

HumaNeo

edukacja
praca
rozwój



**DZIEDZICTWO
HISTORYCZNE
NA DNI
BAŁTYKU**



paro-żaglowiec
"Mathilde"
(ex "Mathilde AL.3.")
raport



**NAUKA DLA
SPOŁECZEŃSTWA**

Platforma wiedzy dofinansowana ze środków budżetu państwa w ramach programu Ministra Edukacji i Nauki pod nazwą „Nauka dla Społeczeństwa”

www.dziedzictwo-histeryczne-na-dnie-baltyku.pl

Nr projektu: NdS/536608/2022/20222

Kwota dofinansowania: 1 000 000,00 zł

Całkowita wartość projektu: 1 000 000,00 zł

Tłumaczenie raportu dot. śledztwa Urzędu Morskiego w Szczecinie ws. zatonięcia paro- żaglowca „Mathilde” Na podstawie autorskiego tłumaczenia Michała Ogłózy

W imieniu narodu!

W sprawie zatonięcia żaglowca parowego Mathilde Urząd Morski w Szczecinie, na posiedzeniu jawnym w dniu 13 stycznia 1940 r., w którym uczestniczyli: Sędzia Sądu Rejonowego Luhmann, jako zastępca przewodniczącego,

1. Fritzen, armator,
2. Fründt, kapitan
3. Engler, kapitan
4. Kolwe, urzędnik miasta jako ławnik,

Kapitan fregaty von Puttkamer, jako Komisarz Rzeszy, Rewident Schultz, jako protokolant po ustnym rozważeniu/ zbadaniu sprawy, wydał następujący wyrok:

Zatonięcie parowego żaglowca Mathilde (przypuszczalnie 27.12.1939 r. w pobliżu Ławicy Słupskiej) było spowodowane przedostaniem się wody do ładowni i maszynowni statku. Nie można z całą pewnością określić przyczyny powstania tej awarii.

Kapitan Siegfried Dittmar, urodzony w Gdańsku 22 października 1884 roku, zostaje pozbawiony licencji na wykonywanie zawodu kapitana na rejsach dalekomorskich (A6). Pozostawia mu się licencję sternika dalekomorskiego - A5.

Fakty sprawy

27 grudnia 1939 r. parowy żaglowiec Mathilde został porzucony, gdy tonął na Bałtyku w pobliżu Ławicy Słupskiej i prawdopodobnie wkrótce potem zatonął całkowicie.

Śledztwo Urzędu Morskiego ujawniło następujące fakty:

Kapitan Siegfried Dittmar, urodzony 22 października 1884 r. w Gdańsku - patent A6 z 1932 r., wydany przez Komisję Handlu i Żeglugi w Hamburgu - [...] kupił Mathilde w Leer (Fryzja Wschodnia) wiosną 1939 r. za 10 tys. marek. Okręt był stalowym lugrem rybackim zbudowanym wiosną 1906 roku, wyposażonym w silnik parowy o mocy 90 KM oraz żagiel pomocniczy; sygnał wywoławczy: DFXB.

Jako kapitan i właściciel najpierw przewiózł statek do Szczecina, aby przerobić go na statek towarowy.

W związku z tym od maja do grudnia 1939 r. statek był cumowany w stoczni Baltic w Stettin-Stolzenhagen (dzisiejszy Stołczyn, dzielnica Szczecina - przyp. red.). Remont był tak długotrwały, ponieważ stocznia wykonywała prace stosownie do zasobów finansowych kapitana - a finansowanie sprawiało kapitanowi duże trudności.

20 grudnia 1939 roku prace w stoczni zostały zakończone. Podobno przebudowa kosztowała łącznie 15 tys. marek, z czego 10 tys. pozostawało niespłacone. Statek uzyskał ładowność 200 ton.

19 grudnia ekspert ds. silników z Lloyd's Niemcy zjawił się na okręcie w celu przeprowadzenia wstępnej kontroli i zgłosił zastrzeżenia o drugorzędnym znaczeniu (brak niektórych części zamiennych itp.), które należałoby wyeliminować przed wydaniem zezwolenia na żeglugę. Zamierzał również sprawdzić silnik podczas pracy.

Dittmar, który chciał uniknąć dalszej straty czasu, zasugerował, że ostateczna kontrola mogłaby się odbyć w Pommerensdorf (obecnie Pomorzany, dzielnica Szczecina - przyp. red.), gdzie statek zostanie załadowany. Jeśli to by się nie udało, zamierzał zacumować przy Hakenterasse (dziś Wały Chrobrego - przyp. red.) przed opuszczeniem kraju. Ekspert Lloydsa zgodził się.

Nie udało się wyjaśnić, czy kapitan skontaktował się również ze Stowarzyszeniem Ubezpieczeń Morskich od Odpowiedzialności Cywilnej Pracodawców, ale pewne jest, że do kontroli ze strony Stowarzyszenia nie doszło. 20 grudnia kapitan przeprowadził statek do Pommerensdorf, gdzie w doku zakładów chemicznych załadowano go balonami z kwasem. Ładunek został zamocowany przez specjalistów z fabryki: w pomieszczeniu rozłożono ok. dwudziestocentymetrową warstwę trocin, na niej zaś - cztery poziomy szklanych butli - tak, że kolejne układały się na brzegach koszy balonów znajdujących się poniżej. Aby zapobiec przesuwaniu się ładunku, szczeliny między balonami a ścianami pomieszczenia oraz między samymi balonami wypełniono kawałkami starych drewnianych koszy

W pomieszczeniu znajdowały się 954 balony z kwasem siarkowym (100 kg netto) i 2 balony z kwasem solnym (50 kg netto) w żelaznych koszach wypełnionych wełną drzewną. Obydwa balony z kwasem solnym zostały umieszczone w warstwie górnej.

Na pokładzie rozmieszczono z kolei 391 balonów: 16 z kwasem azotowym, 70 z kwasem siarkowym i 305 balonów z kwasem solnym - w dwóch warstwach na przejściach i w jednej warstwie na lukach.

23 grudnia rano Mathilde wyruszyła z Pommerensdorf (Pomorzany) i najpierw popłynęła do Unterwiek (Dolny Wik), gdzie ponownie zacumowała. Kapitan udał się stamtąd do biura Lloydsa, jednak tam nie zastał żadnego z odpowiedzialnych urzędników. Jak powiedziano mu w biurze, wyjechali oni w sprawach służbowych i mają wrócić około południa. Dittmar odpowiedział, że oczekuje panów na pokładzie. Być może rolę odegrało tu nieporozumienie dotyczące tego, czy chciałby się ponownie skontaktować.

Gdy do południa nikt nie zgłosił się na pokładzie, kapitan wypłynął statkiem Mathilde - bez zezwolenia na rejs, bez kontroli Stowarzyszenia Ubezpieczeń Morskich i bez ostatecznego sprawdzenia silnika. Jako powód tego niecodziennego kroku podał na przesłuchaniu w Urzędzie Morskim, że obawiał się, iż urzędnicy Stowarzyszenia Ubezpieczeń Morskich wyjechali już na urlop świąteczny (23 grudnia!), przez co musiałby czekać na inspekcję dopiero po świętach. Nie chciał się zgodzić na związaną z tym stratę czasu i pieniędzy, tym bardziej że pogoda była ładna, spokojna i odpowiednia do odbycia planowanego rejsu do Memel

(niemiecka nazwa portu Kłajpeda na Litwie - przyp. red.). Ponadto, jak uważał i co wielokrotnie podkreślał, z powodu braku papierów statki jeszcze nie toną.

Po wypłynięciu, około godziny 16.00 Mathilde zacumowano ponownie, tym razem w Hedwigshütte w Gocławiu (wówczas Gotzlow - przyp. red.), aby dokonać załadunku. Statek zatrzymał się tam na noc i 24 grudnia wypłynął dalej. Już w Papenwasser (Roztoce Odrzańskiej - przyp. red.) natknął się na formację spiętrzonych, nasuniętych na siebie nawzajem, kawałów grubego lodu. Przy wyspie Leitholm (Chełminek - przyp. red.) lodowa bariera była tak znaczna, że kapitan zarządził postój i czekał na lodołamacz.

Po pewnym czasie pojawił się lodołamacz Pommern, który wziął Mathilde na hol, po czym, wraz z innym statkiem, odholował do Kaiserkanal (Kanału Cesarskiego - przyp. red.). Wykorzystano lewą stronę (tzn. zachodnią połowę) kanału zalewu, ponieważ zachodni wiatr spychał tafle lodu na stronę prawą (wschodnią) toru wodnego. W trakcie holowania Mathilde kilkakrotnie wpadała bakburtą na zwarty lód, który sięgał aż do krawędzi toru wodnego.

Następnie, gdy holownik pozostawił statki przy Kanale Cesarskim, Mathilde odbyła, już o własnych siłach, rejs do Swinemuende (Świnoujście - przyp. red.), gdzie została na noc (24/25 grudnia).

25 grudnia rano statek wypłynął ze Świnoujścia, rzekomo niepytany przez celnika o dokumenty i opuścił nabrzeże o godzinie 10.00. Wiatr był

zachodni, 2-3, morze spokojne. Kapitan nakazał utrzymanie zwykłego kursu wzdłuż wybrzeża Tylnego Pomorza (Hinterpommerschen Kuste - przyp. red.). Około północy, kiedy statek był mniej więcej na wysokości Jarosławca (Jershoeft - przyp. red.), pogoda pogorszyła się. Wiatr przesunął się na północny wschód i w krótkim czasie stał się silniejszy (siła 6-7). Statek z rosnącym trudem pokonywał coraz większe fale. We wczesnych godzinach porannych 26 grudnia - wypowiedzi były rozbieżne, ale prawdopodobnie było to około godz 5.00 - w maszynie pojawił się toksyczny dym uniemożliwiający przebywanie w niej nawet przez krótki czas. Najwyraźniej pękły balony z kwasem. W maszynie znaleziono również płynną mieszaninę kwasu i wody.

Obudzony kapitan przekonał się, że przebywanie w maszynie jest niemożliwe. Natychmiast kazał zmienić kurs, aby przy pomocy dostępnego zapasu pary dotrzeć do najbliższego portu w okolicy.

Nieszczęśliwym trafem w silniku było niewiele pary, więc po krótkim czasie jednostka zatrzymała się. W tym samym czasie zatrzymały się również pompy zęzowe. Dittmar wobec tego kazał postawić żagle i próbował utrzymać statek na kursie za ich pomocą, ale okazało się to niemożliwe. Według niego żagle były tylko pomocnicze, nieodpowiednie i niewystarczające dla tej jednostki. Podobno zamówił odpowiednie żagle, ale ich nie otrzymał.

W tej sytuacji statek podskakiwał na falach i nie mógł dalej płynąć. Kierunek i siła wiatru zmieniały się kilkakrotnie. Czasem wiało dość mocno, to znów nieco lżej, jednak wciąż szła stosunkowo wysoka,

kołysząca fala. Statek dryfował bezsilnie przez cały dzień, podczas gdy woda w maszynowni, a - jak ustalono po spojrzeniu pod właz, spod którego usunięto kilka balonów, także w ładowni - wciąż się podnosiła. W zasięgu wzroku nie pojawiał się żaden statek, do którego można by zwrócić się o pomoc.

Aby poprawić pływalność statku, kapitan postanowił wieczorem wyrzucić za burtę ładunek z pokładu. Była to żmudna praca, która zajęła załozie większość nocy. Butle były tak ciężkie, że trzeba było je rozbijać przed wyrzuceniem za burtę. Jednak nawet to rozwiązanie mogło jedynie spowolnić tonięcie statku.

W ciągu następnego dnia (27 grudnia) Mathilde zanurzała coraz głębiej. Pod wieczór pokład statku równał się prawie z poziomem wody. Kilka godzin wcześniej kapitan spuścił już na morze łódź wyposażoną w prowiant, koce, kompas i sprzęt sygnalizacyjny. Dokumenty okrętowe miały być rzekomo przechowywane w kabinie przylegającej do pokładówki na rufie. O godzinie 20.00 sternik powiedział kapitanowi, że czas wejść do łodzi, ponieważ statek nie nadaje się do dalszej żeglugi. Kapitan zgodził się, i cała załoga ewakuowała się do łodzi. Morze było w tym czasie stosunkowo spokojne, wiosłowano więc w kierunku wybrzeża.

Nie wiadomo dokładnie, co stało się z Mathilde. Według kapitana i jego ludzi, statek zatonął wkrótce po opuszczeniu jednostki. Kilka godzin później, we wczesnych godzinach porannych, pojawił się silny morski wiatr, który uniemożliwił dalsze wiosłowanie. Rzucono więc dryfkotwę i

postawiono łódź w dryfie. Zabrane sygnalizatory zużyto w ciągu nocy, jednak bez jakiegokolwiek efektu. Następnie wciągnięto kotwicę, przez co łódź ponownie zaczęła dryfować w kierunku otwartego morza. Rankiem 28 grudnia przepływający w pobliżu krążownik Karlsruhe zabrał na pokład półprzytomną załogę Mathilde, po czym dostarczył ją na ląd do Gdyni (Gotenhafen - przyp. red.).

Powróciwszy do Szczecina na początku stycznia, kapitan Dittmar zgłosił się do Stowarzyszenia Ubezpieczeń Morskich i poprosił o pozwolenie na żeglugę. Zapytany, stwierdził że Mathilde jest zacumowana w Świnoujściu. Dopiero gdy urzędnik wyjaśnił mu, że nie może wydać pozwolenia na żeglugę bez sprawdzenia statku, kapitan wyznał prawdę, że statek w międzyczasie zatonął. Przyznał, że zamierzał ukryć fakt rozpoczęcia rejsu bez zezwolenia. Przyznał również, że chciał oszukać urząd morski w tej sprawie podczas zbliżającego się przesłuchania.

Komisarz Rzeszy stwierdził, że kapitan rażąco naruszył swoje obowiązki w kilku aspektach, w szczególności wyruszając w rejs bez pozwolenia na żeglugę, nie sprawdzając dość starannie poziomu wody i nie zachowując wystarczającej ostrożności przy układaniu niebezpiecznego ładunku. Ponadto w trakcie procesu ujawniły się różne cechy charakteru kapitana, które sprawiały, że nie nadaje się on na stanowisko kierownicze. Komisarz Rzeszy wniósł więc o odebranie kapitanowi licencji handlowej A6 przy zachowanie licencji A5 - aby nie uczynić go bezrobotnym i dać mu szansę na zdobycie cech, których mu brakuje.

UZASADNIENIE

Urząd Morski przychylił się do wniosku komisarza Rzeszy.

Oznacza to, jak słusznie zauważył komisarz, że rozpoczęcie rejsu bez pozwolenia na żeglugę stanowi nie tylko zaniedbanie, ale rażące naruszenie obowiązków. Podawane przez niego wymówki są zupełnie nieprzekonywujące.

Jak wyjaśnili obecni na przesłuchaniu w Urzędzie Morskim przedstawiciele Stowarzyszenia Ubezpieczeń Morskich od Odpowiedzialności Cywilnej Pracodawców oraz Lloyds Niemcy, przeprowadzenie inspekcji w dniu 23 lub 24 grudnia byłoby całkowicie możliwe, gdyby kapitan dołożył odpowiednich starań. Zresztą byłoby na to aż nadto czasu między 19 a 24 grudnia, gdyby tylko kapitan podjął odpowiednie kroki. Otwarte pozostaje, czy był mało zainteresowany oględzinami zatwierdzającymi, czy obawiał się wskazania uchybień, ale jeśli była to tylko kwestia obojętności i wygodnictwa, to takie zaniechanie stanowi poważne naruszenie obowiązków.

Kapitan Dittmar doskonale wiedział, że ze względów bezpieczeństwa statku i załogi zabrania się załadunku i wypływania na morze bez zezwolenia na żeglugę. Był również świadomy negatywnych konsekwencji z uwagi na przepisy ubezpieczeniowe.

Kolejne rażące naruszenie obowiązków polega na tym, że kapitan nie sprawdził w podczas pobytu w Świnoujściu, czy na statku nie pojawiły się nieszczelności w wyniku wstrząsów doznanych podczas rejsu po zalewie. Według jego relacji Mathilde kilkakrotnie uderzyła bakburtą w zwartą krę lodową. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że w wyniku tego doszło do rozszczelnienia statku, co przy wysokiej fali mogło spowodować przedostanie się wody do wnętrza statku. Kapitan jednak nie przeprowadził żadnego dochodzenia. Jedynie maszynista uruchomił pompy zęzowe - najwyraźniej tylko w ramach zwykłych czynności, nie na wyraźne polecenie kapitana spowodowane wstrząsami. Ilość wypompowanej wody nie była podobno alarmująca. Do określenia poziomu wody w ładowni służy rura pomiarowa.

Kapitan przyznał, że nie uznał za konieczne sprawdzenia tego przyrządu w Świnoujściu. Na swoje usprawiedliwienie stwierdził, że nie był w stanie dosięgnąć rurki pomiarowej z powodu ładunku na pokładzie. Jest to kolejny przykład wysokiego poziomu zaniedbania obowiązków. Należało do nich potwierdzenie, że poziom wody będzie można kontrolować za pomocą tego urządzenia; w przypadku zaś utrudnionego dostępu do rury pomiarowej Dittmar powinien otworzyć pokrywę luku, aby sprawdzić, czy w ładowni nie ma wody. Nie zrobił tego również w Świnoujściu, ponieważ rzekomo ładunek utrudniał dostęp - co nie może być żadnym usprawiedliwieniem: kapitan nie powinien szczeni trudu, by odsunąć kilka butli z kwasem.

Nie można z całą pewnością określić, co było główną przyczyną zatonięcia statku, a w szczególności, czy podczas rejsu przez zalew powstały nieszczelności kadłuba bądź czy żelazne blachy poszycia zostały przeżarte przez wyciekający kwas. W każdym razie pęknięcie balonów z kwasem było czynnikiem sprzyjającym katastrofie, ponieważ bez pojawienia się oparów i wynikłego stąd wyłączenia silnika statek prawdopodobnie zdołałby jeszcze dotrzeć do portu awaryjnego lub przynajmniej dopłynąć do brzegu.

Wobec tych niejasności oraz niemożności udowodnienia, iż to kapitan ponosi winę za pęknięcie balonów w ładowni, Urząd Morski - wbrew stanowisku komisarza Rzeszy - nie uznał za udowodniony związek przyczynowego między stwierdzonymi naruszeniami obowiązków przez kapitana a zatonięciem statku. Zgodnie jednak z wnioskiem komisarza Urząd cofnął kapitanowi licencję zawodową, ponieważ jego zachowanie podczas wypadku dowiodło, że brakuje mu cech, które kapitan posiadać musi.

Wszystkie te zaniedbania i naruszenia obowiązków wyraźnie pokazują, że kapitan Dittmar nie posiada niezbędnego poczucia odpowiedzialności i sumienności. Co więcej, przy tej okazji jak i podczas samego przesłuchania przez Urząd Morski wyszły na jaw bardzo wątpliwe cechy charakteru kapitana, które również sprawiają, że nie nadaje się on na dowódcę statków. Wielokrotnie wykazano brak prawdomówności oraz skłonność do oszustw, co absolutnie nie przystoi niemieckiemu kapitanowi.

Najlepszym tego przykładem jest wizyta Dittmara w Stowarzyszeniu Ubezpieczeń Morskich po jego ponownym przyjeździe do Szczecina, już po wypadku. Tylko to jedno zdarzenie - jednoznaczna próba oszukania Stowarzyszenia, połączona z potwierdzonym zamiarem oszukania Urzędu Morskiego - wystarczyłoby do wycofania patentu.

Z tym pozostaje w związku potwierdzony w opinii Urzędu Morskiego fakt celowego pozostawienia dokumentów statku na pokładzie. Skoro udało mu się na czas dostarczyć do łodzi prowiant, koce, kompas itd., to równie dobrze mógł zabrać ze sobą dokumenty. Jego twierdzenie, że nie mógł już dostać się do schowka w kabinie, zostało uznane przez Urząd Morski za pustą wymówkę. Statek tonął tak powoli, że kapitan na pewno zdążyłby zabrać dokumenty statku lub umieścić je w odpowiednim miejscu.

Nie chciał ich zabrać ze sobą, ponieważ chciał w ten sposób ukryć brak zezwolenia na żeglugę.

Urząd Morski miał również wątpliwości, czy konieczne było opuszczenie okrętu, i stwierdził, że kapitan powinien być bardziej interesować się losami statku.

Wreszcie należy zauważyć, iż kapitan w trakcie przesłuchania przez Urząd Morski często składał sprzeczne oświadczenia w wielu różnych sprawach, przez co jego zeznania nie świadczyły o przywiązaniu do prawdy. Na przykład o załadunku w Hedwigshütte powiedział, że nie mógł dłużej czekać w Unterwiek na urzędników Stowarzyszenia

Ubezpieczeń Morskich, ponieważ nie miał na pokładzie zapasu węgla potrzebnego do rejsu do Memel i nie mógł go zdobyć w okresie Bożego Narodzenia. Wkrótce potem stwierdził, że miał na pokładzie wystarczająco dużo węgla i załadował go więcej tylko po to, by poprawić niekorzystne przegłębienie statku. Jego wypowiedzi na temat długów, finansowania statku itp. były również niejasne i pełne sprzeczności.

Z tych wszystkich powodów wycofanie licencji zawodowej A6 było prawidłowe. Aby nie uczynić Dittmara bezrobotnym i dać mu szansę na rozwinięcie cech, których mu brakuje, pozostawiono mu licencję zawodową A 5.

Certyfikat nie mógł zostać mu odebrany, ponieważ rzekomo zatonął wraz ze statkiem.

[nazwiska członków składu orzekającego]

Szczecin, 16 lutego 1940

Karta pracy

1. Raport stwierdza, iż zatonięcie Mathildy „było spowodowane przedostaniem się wody do ładowni i maszynowni statku”. Zaznacza też jednak, że „nie można z całą pewnością określić przyczyny powstania tej awarii”. Dociekliwi śledczy wskazują mimo wszystko, które zdarzenie najpewniej przesądziło o katastrofie. Przedstaw własnymi słowami ich stanowisko w tej sprawie.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. Zgodnie z definicją słownikową (wsjp.pl) SKRUPULATNOŚĆ to: cecha czegoś, w czym widoczna jest dbałość o każdy szczegół; co zostało określone lub wyrażone w sposób jasny, konkretny i uporządkowany, przez co nie budzi żadnych wątpliwości; dokładność, precyzja.

Zacytuj z tekstu trzy przykłady świadczące o skrupulatności sporządzonego raportu. Pamiętaj o zasadach cytowania.

.....

.....

.....

4. Raport kilkakrotnie wskazuje na negatywne cechy charakteru kapitana Mathildy, Dittmara, przesądzające o tym, że „nie nadaje się [on] na stanowisko kierownicze”.

Wypisz przykłady trzech różnych negatywnych cech kapitana Dittmara i podaj przykłady sytuacji, w których można było zaobserwować każdą z nich:

Negatywna cecha kpt. Dittmara	Sytuacja świadcząca o tym, że Dittmar charakteryzuje się daną cechą



HUMANEO

edukacja
praca
rozwój



**DZIEDZICTWO
HISTORYCZNE
NA DNE
BAŁTYKU**

www.dziedzictwo-historyczne-na-dnie-baltyku.pl