https://zeitungen.sub.uni-hamburg.de/recherche/detail?tx_dlf%5Bdouble%5D=0&tx_dlf%5Bid%5D=163564&tx_dlf%5Bpagegrid%5D=0&cHash=0ab31a7f8f2184aecc4ce0e799f16872
Hamburger Presse am 26.09.1932

Segel-Schulschiff „Niobe" gesunken
69 Mann der Besatzung ertrunken / Hamburger Dampfer rettet 40 Mann
Ursache: eine plötzliche Gewitterbö

Der Pressetext wurde unbearbeitet übernommen!

Das Segelschulschiff "Niobe" ist gesunken.
69 Mitglieder der Besatzung sind ertrunken. Ein Hamburger Dampfer hat 40 Personen gerettet. Als Ursache wurde ein plötzliches Gewitter mit starkem Böenstrich benannt.
Die Deutsche Reichsmarine ist gestern Nachmittag von einem Schiffsunglück betroffen worden. In einem Gewittersturm sank das Schulschiff "Niobe". An Bord befanden sich 105 Personen, von denen nach den bisherigen Meldungen nur etwa 40 geborgen werden konnten. Mehrere Kreuzer, Dampfer und Schnellboote begaben sich unverzüglich zur Unfallstelle.
Die offizielle Berichterstattung zu dem Unglück erfolgt wie folgt: Am 26. Juli um 14 Uhr passierte das Segelschulschiff "Niobe" das Feuerschiff Fehmarn Belt mit südöstlichem Kurs in einer Entfernung von einer halben Seemeile. Die Windstärke betrug 2–3. Aufgrund der sich im Süden über Fehmarn sammelnden Gewitterwolken veranlasste der Kommandant, die Obersegel mit einer Wache zu bergen, während die andere Wache unter Deck Unterricht hatte. Nach dem Bergen des Obersegels setzte plötzlich eine an Stärke zunehmende Bö ein, in der sich das Schiff in kürzester Zeit vollständig auf die Seite legte und innerhalb weniger Minuten sank. Infolge der plötzlich einsetzenden starken Wellen wurde es für die Besatzung, die sich zu diesem Zeitpunkt unter Deck befand, unmöglich, das Deck zu erreichen. Es ist anzunehmen, dass sie mit dem Schiff in die Tiefe gelangten.
Die Lokalisation des Unfalls erfolgte eine Seemeile östlich des Feuerschiffs Fehmarn Belt. Der Unfall wurde zum Glück vom Feuerschiff sowie von dem gerade passierenden deutschen Dampfer "Theresia Ruß" (Hamburg, Kapitän Müller) beobachtet. Die Durchführung des Rettungswerkes erfolgte in vorbildlicher Weise durch beide Stellen. Die Aufgaben der Kreuzer "Köln" und der Minensuchboote umfassen die Bewachung und Beobachtung der Unfallstelle sowie der umliegenden Gewässer. Die Anzahl der Geretteten belief sich auf circa 40 Personen. Trotz intensiver Bemühungen konnte bis zum Einbruch der Dunkelheit kein Vermisster gerettet werden.

Der Hergang des Unglücks
Das Unglück ereignete sich zwischen 2 und 3 Uhr nachmittags, kurz nachdem das Flugzeug „Do X“ auf seiner Fahrt von Travemünde nach Kiel dem Schiff begegnet war. Der Untergang vollzog sich innerhalb von drei bis vier Minuten. Über den Hergang des Unglücks ist man in Marinekreisen noch im Unklaren. “Man nimmt an, dass das Schiff unter vollen Segeln fuhr, als eine plötzlich vom Land her einfallende Gewitterbö sehr schnell herankam, die das Schiff auf die Seite drückte, ehe die Leinwand geborgen werden konnte, Das Schiff galt als durchaus seetüchtig und das Kentern ist schwer zu erklären.
Die Unglücksstelle liegt 14 bis 15 Kilometer von Fehmarn entfernt, Die Rettungsarbeiten wurden jedoch nicht von der Insel aus unternommen, sondern von Marineschnellbooten. Sofort nachdem | von der „Niobe“ SOS Signale abgegeben worden waren, eilten die Boote des in der Nähe liegenden Feuerschiffes an die Unglücksstelle. Bald nach ihnen traf der Hamburger Dampfer „Therese Ruß“ ' ein, dem es gelang, ungefähr 40 Mann der Besatzung an Bord zu nehmen, die später von dem Kreuzer „Köln“ übernommen wurden.
Unter den Geretteten befinden sich auch der Kommandant des Schiffes, Kapitänleutnant Ruhfuß und Oberleutnant Lott.

Außer dem Kreuzer „Köln“ begab sich der Kreuzer „Königsberg“ sofort mit dem Inspektor des Bildungswesens bei der Reichsmarine, Konteradmiral Kolbe, an Bord an die Unglücksstelle, ferner vier Boote der ersten Schnellboot Halbflottille und der der Sperrverband.
Die von der Seeflugstation Holtenau an die Unfallstelle der „Niobe“ ‘entsandten Flugzeuge, die von den Fliegern Osterkamp und Hubrich geführt wurden, sind nach Kiel zurückgekehrt. Sie haben die Unfallstelle und ihre Umgebung zur dänischen Küste mehrere Stunden lang abgesucht um eine Spur der Vermissten zu finden. Von der „Niobe“ selbst ist nichts mehr zu sehen.
Auch die von der Reichsmarine vorgenommene genaue Nachsuche ergebnislos geblieben ist, besteht keine Hoffnung mehr auf Rettung der 69 Vermissten. Bisher sind auch keine Leichen geborgen worden.

Der Kapitän der „Therese Ruf “ erzählt ….
Kapitän Müller von dem Hamburger Dampfer „Therese Ruß“ berichtet über den Untergang der „Niobe“.
Ich befand mich auf der Reise von Trangsund in Finnland nach Holtenau. In der Nähe des Femarn-Belt-Feuerschiffs |sichteten wir die Niobe“ die uns nach unserem Reiseziel befragte. Ich gab Auskunft und beschäftigte mich sodann da ich eine Gewitterbö herannahen sah, mit meinem Schiff. Als ich mich noch etwa eine Meile von der „Niobe“entfernt befand, traf die Bö die „Niobe“ mit voller Wucht. Das Schiff kenterte nach Backbord um und war innerhalb von zwei Minuten gesunken.
Die stärke der Bö schätzte ich auf etwa acht bis neun Sekundenmeter. Zur Zeit des Unfalls regnete es nicht. Die Sicht war aber getrübt. Wir machten sofort beide Rettungsboote klar, wurden jedoch in unserem Rettungswerk durch die aufkommende Dünung behindert. Mit Hilfe des Motorbootes des „Feuerschiffes Fehmarn-Belt“, von wo aus der Unfall ebenfalls sofort bemerkt worden war, gelang es uns 40 Mann der im Wasser Treibenden zu retten, darunter den Kommandanten.
Alle waren schwer erschöpft, und es ist wohl möglich, dass noch einige der im Wasser Treibenden, ehe ihnen Hilfe gebracht werden konnte, aus Erschöpfung ertranken.
Einer Geretteten, der sich im Augenblick der Katastrophe in der Kombüse befand, hatte schwere Brandwunden getragen, einem anderen war der Arm ausgekugelt. Die Geretteten, die zum Teil nur wenig bekleidet waren, wurden von uns zunächst mit den nötigsten Kleidungsstücken versehen, und wir wir reichten ihnen Erfrischungen. Die Verletzten wurden von uns ärztlich behandelt.
Im Augenblick der Katastrophe müssen nach Ansicht des Kapitäns auf der „Niobe“ sämtliche Luken geöffnet gewesen sein, so dass das Schiff im Augenblick voll Wasser lief und den zum großen Teil unter Deck befindlichen Mannschaftsmitgliedern der Weg in die Freiheit abgeschnitten wurde. Sechs Mann kamen noch aus dem Zwischendeck herraus und konnten aufgenommen auſgenommen werden. Die Leute beſanden sich beim theoretischen Unterricht im Zwischendeck. Zu diesem Zweck waren die Baken und die Banken heruntergelassen worden.
Der Kommandant eines herbeigeeilten Schnellbootes konnte seinen eigenen Bruder, Oberleutnant Lott, retten. Ich habe dann noch vier Stunden an Unfallstelle gekreuzt, konnte aber nichts mehr feststellen als aufsteigende Blasen und einen Ölfleck.

Nur ein einziger Ölfleck
Als bei der Marinestation der Ostsee die Meldung von dem Unglück im Fehmarnbelt eintraf, wurde sie sofort an die Seeflugstation Holtenau weitergegeben, von wo aus gleich darauf zwei Flugzeuge unter den Führung des bekannten Por-Le-Merite-Fliegers Osterlamp starteten und mit |Vollgas der Unglücksstelle zustrebten. Obwohl sie als erste den Ort der Katastrophe erreichten, war nichts mehr von dem Schiff zu sehen. Schon von weitem war von Bord der Maschinen aus ein riesiger Ölfleck auf der glatten See zu sehen, in dessen Zentrum fortgesetzt Luftblasen aufstiegen. Obwohl die Maschinen mitten in dem Ölfleck wasserten und die ganze Umgebung systematisch absuchten, war nicht mehr die geringste Spur von dem untergegangenen Schiff und seinen Opfern zu entdecken.
Auf einem der beiden Flugzeuge befand sich auch der Kommandant des Flugschiffes“Do X“, Kapitän Christiansen, der auf die Nachricht von der Katastrophe sich sofort zur Verfügung gestellt

hatte, an dem Such- und Rettungswerk teilzunehmen. „Do X“ hatte auf seinem Flug von Travemünde nach Kiel die „Niobe“ kurz vor ihrem Untergang überflogen.

Höhere Gewalt

Eigene Drahtmeldung. ©Berlin, 27. Juli. 1932

Korvettenkapitän Kümpel, der die „Niobe“ 2 ½ Jahre lang geführt hat und erst in diesem Jahre die Führung an Kapitänleutnant Ruhfus abgegeben hatte, äußert sich zu dem Unglück wie folgt :

Die „Niobe“ ist in jeder Hinsicht voll Seetüchtig Kapitänleutnant Ruhfus ist unter meiner Leitung ein Jahr lang Ausbildungsoffizier gewesen, und ich bin sicher, das Schiff unter bester seemännischer Führung stand. Auch die Wachoffiziere sind zwei eineinhalb und ein Jahr Bord. Nach Lage der Dinge bin ich fest überzeugt, dass alles getan wurde, was getan werden konnte. Das die Segel rechtzeitig weggenommen worden sind, ergibt sich daraus, dass nach der Fortnahme der Segel die Mannschaft unter Deck geschickt wurde, um ihr Ölzeug zu holen. Man musste also überzeugt gewesen sein, dass ausreichend Zeit hierfür vorhanden sein würde.

In den Meldungen unmittelbar nach dem Unglück ist erwähnt, dass die Niedergänge sämtlich geöffnet waren uns das Schiff sofort voll Wasser geschlagen sei. Das Öffnen sämtlicher Niedergänge ist damit zu begründen, dass die Leute die Möglichkeit haben mussten, rechtzeitig zu den Manövern an Deck zu kommen. Ich selbst habe in der Ostsee die allerschwersten Stürme erlebt, in denen die Entscheidung nicht mehr zu beurteilen war. Es treten bei Segelschiffen Fälle ein, wo man nichts mehr veranlassen kann, sondern Stillhalten muss, ob das Schiff es aushält. Im Fall „Niobe“ hat zweifellos höhere Gewalt eingegriffen.

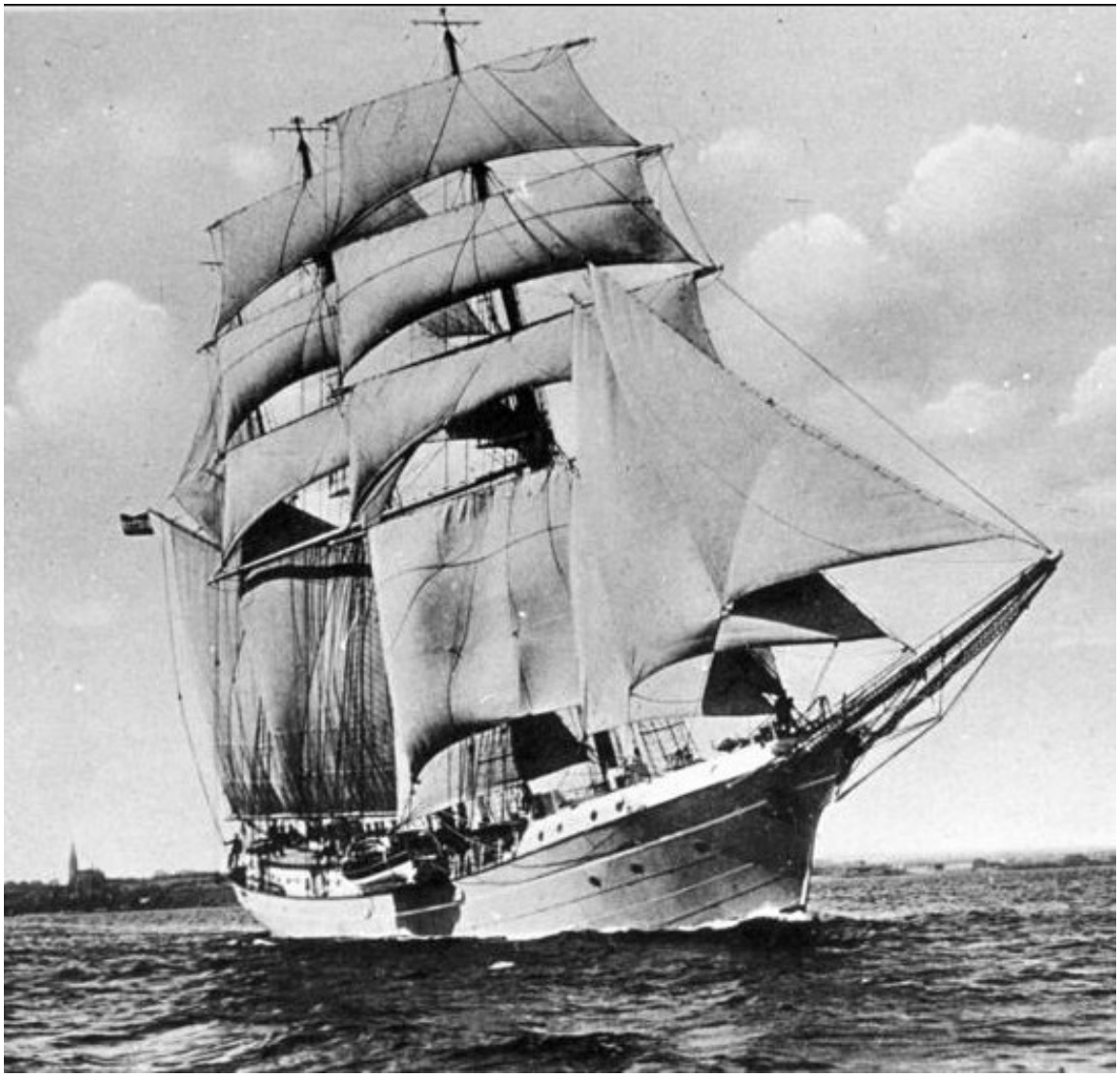

Bild: Bundesarchiv DVM Segelschulschiff "Niobe"

https://img.sub.uni-hamburg.de/kitodo/PPN689065124_19321105/PDF/PPN689065124_19321105.pdf

Hamburgischer Correspondent Sonnabend, 5. November 1932.

Opfer einer höheren Gewalt

Die Urteilsbegründung in der „Niobe"-Kriegsgerichtsverhandlung

Kiel am 4. November 1932

Die Kriegsgerichtsverhandlung gegen den Konmandanten der „Niobe", Kapitänleutnant Ruhfus hat, wie gemeldet, mit einem Freispruch geendet. Aus der umfangreichen Urteilsbegründung geben wir in folgenden die wichtigsten Teile wieder. Kriegsgerichtsrat Schuck führte u. a. aus:

Auf die tatsächlichen Vorgänge des 26. Juli 1932 brauche ich nicht mehr einzugehen. Die Katastrophe ist durch die Beweisaufnahme und die Plädoyers eingehend dargestellt worden. Ich stelle fest, daß am 26. Juli nachmittags zwischen 14 und 15 Uhr das Schulschiff „Niobe" im Fehmarn-Belt von einer Bö getroffen wurde und unter Einwirkung einer Bö gekentert und schließlich gesunken ist, und das, dabei 69 Angehörige der Besatzung ihr Leben verloren haben. Nach Überzeugung des Gerichts musste die Anklage gegen Kapitänleutnant Ruhfus mit der Bejahung oder Verneinung der Frage: „**Entsprach die Führung der „Niobe" der am 26. Juli herrschenden Wetterlage?",** enden. Das Gericht hat festgestellt. daß die Segelführung der „Niobe" am 26. Juli der allgemeinen Wetterlage entsprochen hat. Als Vorfrage war dabei zu prüfen, ob von den; Kommandanten die Wetterverhältnisse des 26 Juli mit der nötigen Sorgfalt beobachtet wurden. Das dies geschehen ist. ergibt sich, nicht nur aus den Gutachten der Sachverständigen. sondern auch aus dem was das Gericht aus den Aussagen der Zeugen und der Beweisaufnahme entnehmen musste. Ferner steht fest, das; der Kommandant zu keiner Zeit der Ereignisse des Nachmittags des 26. Juli sich vom Wetter irgendwie hat überraschen lassen. Er hat das Wetter sorgfältig beobachtet. Der Barograph der „Niobe" gab an, dem sorgfältigsten Beobachter keine Veranlassung, aus besonders schlechte Wetterverhältnisse zu schließen Im Gegenteil, da der Barograph kurz vor 14 Uhr sogar steigende Tendenz zeigte, musste zweifellos bei dem Kommandanten diese Beobachtung eine umso größere Beruhigung hervorrufen. Bei dieser Feststellung ließ er es aber nicht bewenden, sondern beobachtete weiter sorgfältig das Wetter, beobachtete auch, mit dem Glas die Verhältnisse an Land. Auch da war nichts zu sehen, was irgendwie ihn hätte stutzig machen müssen. Schließlich erschien über Fehmarn die Gewitterwolke, aus der die Katastrophe hervorbrechen sollte. Als der Kommandant diese Wolke bemerkte, traf er sofort seine ersten Maßnahmen. Er ließ sämtliche oberen Segel wegnehmen.

Der Kommandant kann für sich in Anspruch nehmen, das, er in der Lage war, Wetterverhältnisse richtig beurteilen zu können. Dazu befähigt ihm seine Erfahrung.

Er war jahrelang Kommandant eines Torpedoboots, hat als solcher zweifellos die beste Gelegenheit gehabt, Wetterstudien nach dieser Richtung hin zu machen, und feine Fähigkeit, Wetterverhältnisse zu beurteilen, auszubilden. Später wurde er als Ausbildungsoffizier auf die „Niobe" kommandiert. Als solcher hatte er nicht nur Gelegenheit, die Segeleigenschaften seines Schiffes auf das genaueste kennen zu lernen, sondern er hatte auch Gelegenheit, die schwierigen Situationen zu erkennen, welche Anforderungen er an das Schiff stellen durfte. Vor einer solchen Situation stand der Kommandant am 26. Juli. Selbst alte, erfahrene Seeleute, wie der Oberbootsmann, hatten nicht die geringsten Bedenken nach dieser Richtung hin. Sowohl der Oberbootsmann wie andere zu beurteilen ist, hatten nicht das Gefühl einer drohenden Gefahr. Das, was man bei dieser Wetterlage von dem Kommandanten erwarten musste, hat er getan, um allen Überraschungen gewachsen zu sein.

Nun kommen wir zu der Frage, was nach der, Katastrophe geschah. Es ist nicht ein einziger Zeuge aufgetreten, der auch nur den geringsten Anhaltspunkt hätte gebe können, daß eine Möglichkeit bestanden hätte, die Bö, die schließlich die „Niobe" zum Kentern und Sinken brachte, vorher zu erkennen.
Sie war nicht auf dem Wasser sichtbar, eine nicht auffallende Wolkenbildung angekündigt, eben sowenig war auf dem nicht allzu weiten Festland etwas Ausfallendes zu erkennen. Kurz gesagt, die Bö war plötzlich da und fasste gleich einer riesengroßen Faust vom Himmel das Schilf und drückte es in kürzester Zeit auf und unter das Wasser. Wir haben durch den Herrn Sachverständigen Prof. Defaut gehört, daß es sich um eine Sturmbö schwerster Art gehandelt hat, die als besondere Erschwerung eine Vertikalströmung schwerster Art mit sich führte. Es ist auch wohl den Laien klar geworden, daß gerade diese Vertikalströmung es gewesen ist, die letzten Endes die Katastrophe herbeigeführt hat. Wenn man alle diese Feststellungen und Erwägungen verfolgt, muß man zu dem zwingenden Schluss kommen, daß der Kommandant in jeder Lage, wie er sie und seinen Kenntnissen und Erfahrungen beurteilt hat und beurteilen durfte, alles getan hat, um der damaligen Wetterlage gerecht zu werden,
muß man zu der Feststellung kommen, daß keine Rede davon sein kann, daß der Angeklagte an dem Nachmittag Fahrlässigkeit bei der Führung seines Schiffes gezeigt hat, eine Fahrlässigkeit, für die er, haftbar zu machen wäre.
Das Gericht hat aus den Aussagen der Herren Sachverständigen festgestellt, daß für das Kentern des Schiffes lediglich die Segelführung nicht laufal geworden ist. Selbst aber wenn diese Tatsache nicht auch die offen stehenden Bullaugen und Niedergänge, daß diese offenstehenden Verschlüsse lediglich später ein rasches Absinken des Schiffes zur Folge gehabt haben. Stellte das Gericht aber fest, daß die Segelführung der Wetterlage angemessen war.
so mußte das Gericht umso mehr feststellen, daß auch der Verschlusszustand des Schiffes der allgemeinen Wetterlage angemessen war.