrthafen und Unfallort nicht standhalten.

Selbst bei einer so schweren Ladung, wie die der „Melanie Schulte“ war, würde das Schiff nach einer Außenhautbeschädigung durch eine Sprengladung immer so lange über Wasser bleiben, dass die Besatzung Rettungsvorkehrungen hätte treffen und Funksprüche abgeben können.

Sechstens:

Der Vollständigkeit halber möchte ich das weitverbreitete Gerücht von dem Eingreifen einer fremden Macht erwähnen. Dieses wird durch die Tatsache des Auffindens von Wrackteilen auf einer Hebriden-Insel und durch den mit ziemlicher Sicherheit festgelegten Ort des Unfalls auf einer nicht ganz unbefahrenen Route widerlegt. Das Seeunfallgesetz verlangt, dass bei einem Seeunfall die Ursachen und Umstände zu ermitteln sind, dass festzustellen ist, ob der Unfall durch Fehler im Schifffahrtsbetrieb verschuldet ist und ob der Unfall auf Mängel in der Bauart, Einrichtung und Besatzung des Seefahrzeuges zurückzuführen ist. Ich folge hier den Ausführungen des Herrn Sachverständigen und schließe mich deren in erschöpfenden Ausführungen dargelegten Ansicht an, dass „Melanie Schulte“ mit großer Wahrscheinlichkeit im schweren Seegang zusammengebrochen ist. Eine solche plötzlich eintretende Katastrophe muss deshalb als Ursache dieses Totalverlustes angenommen werden, weil:

Die aufgefundenen Schiffstrümmern auf eine explosionsartige, d. h. plötzlich einsetzende, restlose Vernichtung hindeuten. Außergewöhnliche Wetter- und Seegangsverhältnisse vorlagen, die zusammen mit einer ungünstigen Ladungsverteilung zu Beanspruchungen führte, denen gegenüber ein Schiff nicht genügend Festigkeit aufweist.

Zur Abgabe einer SOS-Meldung keine Zeit vorhanden war.

Bauart und Ausrüstung des Schiffes wiesen keine Mängel auf.

Für die Art der Beladung

kann der Schiffsführung kein Vorwurf gemacht werden, weil darüber in der üblichen Bordliteratur keine eindeutigen Angaben vorliegen. Das Schiff war nach den Vorschriften der Schiffsbesatzungsordnung richtig bemannt. Der Führer des Schiffes, Kapitän Rhode, war, ebenso wie der Erste Offizier, mit den Gebräuchen der Erzfahrt vertraut. Beide standen bereits längere Zeit im Dienst der Reederei Schulte & Bruns. Das Schiff war, wie alle Emder Schiffe dieser Art, mit Rücksicht auf die Erzfahrt gebaut. Für diese Reise über den Atlantik war ursprünglich „Henriette Schulte“ vorgesehen, da dieses Schiff aber nicht zu vorher gesehener Zeit aus Kanada zurückgekommen war, musste „Melanie Schulte“ dafür herangezogen werden. Die Wahl der Route erfolgte durch den Kapitän nach Prüfung der meteorologischen Bedingungen und fernmündlicher Mitteilung an die Reederei am 19.12.1952. Dieser Weg ist auch der übliche für die Erzfahrt und wurde zur selben Zeit auch von anderen Schiffen benutzt. Ich kann daher nautische Fehler oder Fehler im Schifffahrtsbetrieb nichts feststellen. Eine Erörterung der Schuldfrage entfällt, da keine Beteiligten im Sinne des Gesetzes mehr vorhanden sind. Bei dem vorliegenden Material würde ich allerdings auch bei Anwesenheit von Überlebenden mit größter Wahrscheinlichkeit die Feststellung eines Verschuldens nicht beantragen. Man muss bei diesem tragischen Seeunfall „höhere Gewalt“ als Ursache annehmen und feststellen, dass die Gewalten der Natur immer stärker sind als die Kräfte, die menschliche Fähigkeiten ihnen entgensetzen können.“

Das Seeamt unter dem Vorsitz von Seeamtsdirektor Gieser verkündet:

„Die Ursache des Unfalls ist nicht ermittelt, weil Augenzeugen der Katastrophe nicht vorhanden sind.

Hierüber sind nur Vermutungen, jedoch keine bestimmten Feststellungen möglich. Wahrscheinlich hat das Zusammentreffen einer ungünstigen Verteilung der Ladung im Schiff mit einer ungewöhnlichen Schlechtwetterlage einschl. Windsee und Dünung und den hierdurch bedingten Resonanzen der Schiffseigenperioden mit der Seegangperiode zu einer derart hohen Druckbeanspruchung im Schiff geführt, dass ein so schnelles Zusammenbrechen des Schiffes erfolgt ist, dass auch zur Abgabe eines Funkspruches keine Möglichkeit mehr bestand.

Die Untersuchung hat ergeben, dass das Schiff hinsichtlich Bauart, Einrichtung, Ausrüstung, Beschaffenheit und Besatzung den heute gültigen Bestimmungen entsprach.“

Hamburg, den 23.04.1953



Heinz Esser
Protokollführer
Protokoll gem. Stenogramm