

Untersuchung des Brandes der „GLOBUS“ am 12.01.1861

Geschehen Bremen auf dem Stadthause vor der Polizeidirektion am
21. April 1861

Gegenwärtig Herr Senator Gröning

Nachdem seitens des hiesigen Handlungshauses Diedrich Albers als Reeder des durch Brand zerstörten Schiffes „Globus“ eine Untersuchung des bei dieser Katastrophe von dem Führer des Schiffes, Capitain Blanke, und dessen Mannschaft bewiesen, in Amerikanischen und Deutschen öffentlichen Blättern mehrfach verdächtigten Benehmens gewünscht worden war, hatte die Polizeidirektion solchem Antrage im Einverständnisse mit der Commission des Senats für das Auswandererwesen Folge gegeben und unter Zuziehung

des Vorstandes der Navigationsschule Friedrich August Arthur Breusing, des Navigationslehrers Dr. Heinr. Romberg und des Agenten der Bremer Seeversicherungsgesellschaften und früheren Schiffseigentümers Friedrich Ihlder aus Bremerhaven,

zu gedachtem Zwecke auf heute einen Termin anberaunt.

Auf Vorladung erschien

Bernhard Blanke

Capitain des untergegangenen Schiffes Globus und wurde mit dem Zwecke seiner Vorladung bekannt gemacht.

Auf ergangene Aufforderung erzählte Comparent den fraglichen Hergang in allen Einzelheiten von Entdeckung des Brandes am 12. Januar Morgens 4 Uhr bis zur Rettung der Passagiere und Mannschaft an Bord des „Morning Star“ und Landung derselben in Norfolk übereinstimmend mit der Verklärung.

Nachdem Comparent sodann abgetreten war, besprachen die anwesenden Herren sich über ihre Ansichten, die sie sich von dem Vorgang nach der Darstellung des Capitain Blanke gebildet und über die Fragen, die zur weiteren Aufklärung der Sache an denselben zu stellen sein würden.

Capitain Blanke trat alsdann wieder vor und erklärte auf die vom Vorsteher Breusing gestellte Frage?

An welchem Tage sich der Vorfall ereignete

Am 12. Januar Morgens 4 Uhr

Was er über die Entstehung des Feuers für Vermutung habe?

Keine

Was für Ladung im Hinterteil des Schiffes gewesen?

Nur Stückgüter und unter den Stückgütern im Unterraum ist das Feuer entstanden.

Welche Maßregeln er ergriffen um das Feuer zu löschen?

Wir haben Alles angewendet durch Öffnungen, die wir machten, Wasser in den Unterraum zu gießen, kamen aber bald zu der

Überzeugung, daß es vergeblich sei. Durch Überhandnehmen des Rauches wurde die Mannschaft aus dem Zwischenraum vertrieben. Der Untersteuermann mußte sogar wie leblos hinaufgetragen werden und kam erst längere Zeit nachher wieder zu sich. Es war der Untersteuermann de la Roche, und die ihn hinauftrugen waren der Obersteuermann und der Matrose Vogt. Als ich das Vergebliche unserer Versuche durch Wasser das Feuer zu löschen einsah, ließ ich alle Löcher und Öffnungen verstopfen, um auf die Weise das Feuer zu ersticken.

Ich mußte nun an Rettung der Passagiere denken und sorgte zunächst dafür, daß die Boote zu Wasser gelassen wurden und zwar zuerst die beiden Rettungsboote.

Ob er gleich Passagiere darin aufzunehmen Willens gewesen?

So wie die Boote im Wasser waren, entstand gleich ein großes Gedränge und alle wollten hinein. Meine Absicht war, die Boote nur erst längs der Seite zu haben, aber trotzdem ich alles aufbot, die Leute zurückzudrängen, sprangen einzelne Passagiere mit den Matrosen mit hinein. Nach meiner Absicht sollten nur so viele Leute von der Mannschaft hinein als nötig waren um die Boote zu regieren, um sie in der Macht zu haben, wenn sich Rettung zeigen sollte.

Ob gleich Leute beim Hinablassen in den Booten gewesen?

Zwei Matrosen im Boot der Backbordseite, in dem anderen nicht und das war es, was wegtrieb.

Während aber das Boot von der Luvseite herum geholt wurde, gelang es einigen Passagieren trotz meiner Anstrengung in das Luvboot zu springen, worunter aber der einzige Cajütpassagier, den ich an Bord hatte, nicht war.

Wie der Wind an dem Morgen gewesen?

Vormittags still, südwestlich gegen Mittag auffrischend, Seegang schwer von Nordwest, vom vorhergehenden Tage her.

Das Schiff ließ ich beidrehen, auf Backbord holen, Marssegel laufen, Untersegel und Bramsegel aufgegeit.

Während des Herumholens des Luvboots trieb dasselbe wahrscheinlich durch Brechen der Fangleine weg, gegen 5 ½ Uhr etwa, noch in der Dunkelheit.

Ich selbst stieg in das andere Boot, um es rasch wieder zu holen, da die größte Schnelligkeit geboten war und die beiden anderen Offiziere beim Überbordsetzen des großen Bootes beschäftigt waren.

Was während der Zeit an Bord geschehen?

Davon ist mir nichts bekannt.

Ob bei seiner Zurückkunft das große Boot in See gewesen?

Es war gerade im Begriff heruntergelassen zu werden.

Ich ging mit beiden Booten wieder ans Schiff zurück und ließ das aufgefundene bemannen und mit Lebensmittel versehen.

Für die beiden Rettungsboote ja 4, für das große Boot 6 Mann nötig. Bei dieser meiner Rückkehr sah ich eine Cajütpassagierdame an einem Tau über Wasser hängen und nahm diese auf, andere Passagiere sprangen trotz aller meiner Warnungen und meiner Versicherungen sie alle zu retten, in die Boote. Zwei Passagiere

hatten sich auf einen Steg gerettet, den sie ins Wasser geworfen , trieben aber fort, so daß ich ihnen mit meinem Boot nachfolgen mußte und glücklich rettete.

In welchem Augenblick Müldner über Bord gesprungen?

Wie ich gehört, in dem Augenblick als das große Boot zu Wasser gelassen war und ich auf der anderen Seite des Schiffes beschäftigt war, die eben erwähnten beiden Passagiere zu retten.

Ob keine Möglichkeit gewesen, den Müldner zu retten?

Nachdem was ich gehört habe nicht, wie ich hörte war nur ein Seemann an Bord.

Wie viele Passagiere das große Boot aufgenommen?

Ca. 8 bis 10 Personen, es hätte 20 tragen können. Wie die Boote alle drei im Wasser waren, wurden sie zusammengebunden.

Ob er mittlerweile an Bord zurückgekehrt?

Nein.

Das große Boot mußte abbugsiert werden. Darauf wurde die übrige Mannschaft von Bord genommen bis auf einen, in die Boote verteilt und dann die Boote zusammengebunden, um zu beraten, was ferner zu tun, was an Bord bei der herrschenden Aufregung schlechterdings unmöglich war.

Ob nicht an ein Floß gedacht?

Daran konnten wir nicht denken, weil es bei dem hohen Seegang unmöglich war, obgleich es an Material dazu nicht fehlte. Wir konnten deshalb auch nicht den Passagieren empfehlen das zu tun. Zu segeln konnten wir nicht denken, weil es zu still war.

In Folge der Berathung ging ich mit dem Zimmermann an Bord, um mich nach dem Zustand des Feuers zu erkundigen und den Passagieren Mut und Ergebung einzusprechen.

Während unserer Berathung war der an Bord zurückgebliebene Mann auf dem Mast um nach einem Rettung bringenden Schiff auszusehen. Das Feuer hatte inzwischen große Fortschritte gemacht. Die Passagiere hatten meiner Weisung gemäß das Deck fortwährend mit Wasser naß gehalten.

Das Schiff blieb bis 10 Uhr beigedreht liegen. Ich benutzte meinen Aufenthalt an Bord, den Passagieren allen möglichen Trost einzureden, namentlich sagte ich, sie könnten versichert sein, daß ich auf ihre Rettung nach allen Kräften Bedacht nehmen und nicht aber an meine Rettung denken werde als bis sie gerettet seien. Ich ließ sie nach vorn gehen, einerseits um sie von den Booten fernzuhalten, andererseits weil ich fürchtete, der Kreuzmast könne umstürzen, was ich ihnen mitteilte.

Dann etwa 10 Uhr ließ ich mich mit dem Zimmermann und dem letzten Mann vom Maste wieder an Bord aufnehmen. Jetzt war für etwa eine Viertelstunde von der Mannschaft niemand an Bord.

Zu welcher Absicht?

Um der Mannschaft meine Absicht mitzutheilen nach den Bermudas zu steuern.

Die Mannschaft ging bereitwillig auf meine Absicht ein.

Sobald wir damit fertig waren, gingen wir alle wieder an Bord zurück und brachten das Schiff vor den Wind, heißen die

Rettungsboote eben aus dem Wasser und behielten das große Boot mit zwei Matrosen und circa 8 Passagieren im Schlepptau. Gegen Mittag sah der auf der Oberbramrae sitzende Junge ein Schiff, worauf ich den Obersteuermann hinauf schickte, um die Richtung in der es segle, zu erkunden. Dies Schiff war der Morning Star, Capitain Campbell aus Neu-Schottland. Er kam näher und als es nahe genug war, unterrichtete ich den Capitain durch Sprachrohr von meiner Lage, stieg dann ins Boot und ruderte ihm entgegen. Ich ließ dabei alle Passagiere sich niederlegen, so daß nur die Mannschaft sichtbar blieb, um den Capitain vom Morning Star nicht durch den Anblick so vieler Menschen scheu zu machen. Ich kam ihm mit meinem Boot ganz langs Seite und bat ihn dringend um Aufnahme, die er mir auch menschenfreundlich zusagte, obgleich ich ihm jetzt sagte, daß ich Passagiere an Bord habe und er nur knappen Proviant hatte. Bei dem Hinüberschaffen der Passagiere leistete die Mannschaft, obgleich von den Arbeiten des Tages sehr erschöpft, jede erforderliche Hilfe, die bei dem hohen Seegang mit großer Gefahr verbunden war und ist es dieser Hingebung von Mannschaft und Offizieren allein zuzuschreiben, daß die Rettung ohne ein Menschenleben zu verlieren hat bewerkstelligt werden können.

Es wurde der Vorwurf gemacht, daß die Mannschaft dabei auf Rettung ihrer Effekten bedacht gewesen.

Das geschieht mit Unrecht, nur beim letzten Male wurden nur einige Sachen übergeworfen. Unter derzeit hatten die Passagiere die Kisten der Mannschaft erbrochen und das Zeug herausgerissen, so daß selbst Capitain Campbell über dies Benehmen der Passagiere entrüstet war.

In einer Annonce sei behauptet, daß den Passagieren eine Erklärung abgedrungen sei ?

Die Erklärung ist von den Passagieren durchaus ohne meine Veranlassung aufgesetzt, mit dem Inhalt war ich einverstanden. Die Passagiere wurden durch Vorlesen mit dem Inhalt bekanntgemacht und unterschrieben freiwillig.

Wie lange Sie an Bord der Morning Star gewesen ?

Den 7. Tag kamen wir in Norfolk an, nachdem wir bis dahin einmal ein englisches Schiff Boormerang von Dundee und das Bremer Schiff Columbia Semke angesprochen und von ihnen Proviant erhalten hatten. In Norfolk angekommen, wandte ich mich an den Bremischen Cons. Ag. Meyers und telegrafierte an die Destinataire des Globus in New York. Die deutsche Gesellschaft in New York, übernahm sodann die weitere Fürsorge für die Passagiere.

Capitain Blanke trat sodann ab und erschien der

Obersteuermann Ernst August Lingstedt aus Aumund, 33 Jahre alt, auf der letzten Reise Obersteuermann der Globus. Aufgefordert gab Comparant eine ausführliche Schilderung des fraglichen Vorfalls, die im wesentlichen mit den Angaben des Capitain Blanke übereinstimmte.
Auf besondere Fragen:

Die Boote ließ der Capitain ins Wasser, um sie klar zu haben, wenn vielleicht ein Schiff des Weges kommen sollte.

Und nicht um die Leute zu verlassen?

Im Gegenteil, der Capitain sagte den Passagieren wiederholt, wenn er gerettet würde, würden sie alle gerettet.

Ob die Mannschaft bei dem ganzen Vorfall folgsam gewesen?

Durchaus in allen Punkten.

Ob die Erklärung an Bord des Morning Star den Passagieren abgedungen sei ?

Im Geringsten nicht, sie wurde von einem Passagier verfaßt und dann von mir vorgelesen und danach drängten die Passagiere zur Unterschrift.

Trat ab und wurden vor gerufen

Gerhard Meyer, 23 Jahre alt aus Bremen

Carl Schwarz, 22 Jahre alt desgl.

Fritz Kunze, 24 Jahre alt desgl.

Sämtlich Matrosen an Bord des verunglückten Globus.

Wer von ihnen bei dem Untergang des Müldner zugegen gewesen?

Niemand.

Der Mannschaft wurde vorgeworfen, auf ihre Rettung Bedacht gewesen zu sein.

Alle drei einstimmig

Das ist nicht der Fall, das hat keiner beabsichtigt.

Meier

Was Müldner anbelangt, so habe ich selber von einem Passagier gehört, daß er um sein Zeug zu retten, drei Röcke übereinander angezogen und dadurch am Schwimmen verhindert worden sei. Im großen Boot war nur ein Ruder und deshalb konnte ihm von da aus nicht zu Hülfe gekommen werden.

Auf die weiteren Fragen erzählten die Comparanten die Einzelheiten des Vorgangs im Wesentlichen mit den Angaben des Capitain und Steuermanns gleichlautend.

Warum der Capitains nicht sofort Segel gesetzt als das Feuer entdeckt?

Die Matrosen bestätigten namentlich Meier und Kunze, welche die Wache bis 4 Uhr gehabt, die Angaben des Capitains, daß es um die Zeit beinahe still gewesen.

Nachdem dieselben sodann wieder abgetreten waren, sprachen sich die anwesenden Herren über den Eindruck aus, den die bisherigen Vernehmungen auf sie gemacht hatten.

Dann traten Capitain Blanke und Obersteuermann Lingstedt wieder vor, und wurden ihnen die vorstehenden Aussagen vorgelesen, die von ihnen genehmigt wurden, worauf sie wieder abtraten und entlassen wurden.

Die anwesenden Herren sprachen im Allgemeinen schon jetzt die Überzeugung aus, daß nach den vorliegenden Ermittlungen irgend ein Vorwurf gegen Capitain Blanke nicht begründet sei. Die Vernehmung des Zimmermanns Heinrich Arfmann zur Zeit in Bremerhaven aber

abzuwarten und falls diese Neues nicht ergeben sollte, eine Zusammenstellung der erheblicheren Tatsachen und Abgabe eines Gutachtens zweckmäßig sei, in welcher Beziehung die H.H. Breusing und Dr. Romberg sich zu bemühen ersucht wurden.

A. u. s.

in fidem
gez. A. Heineken Dr.
Secretair

Geschehen auf dem Amte zu Bremerhaven
am 23. April 1861

Nach Eingang des Schreibens der Polizeidirektion vom 21/22. d. Monats nebst Anlagen betreffend das verunglückte Schiff Globus, Capitain Blanke, erschien nach geschehener Verabredung der hiesige Agent der Assecuranz – Compagnie, Capitain Hilderich Ihlder und sodann citiert Hinrich Arfmann und deponierte befragt:

Ich heiße wie gesagt, bin 27 Jahre alt, aus Fähr Amt Blumenthal, Schiffszimmermann, jetzt an Bord des Amerikanischen Schiffes Albani, früher an Bord des durch Feuer verunglückten Bremer Schiffes Globus, Capitain Blanke.

Aufgefordert den Untergang des Globus zu erzählen, berichtete Comparent wesentlich in Übereinstimmung mit dem Inhalt des Protokolls der Polizei-Direktion zu Bremen vom 21. des Monats: Sodann wurden dem Comparenten durch Herrn Ihlder folgende Fragen vorgelegt:

Frage: Wer beschäftigte sich damit, das große Boot auszusetzen?

Antwort: Sämtliche Offiziere und einige Matrosen

Frage: Wer ging ins Boot, als es zu Wasser gelassen war?

Antwort: Ich und noch ein Matrose.

Frage: Weshalb nicht mehr?

Antwort: Wegen des schweren Arbeitens mußten wir gleich absetzen, so daß nicht mehr Leute hinein kommen konnten.

Erst nachher, als wir nach hinten trieben, sahen wir Passagiere an Tauen hängen und diese Leute schriegen, wir sollten sie retten. Wir retteten davon zwei.

Frage: Hing Müldner auch an einem Tau?

Antwort: nein! Er ist ins Wasser gesprungen, daß er ins Wasser sprang, habe ich nicht gesehen, doch mußte er das getan haben, denn ich habe ihn hinten auf dem Schiff stehen sehen und nachher sah ich ihn im Kielwasser treiben.

Frage: Haben sie gesehen, daß er viel Zeug an hatte?

Antwort: Nein! Gesehen habe ich es nicht, doch habe ich gehört,
daß er viel Zeug angezogen und viel Geld zu sich gesteckt habe,
um es zu retten.

Frage: was habt Ihr getan um ihn zu retten?

Antwort: es war uns unmöglich, ihn zu retten, denn er sank, während
wir dabei beschäftigt waren, die anderen, die an den Tauen hingen,
zu retten und er kam dann nicht wieder nach oben.

Frage: wie lange haben Sie ihn wohl oben treiben sehen?

Antwort: das kann wohl 5 Minuten gewesen sein und es dauerte
länger die Leute von den Tauen zu holen.

Frage: wie viel Riemen waren im Boot?

Antwort: Anfangs hatten wir zwei Riemen, der eine derselben wurde aber durch
einen Passagier, der an einem Tau hing, zerbrochen, als er ins Boot herunter sprang.

Beim Verlesen: der Passagier der den Riemen zerbrach, hing nicht an einem Tau,
sondern sprang oben von der Kajüte herunter.

Vorgelesen genehmigt

In fidem

gez. Gröning

Frage: war es schon vollkommen Tag, als dies geschieht?

Antwort: die Stunde kann ich nicht angeben, aber es war hell.

Frage: wo blieben die Steuerleute, während diese Leute gerettet
wurden?

Antwort: sie waren an Deck oder in den anderen Booten.

Frage: konnten die Steuerleute dem Müldner nicht ein Tau zuwerfen?

Antwort: nein! Er war zu weit vom Schiff weggetrieben.

Frage: als sie die Leute gerettet hatten, was taten sie dann?

Antwort: wir gingen nachher wieder an Bord. Vorher war schon der
Capitain und ich allein an Bord.

Frage: Ist es in ihrer Absicht gewesen, die Passagiere zu verlassen?

Antwort: nein! Das haben wir nie beabsichtigt. Wir haben nur die Boote
in Sicherheit bringen wollen, damit nicht alle Passagiere auf ein Mal
hinein sprängen.

Frage: Wo waren die anderen Boote, als sie die Leute retteten?

Antwort: Ich weiß es nicht genau. Ich glaube, daß sie hinten aus waren
und zwar noch weiter vom Schiff als Müldner.

Vorgelesen genehmigt und nachdem erklärt hatte, seine Aussage auf
Erfordern beeidigen zu wollen, entlassen.

Herr Ihlder äußerte sodann seine Ansicht dahin, daß die Aussage des
Arfmann mit den zu Bremen gemachten Aussagen im Wesentlichen
übereinstimmen.

Womit geschlossen wurde

In fidem

gez. Gröning

Die Übereinstimmung vorstehender Abschrift mit dem Originale wird hierdurch amtlich bezeugt.

Bremen, den 28. April 1861
Die Polizeidirektion
Gröning

Aktenmäßige Darstellung der Vorfälle beim Brande des bremischen Schiffes Globus, Kapitän Blanke, auf hoher See.

Am 12. Jan. d.J. wurde das bremische Schiff Globus, Kapitän Blanke, auf hoher See durch Feuer zerstört, und es verlor dabei ein Passagier sein Leben.

Nach der Rückkehr der Schiffsmannschaft wünschte das hiesige Handlungshaus Diedrich Albers, als Rheder des Schiffes, daß über die Ursache und den Verlauf dieser traurigen Ereignisses eine amtliche Untersuchung angestellt werden möge, um namentlich zu constatieren, ob auch das Benehmen der Schiffsoffiziere ein Vorwurf treffe.

Die Polizeidirektion im Einverständnisse mit der Commission des Senats für das Auswandererwesen gab diesem Wunsche folge und forderte uns Unterzeichnete auf, der Untersuchung beizuwohnen, um auf Grund derselben über den fraglichen Vorfall unser Urteil abzugeben. Es sind bei dieser Untersuchung sämtliche hier anwesende Mitglieder der Schiffsbesatzung, Kapitän, Obersteuermann, Zimmermann und drei Matrosen einem articulierten Verhör unterzogen, und es haben die gedruckten und ungedruckten auf den Vorfall bezüglichen Actenstücke vorgelegen. Wir geben zunächst die von uns genommene Auffassung des Hergangs in gedrängter Darstellung.

Am 23. Nov. 1860 ging das bremische Schiff Globus, Kapitän Blanke, mit etwa 150 Passagieren von Bremerhafen aus nach Newyork unter Segel. Ohne daß etwas Erwähnenswertes vorgefallen wäre, erreichte das Schiff die Höhe der Bermudas-Inseln und befand sich am 12. Jan. 1861 um 4 Uhr Morgens auf 30° 20' N und 67° 40' W, als der Obersteuermann, der gerade die Wache übernommen hatte, beim Eintreten in die Kajüte bemerkte, daß auf dem Zwischendeck Rauch hervor dringe. Er ließ den Kapitän und die eben zur Koje gegangene Mannschaft sofort wieder wecken, und man ging mit Eifer daran, den Ort des Feuers aufzuspüren. Die erste Meinung, es sei im Zwischendeck, bestätigte sich nicht; man fand bald, daß der Herd desselben im Unterraume in den nach hinten verstauten Stückgütern sei, und bot nun Alles auf, dasselbe mit Hilfe der Passagiere welche eifrig Wasser herbeischafften, zu löschen, aber vergebens. Der dichte Qualm, welcher überall aus dem Unterraum hervor drang, machte bald den Aufenthalt im Zwischendeck unmöglich;

der Untersteuermann wurde anscheinend leblos an Deck getragen und kam erst nach einiger Zeit wieder zur Besinnung. Man sah sich genötigt, die Lösungsversuche aufzugeben, und beeilte sich nur, noch einigen Proviant an Deck zu schaffen. Dann wurden die Luken zu gelegt und alle Öffnungen verstopft, das Vordeck aber fortwährend mit Wasser übergossen, um so einem raschen Umsichgreifen des Feuers möglichst Einhalt zu tun, ja es im günstigsten Falle ganz zu ersticken.

Mittlerweile hatte man das Schiff beigedreht; es lag auf Backbordhalsen bei südwestlichem Winde; man ließ die Marssegel auf den Rand laufen; Untersegel und Bramsegel wurden aufgegeit. Übrigens war es so windstill, daß man nur eben Steuerung im Schiffe hatte. Die Tage vorher aber hatte es hart geweht, so daß eine hohe Dünung aus Nordwest lief, und das Schiff schwer arbeitete.

Da nun für den Augenblick zur Rettung des Schiffes selbst nichts mehr geschehen konnte, beschloß der Kapitän, alle Maßregeln zu treffen, um für den Fall, daß ein rasches, plötzliches Umgreifen des Feuers das längere Verweilen an Bord unmöglich machte, wenigstens so viel Menschenleben zu retten, als überhaupt den Umständen nach gerettet werden konnten. An Verfertigung eines Floßes war bei der ungestümen, brechenden See leider nicht zu denken. Selbst wenn man eines zustande gebracht hätte, würde sich niemand darauf haben halten können. Zunächst also ließ man die beiden Rettungsboote zu Wasser, und brachte in das eine für den äußersten Notfall die Schiffspapiere, die nötigsten Instrumente und etwas Proviant. Kaum sind die Boote zu Wasser, so drängt schon alles heran, sich Aufnahme zu sichern. Kapitän Blanke beteuert den Passagieren, das Schiff solle und dürfe noch nicht verlassen werden, und sie lassen sich beschwichtigen; nur Einigen ist es gelungen, sich in das eine Boot zu werfen. Da soll das Luvboot nach Lee herangeholt werden, um es vom Schiffe freizuhalten, aber in der hohen See bricht die Fangleine und es treibt in die Weite. Es lag alles daran, desselben wieder habhaft zu werden; die Boote waren ja das letzte, vielleicht einzige Rettungsmittel. Welche Vorwürfe hätte hier auch nur die geringste Nachlässigkeit verdient! Die beiden Steuerleute waren gerade vorn auf dem Schiffe mit dem Aussetzen des großen Bootes beschäftigt. Der Kapitän sieht, daß bei der Dunkelheit kein Augenblick zu verlieren ist. Rasch also mit einigen Matrosen in das andere Boot. Sie finden das fortgetriebene glücklich wieder, verteilen sich in beiden Booten und kehren nach einer halben Stunde – es mochte jetzt etwa 6 Uhr Morgens sein – zum Schiff zurück. Kaum ist man in die Nähe gekommen, so springen wieder einige Passagiere in die See, um Aufnahme in den Booten zu finden. Zwei von ihnen haben einen Steg über Bord geworfen und auf ihn gesetzt; sie treiben damit fort und wären verloren gewesen, wäre nicht der Kapitän ihnen nachgerudert, um sie aufzunehmen. Eine ältere Dame, die einzige Person, welche als Kajütenpassagier mitfuhr, hing hinter dem Schiffe an dem Tau, an dem sie sich herabgelassen hatte; es war kaum noch Zeit, sie

aufzunehmen; man mußte eilen, vom Schiff wieder fort zu kommen. Wären die Boote länger in der Nähe geblieben, der Andrang der Passagiere wäre so stark gewesen, daß schon jetzt der Verlust vieler Menschenleben zu beklagen gewesen sein würde. So entfernte man sich dann so weit, daß es unmöglich schien, vom Schiff nach den Booten zu schwimmen. – Um diese Zeit war auf der anderen Seite des Schiffes auch das große Boot über Bord gesetzt. Aber kaum ist es zu Wasser, als auch hier sich alles herzu drängt. Es sind erst zwei Seeleute, der Zimmermann und ein Matrose im Boot; dasselbe stößt jedoch in der hohen See so schwer gegen das Schiff, daß sie sofort absetzen müßten, ohne einmal die andere nötige Mannschaft aufnehmen zu können. Ein längeres Verweilen wäre übrigens bei der Überstürzung der Passagiere das sichere Verderben der meisten geworden. Schon sind acht derselben über Bord gesprungen, die an Tauen hängen oder im Wasser um Hilfe rufen. Die Leute im großen Boot beeilen sich, dieselben zu bergen, aber ein Passagier ist auf den einen der beiden im Boote befindlichen Riemen gesprungen und hat ihn zerbrochen; es ist nur noch einer da, und mit diesem allein kann man nicht rudern. Trotzdem gelingt es, die übergesprungenen Passagiere aufzunehmen; nur einer von ihnen, Müldner ist versunken, ehe man zu ihm gelangen konnte. Nach den Aussagen der Passagiere soll er, um so viel von seinen Kleidern zu retten, wie möglich, drei Röcke übereinander angezogen haben; sonst ein guter Schwimmer, kann er sich in ihnen nicht bewegen; so wird er ein Opfer seiner eigenen Handlungsweise. Von allem diesen aber war der Kapitän kein Zeuge, da er sich mit den Booten auf der anderen Seite befand; er hat erst nachher von dem Unfalle Kunde bekommen. Nun stoßen die drei Boote zusammen, um zu beraten, was zu tun sei. Der Kapitän erklärt positiv, daß an ein Verlassen des Schiffes nicht zu denken sei; er selbst wolle sich zunächst überzeugen, wie weit das Feuer fortgeschritten sei und ihnen dann seine Meinung sagen. Er kehrt an Bord zurück, um den Passagieren Trost zuzusprechen; er sagt ihnen namentlich, sie können versichert sein, daß er auf ihre Rettung nach Kräften Bedacht nehmen und nicht eher an die eigene denken werde, als bis er sie alle gerettet wisse. Er läßt sie nun nach vorn gehen, teils um sie von den Booten fern zu halten – und er teilt ihnen dies mit – daß der Kreuzmast, wenn ihn das Feuer unter Deck zerstört habe, umstürzen und Viele von ihnen erschlagen könne. Dann läßt er einen Matrosen in den Mast steigen, um nach einem Rettung bringenden Schiff auszusehen. Es ist nichts zu erspähen. Aber der Wind ist aufgesprungen; der Kapitän hofft, mit frischer Brise noch voll die Bermudas – Inseln zu erreichen, von denen man nicht ganz 200 Seemeilen entfernt ist. Er winkt den Booten heranzukommen, läßt sich mit den anderen noch an Bord befindlichen Leuten der Besatzung aufnehmen und teilt der ganzen Mannschaft diese seine Ansicht mit. Sie geht bereitwillig auf seinen Plan ein, und nun kehren alle an Bord zurück. Es mochte gegen 10 Uhr Vormittags sein. Das Schiff wird vor den Wind gebracht, die Segel gesetzt, und die Rettungsboote eben aus dem Wasser geheißt; nur das grosse Boot mit 2 Matrosen und etwa 8

Passagieren bleibt im Schlepptau. – Gegen Mittag ertönt von dem auf der Oberbramrahe ausguckenden Jungen der Ruf: Schiff in Sicht! Und der Kapitän schickt den Obersteuermann hinauf, um zu erkunden, in welcher Richtung es segelt.

Es war der „Morning Star“, Kapitän Campbell, aus Windsor in Neuschottland. Sobald es nahe kommt, läßt Kapitän Blanke alle Passagiere sich an Deck niederlegen, um den Kapitän Campbell durch den Anblick so vieler Menschen nicht schon zu machen, in welcher Lage er ist. Dann fährt er im Boote zu ihm hinüber, um ihm mitzuteilen, daß er so viele Passagiere an Bord habe; auf seine dringende Bitte um Aufnahme sagt Kapitän Campbell dieser menschenfreundlich zu, trotzdem er selbst nur wenig Proviant an Bord hat. Nun werden die Passagiere mittels der Boote hinüber geschafft, und wie schwierig dies in dem hohen Seegang auch ist, und obgleich die Kräfte der Mannschaft von den Anstrengungen des Tages fast erschöpft sind, sie leisten so erfolgreich Hilfe, daß kein Unfall zu beklagen ist. Als Kapitän Blanke, der Letzte von Allen, das brennende Schiff verläßt, ist es schon Nacht geworden, und bald darauf lodert die Flamme hell gen Himmel. – An Bord der „Morning Star“ wurde dann, ohne irgendwelche Veranlassung seitens des Kapitäns von einem Passagier Bruno Brunschwitz aus eigenem Antriebe eine Erklärung aufgesetzt, um dem Kapitän Blanke für sein Benehmen öffentlich den Dank der Passagiere auszusprechen, und alle drängten sich zur Unterschrift. – Am 7. Tage kam der „Morning Star“, nachdem es zweimal von vorübersegelnden Schiffen Proviant erhalten, in Norfolk an, und der bremische Consularagent Myers daselbst, und die deutsche Gesellschaft in New York übernahmen die weitere Fürsorge für die Passagiere.

Dies ist in gedrängter Form die Darstellung des Hergangs, wie sich derselbe aus den vorgelegten Aktenstücken, den in öffentlichen Blättern erschienenen Erklärungen und Gegenerklärungen der Passagiere und der Schiffsmannschaft, und aus den mündlichen Aussagen der Offiziere und Matrosen ergibt. Die Unterzeichneten fühlen sich gedrungen, nach sorgfältiger und gemeinschaftlicher Erwägung aller zu ihrer Kenntniss gekommenen Umstände als ihre Überzeugung auszusprechen:

Daß Kapitän Blanke während des ganzen Vorganges die größte Ruhe, Umsicht und Entschlossenheit gezeigt hat, daß alle seine Handlungen den Stempel der höchsten Besonnenheit tragen, und daß nicht der leiseste Verdacht entstehen kann, derselbe sei der schweren Verantwortung, die in den 170 ihm anvertrauten Menschenleben auf ihm lastete, auch nur einen Augenblick nicht eingedenk gewesen.

Daß insbesondere einige Maßregeln, welche von einzelnen Passagieren in der Angst und Aufregung des Augenblicks falsch aufgefaßt und deshalb getadelt sind, - wie z.B. das schnelle Aufhieven des fortgetriebenen Bootes; das Entfernen der Boote vom Schiffe, um sie vor dem Andrängen der Passagiere sicher zu stellen; das Zurückdrängen der Passagiere von dem Hinterteile des Schiffes; u.a. – das höchste Lob verdienen, da ohne sie

wahrscheinlich der Verlust einer Menge von Menschenleben zu beklagen sein würde, wie dies nur zu häufig in üblichen Fällen vorgekommen ist;

Daß der Tod Müldners lediglich dem eigenen Verschulden zuzuschreiben ist, und dieser Unfall nicht hätte stattfinden können, wenn Müldner den dringenden Mahnungen des Kapitäns, ruhig an Bord zu bleiben, folge geleistet hätte, daß die Leute im großen Boote, zur Zeit durch die Rettung anderer Passagiere in Angriff genommen, Müldner nicht haben helfen können, daß am wenigsten Kapitän Blanke dafür verantwortlich zu machen ist, da er, auf der anderen Seite des Schiffes selbst mit der Rettung von Passagieren beschäftigt, vom ganzen Vorgang nichts gesehen hat;

Daß die Offiziere und die Mannschaft mit der größten Bereitwilligkeit alle Befehle des Kapitäns befolgt und durch die Ausführung derselben unter den schwierigsten Umständen ihre seemännische Tätigkeit in jeder Weise bewährt haben, sei es beim Aussetzen der Boote in der Dunkelheit und im Gedränge aufgeregter und bestürzter Auswanderer, sei es bei dem Hinüberschaffen so vieler Menschen, unter denen sich eine große Anzahl Frauen und Kinder befand, bei hohem Seegang und frischer Brise, zumal die Kräfte durch die Anstrengungen des Tages fast erschöpft waren; und daß es dieser Hingebung von Offizieren und Mannschaft allein zuzuschreiben ist, daß die Rettung der Passagiere ohne weiteren Verlust von Menschenleben hat bewerkstelligt werden können.

Bremen, den 27. April 1861

gez. A. Breusing
Vorstand der Navigationsschule

gez. Heinrich Remberg
Ordentlicher Lehrer der Navigationsschule

gez. H. Jhlder
Agent der Bremer Seeversicherungs Gesellschaft

Die Übereinstimmung vorstehender Abschrift mit dem Originale wird hierdurch bezeugt.

Bremen, den 28. April 1861

Die Polizeidirektion
Gröning

Quelle: Handelskammer II-A.I.1.Bd.5 Nr.213/214