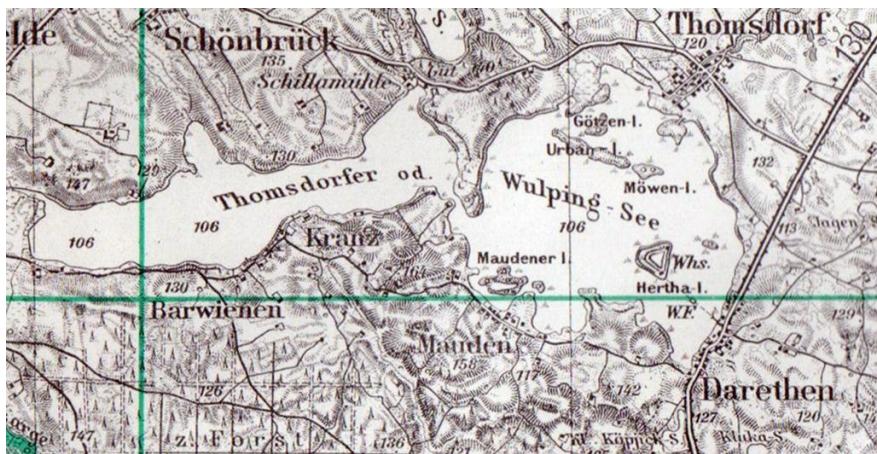


# Das Bootsunglück von Darethen am 21. Juli 1935.

## Das Reich des Robert Rogalla

Ein beliebtes Ausflugsziel in der Umgebung von Allenstein war die Insel Herta bei Darethen. Von Allenstein aus legte man die 10 Kilometer mit dem Auto, dem Fuhrwerk oder dem Fahrrad auf der gut ausgebauten Chaussee zurück. Vom Bahnhof in Ganglau oder Bertung war Darethen nur eine  $\frac{1}{2}$  Stunde Fußweg entfernt. Kaum ein Verein oder eine Familie, die nicht an schönen Sommertagen die grüne Insel zum Ausflugsziel machte.

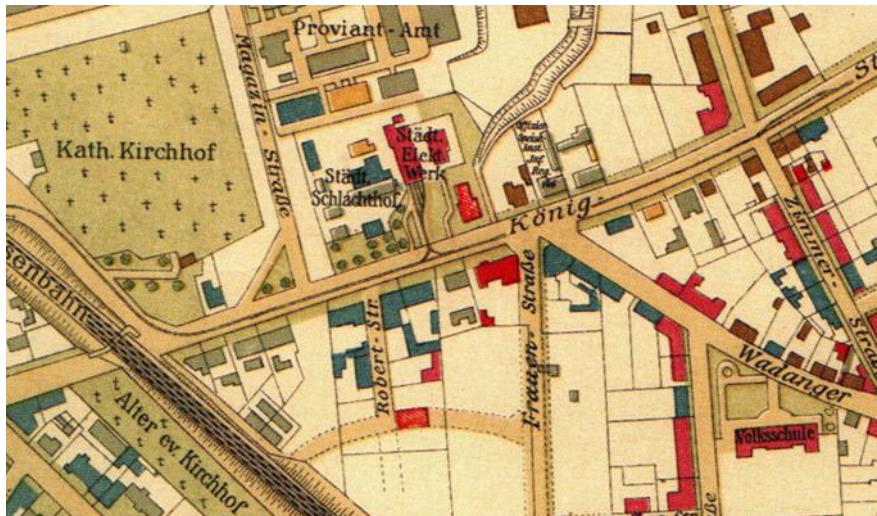
Im Allensteiner Führer durch die Stadt und das Umland von 1914 ist zu lesen:  
„Die Herta-Insel, ein lieblich bewaldetes hügeliges Eiland im inselreichen Wulping-See. Mittels Drahtseilfähre und Motorboot vom Gasthaus Darethen aus zu erreichen. Am Sonntagen stark besucht. Von den Höhen der Insel prachtvolle Aussicht – Badestelle – Bootsfahrten. Auf der Insel gute Restoration, auch Sommerwohnungen zu längerem Erholungsaufenthalt.“



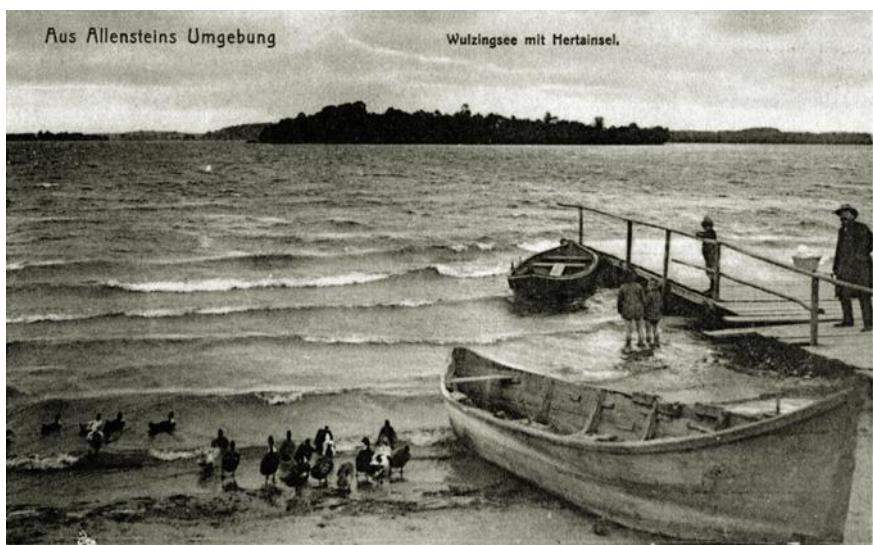
Der Thomsdorfer oder auch Wulping-See genannt. Karte zum Heimatbuch der KG Allenstein. ( Die Abkürzungen stehen für: Whs. – Wirtshaus, W.F. – Wagenfähre)

Der Wulping-See ist einer der größten und tiefsten Seen im Ermland. Auf der Seefläche von über 700 Hektar befinden sich acht Inseln. Die größte ist die Insel Hertha mit einer Fläche von sieben Hektar.

Die wirtschaftliche und touristische Nutzung der Insel wurde von Robert Rogalla (\*1859 Alt Schöneberg - +1932 Hertha-Insel) erkannt. Rogalla war von 1889 bis 1900 Pächter des Hotels Kopernikus (katholisches Vereinshaus) in der Wilhelmstraße 42 in Allenstein.



Rogalla wohnte in Allenstein in dem Mietshaus in der Königstraße 79 das er Anfang des Jahrhunderts erbaute. Als er Allenstein verließ, wurde eine neu entstandene Straße nach ihm benannt



Die Hertha-Insel – die neue Heimat der Familie Rogalla

Gemeinsam mit seiner Frau Augusta (1864-1942) erwarb Rogalla im Jahre 1895 die Hertha-Insel und baute nach und nach eine ansehnliche Infrastruktur auf. Bereits 1897 baute Rogalla in Darenthen ein großes Gasthaus und verpachtete es an den Gastwirt Schulz.



Darethen und die Hertha-Insel. Im Süden der Insel befand sich die Anlegestelle für die Boote und das Gasthaus. Im Norden der Insel wohnte die Familie Rogalla.



Das Gasthaus in Darenthen und die Landungsstelle

Auf der Hertha-Insel legte Rogalla zunächst einen Garten mit Obstbäumen und Sträuchern an. Es folgten eine Pension mit Gaststätte und Tanzsaal, noch vor 1914 eine Anlegestelle mit zahlreichen Stegen und eine Badeanstalt. Für den Park wurden Linden, Birken und Tannen gepflanzt.

Die Kämpfe des Ersten Weltkrieges, insbesondere die Schlacht bei Tannenberg, die ursprünglich Schlacht bei Allenstein heißen sollte, waren auch in Darenthen zu spüren. Davon zeugt noch heute der kleine Friedhof am Seeufer mit den Gräbern gefallener deutscher und russischer Soldaten.

Rogallas Sohn Bruno diente damals als Leutnant im 1. ermländischen Infanterieregiment in Allenstein. Der 27-Jährige fiel bereits am ersten Tag der Schlacht, am 26. August. Robert Rogalla suchte auf dem Schlachtfeld nach seinem Sohn und überführte den gefundenen Leichnam auf die Herta-Insel. Bruno fand seine letzte Ruhestätte nur wenige Schritte von seinem Elternhaus entfernt. Es handelte sich um ein einfaches Begräbnis, bei dem der Vater als Pfarrer und Totengräber fungierte.

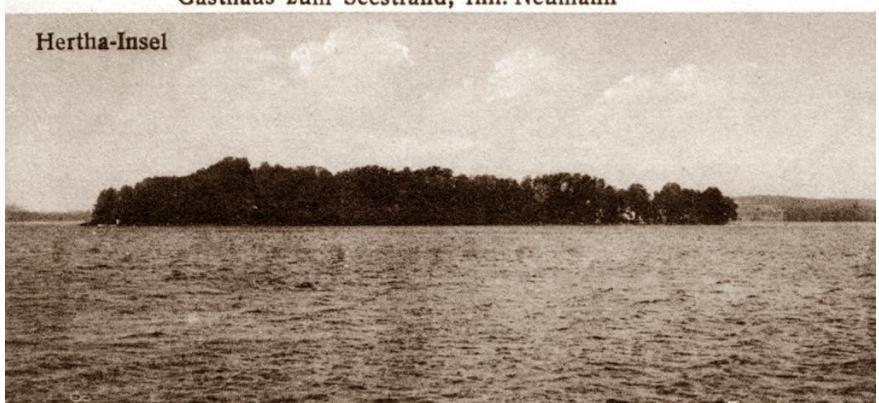


Deutsche Massengräber bei Darenthen am Wulping-See. Und ein einzelnes Grab gegenüber der Gaststätte Seestrand





Gasthaus zum Seestrand, Inh. Neumann



Gruß aus Darethen



Ehrenfriedhof

Der bereits erwähnte kleine Friedhof am Ortseingang wurde auf Initiative Rogallas angelegt. Rogalla, damals Ortsvorsteher von Darethen, errichtete auch das damals weithin sichtbare Gedenkkreuz auf dem Blexer Berg.

Bei den Kämpfen um Darethen fanden 148 deutsche und russische Soldaten den Heldentod. Unter den Gefallenen befand sich auch der kommandierende russische General, der zwei Tage lang Stadtkommandant von Allenstein war. Aus verschiedenen Waffen und Ausrüstungsgegenständen, die Rogalla auf dem Schlachtfeld gesammelt hatte, gestaltete er ein sehenswertes kleines Kriegsmuseum. Zahlreiche Schenkungen bereicherten das Hindenburg-Tannenberg-Museum, darunter die Uniform des Kronprinzen als Kürassier, die von General Hell, General von Morgen, Mackensen, Litzmann und anderen. Sehenswert war auch das „Eiserne Ehrenbuch“ mit den Eintragungen der Heerführer.

Im Schein der Gas- und Öllampen pulsierte das Leben auf der Insel bis in die späten Abendstunden, vor allem an Sonn- und Feiertagen. Die Insel zog nicht nur Gäste aus Allenstein an, sondern aus dem ganzen Ermland und noch weiter. Die Insel lag im Trend der Zeit.

1927 verfügte Rogalla die Übergabe der Insel an den Landkreis Allenstein. Er selbst räumte sich ein lebenslanges Wohnrecht ein. Obwohl aus seiner 1884 geschlossenen Ehe mit Auguste geb. Jordan neben dem bereits erwähnten Bruno noch ein Sohn Erwin und eine Tochter Antonia hervorgingen, wurden weder die Ehefrau noch die Kinder mit der Weiterführung der Herta-Insel betraut. Vermutlich lag es Rogalla sehr am Herzen, dass das von ihm geschaffene einzigartige Museum weitergeführt wird.

Rogalla starb auf seiner geliebten Insel am 18. Dezember 1932 im Alter von 73 Jahren. Am 22. Dezember fand um 9.00 Uhr das Requiem in der Groß Berntunger Kirche statt und um 13.30 Uhr wurde Rogalla auf seiner Insel an der Seite seines Sohnes beigesetzt.

Der Kreis Allenstein führte die Gaststätte und das Museum weiter.

Und das Leben auf der Insel ging seinen gewohnten Gang, der Besucherstrom riss nicht ab, die Damen ließen sich den Kaffee schmecken und die Herren tranken den „Herthahund“. Das war ein Weißer, der in einem schönen großen Kristallkelch serviert wurde, man prostete sich zu, der letzte Tropfen musste über die Schulter gegossen werden, mit den Worten: „Na dann Prost Hertha-hundchen“.

Die Witwe Augusta kehrte zu ihren Verwandten Edmund und Dora Braun nach Allenstein zurück. Dort starb sie am 27. Januar 1942 und wurde auf dem Herz-Jesu-Friedhof in Allenstein beigesetzt.



Museum-Treppe.

Zurückeroberie Gulaschkanone. Erbeuteter russ. Bagage-Wagen  
auf dem Schlachtfelde von Dorethen-Tannenberg.

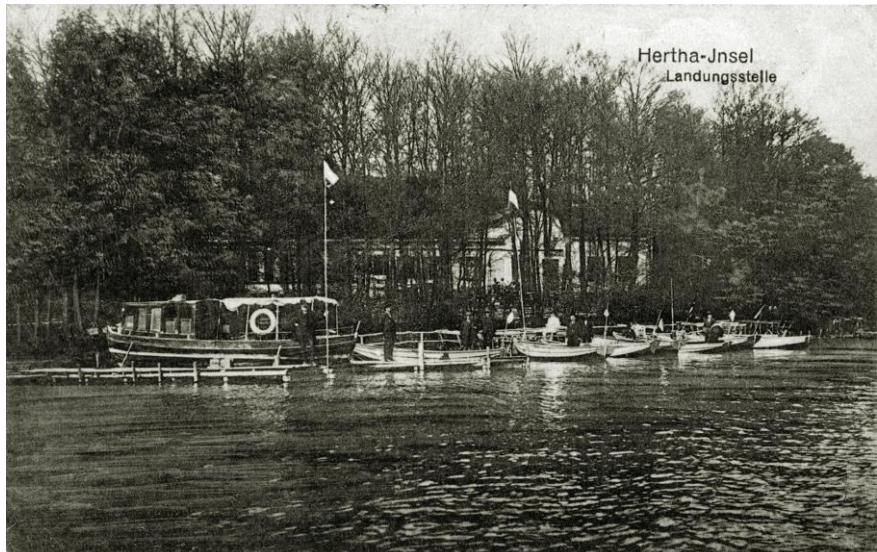


Hindenburg-Treppe.

Gruß von der Hertha-Insel.

## Die Wulping-Katastrophe

Am Sonntag, dem 21. Juli 1935 ereignete sich auf dem Wulping-See ein Bootsunglück, bei dem 12 Personen ertranken. Ein Boot mit Außenbordmotor brachte 22 Ausflügler von der Hertha Insel zum Festland. Mitten auf dem See kippte das Boot um und alle Insassen stürzten ins Wasser. Zehn Personen konnten von herbeigeeilten Fischerbooten gerettet werden.



Die Anlegestelle auf der Insel von der Fähre aus gesehen. 1920-er Jahre



Bei den Verunglückten handelte es sich überwiegend um Insassen des Marthaheims in Allenstein, einem Erziehungsheim für erziehungsbedürftige und körperlich behinderte Mädchen. Die Ausflügler wollten um 20.30 Uhr mit einem Ruderboot mit Außenbordmotor nach Darenthen zurückkehren. Das Boot hatte nur Platz für 14 Personen, aber 21 wurden an Bord genommen. An diesem Sonntag herrschte auf dem tückischen See bei starkem Wind ein erheblicher Wellengang. Das Boot hatte eine Strecke von 800 Metern zurückzulegen. Doch schon kurz nach dem Start lief es über und sank sehr schnell. Das Unglück wurde von der Insel aus bemerkt, und man eilte den Ertrinkenden sofort mit kleinen Booten zu Hilfe. Die in Darenthen eingetroffene Staatsanwaltschaft unterband die trotz völliger Dunkelheit bei starkem Wellengang fortgesetzten Rettungsversuche, die zu keinem Erfolg führen konnten und nur das Leben der Retter gefährdeten.

## **Die Gerichtsverhandlung**

Der Prozess stieß auf großes öffentliches Interesse. Der Schwurgerichtssaal war stets bis auf den letzten Platz besetzt. Der Prozess dauerte zwei Tage. Verhandelt wurde vor der Großen Strafkammer des Landgerichts Allenstein unter dem Vorsitz des Landgerichtsdirektors Dr. Weidner.

Die Anklage richtete sich gegen den Handelsgehilfen Franz Wubratus aus Darenthen, geboren am 4.02. 1914 in Allenstein, ledig, und gegen den Kaufmann Max Dombrowski aus Allenstein, geboren am 14.11. 1887 in Bartenstein, verheiratet. Die Angeklagten wurden aus dem Gerichtsgefängnis Allenstein, wo sie seit dem 22. Juli 1935 inhaftiert waren, zur Verhandlung gebracht. Dombrowski wurde von Rechtsanwalt Urban aus Allenstein verteidigt, die Anklage wurde von Gerichtsassessor Nowack vertreten.

Die Anklage warf den Angeklagten vor, am 21. Juli auf dem Wulping-See zwischen Hertha-Insel und Darenthen den Tod von zwölf Menschen durch Außerachtlassung der Sorgfalt verursacht zu haben, zu der sie durch ihren Beruf oder ihr Gewerbe besonders verpflichtet waren, als sie mit einem Ruderboot mit Außenbordmotor zwischen Darenthen und Hertha-Insel verkehrten.

Dombrowski als Pächter, der vertraglich verpflichtet war, bei dem von ihm gegen Entgelt ausgeübten Fährbetrieb für die Sicherheit der Fahrgäste zu sorgen, und Wubratus als Schiffsführer ließen ein undichtes, mit keinerlei Rettungsmitteln ausgestattetes Boot unter übermäßiger Belastung übersetzen, so dass das Boot sank und zwölf Personen ertranken.

Insgesamt wurden 29 Zeugen gehört. Darunter waren der kommissarische Landrat des Kreises Allenstein, Dr. Getzner, die Geretteten des Schiffsunfalls, unter ihnen auch die Leiterin des Marthaheims in Allenstein, Fräulein Katharina Schmücker, sowie der ehemalige Landrat des Kreises Allenstein,

Graf v. Brühl, der Staatskommissar der Kreiskorporation Allenstein, die Besitzerin des Wulpingsees und der Hertha-Insel.

Auch der Allensteiner Friseur Gröning wurde verhört. Er war am zweiten Pfingstfeiertag mit Familie und Freunden unterwegs, als es mit einem defekten Boot beinahe zu einem ähnlichen Unglück wie am 21. Juli gekommen wäre. Damals sollen 23 Personen an Bord gewesen sein. Auf halber Strecke stürzte plötzlich viel Wasser über den Bug ins Boot, so dass die Passagiere unruhig wurden. Nur durch die Anweisung des Zeugen, sofort die Spitze des Bootes zu entlasten und in langsamer Fahrt das Ufer anzusteuern, sei es zu diesem Zeitpunkt nicht zu einem Unglück ähnlichen Ausmaßes gekommen.

Der Angeklagte Wubratus nahm zu dieser Aussage Stellung: Er sei sofort zu Dombrowski gegangen und habe ihm gesagt: „Ich fahre nicht mehr, ich gehe jetzt nach Hause!“ Nach gutem Zureden von Dombrowski sei er aber noch weitergefahren, nachdem das Boot geleert worden war.

Bei diesem Gespräch soll der Pächter Dombrowski dem Fährmann auch gesagt haben, er solle nicht so viele Leute mitnehmen. Dies sei ihm nicht immer möglich gewesen. Er habe nie bestimmen können - so der Fährmann - wie viele Fahrgäste ins Boot stiegen. Das habe immer derjenige gemacht, der das Fahrgeld zu taxieren hatte, und das sei auf der Insel immer Dombrowski gewesen. Nur auf der Darethener Seite habe er bestimmen können, wie viele Passagiere mitfahren.

Auch Heinz Wiezorrek aus Allenstein trat in den Zeugenstand und berichtete, er habe sich geweigert, mit dem bereits überfüllten Boot überzusetzen. Wenige Minuten nach dem Ablegen des Bootes habe er Schreie auf dem See gehört. Sofort habe er mit Dombrowski das kleine Motorboot startklar gemacht, doch der Motor sei bis zur Unglücksstelle zweimal ausgefallen. Rudernd erreichten sie die Unglücksstelle, wo Wubratus ihnen drei Personen übergab.

Alle Zeugen waren sich einig, dass das Boot sehr schnell zu sinken begann, was die Rettungsarbeiten sehr erschwerte.

Auch Sachverständige kamen zu Wort und machten Aussagen zur Beschaffenheit des Bootes und zum Unfallhergang.

Der erste Sachverständige, der Fischereipächter Eugen Bialojan aus Darethen, erklärte, dass das Vorschiff des Bootes niemals stark überladen werden dürfe. Weiters wäre eine Besetzung der kurzen Bänke mit fünf Personen nicht zweckmäßig gewesen.

Der nächste Sachverständige war der Fischer Johann Wagner aus Allenstein, der von einem einseitigen Kentern des Bootes ausging.

Zuletzt kam der Fischereipächter Schielitz aus Darethen, der die Belastung des Bootes mit 21 Personen als „noch hinnehmbar“ ansah. Als Ursache für das Sinken gab er eine Gewichtsverlagerung an, wodurch das Boot nach vorne gesunken sei.

Oberstaatsanwalt Hagemann beleuchtete die Katastrophe von Wulping unter verschiedenen Aspekten. Er ging auf das Alter des angeklagten Fährmanns ein und vertrat die Auffassung, dass es dem noch jungen Fährmann nicht immer möglich gewesen sei, seinen Pflichten nachzukommen.

Dass die Unglücksursache ein Leck gewesen sein könnte, schloss der Staatsanwalt mangels Beweisen aus, auch die Bauart des Schiffes sei strafrechtlich nicht relevant.

In seine Überlegungen bezog der Generalstaatsanwalt die Bauart des Schiffes, das vorhandene Leck, die Beladung des Schiffes und das Verhalten der Zuschauer mit ein. Zu klären sei auch, wer für den Zustand der Boote verantwortlich gewesen sei. Bis Ende 1933 lag diese Verantwortung bei der Kreiskorporation. Durch den Nachtrag zum Pachtvertrag im Jahr 1934 trat jedoch eine Änderung ein, die für das Jahr 1934 galt. Ob diese Vereinbarung auch für das Jahr 1935 gelten sollte, war für den Beklagten unklar.

Aus der Korrespondenz zwischen Dombrowski und dem Staatskommissar der Kreiskorporation, Graf von Brühl, im Frühjahr 1935 ergibt sich jedoch, dass der Angeklagte für den Zustand der Boote Sorge zu tragen hatte.

Es handelte sich um die im April 1914 von dem Kaufmann Dombrowski übernommenen acht Boote, eine Drahtseilfähre und drei Landungsbrücken.

Der Staatsanwalt bemängelte den Umbau der Ruderboote zu Motorbooten, hier wäre die Anbringung einer Bugabdeckung notwendig, die bei Motorbooten vorhanden sein muss. Außerdem müsse hier besonders auf die Beladung und die Fahrgeschwindigkeit geachtet werden.

Im Jahre 1934 brach ein Stück vom Spiegel des Bootes ab und wurde nur notdürftig geflickt. Bei der späteren Reparatur des Bootes wurde diese Stelle nicht weiter ausgebessert.

War das Schiff überladen oder lag es am Fehlverhalten der Passagiere? - war eine Frage, die den Staatsanwalt beschäftigte. Natürlich durften sich die Gäste im Boot bewegen, sie durften auch von einer Sicherheit ausgehen. Man dürfe bei der Beladung nicht von einer angenommenen Tragfähigkeit ausgehen, denn Passagiere seien kein totes Gut. Diesen Unterschied haben die Beklagten offensichtlich verkannt.

.....über das Urteil und die weitere Geschichte der Insel lesen Sie bitte weiter im Heimatjahrbuch der KG Allenstein Nr. 56 ab Seite 81