

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

XI. Unfälle

[urn:nbn:de:bsz:31-255455](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255455)

XI. Unfälle.

Über die im Jahr 1914 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Elsaß-Lothringen.

a) Bei Tag.

Beim Betrieb der Großschiffahrt ereigneten sich auf der Strecke Hüningen (Basel)—Straßburg 8 Unfälle. In 2 Fällen handelte es sich um vorübergehendes Festfahren auf Grund, in einem Fall fuhren 2 Kähne infolge unrichtiger Steuerung den Uferbau an, bei einem vierten Fall erlitt ein Schleppzug eine Fahrtunterbrechung infolge Maschinendefekts, ein weiterer Unfall trat ein durch Reißen des Schlepptaues, wobei jedoch die Anhangschiffe unbeschädigt am Ufer vor Anker gehen konnten; ein Schleppdampfer erlitt einen Kesselschaden, so daß er die Bergfahrt aufgeben mußte. Über die weiteren beiden Fälle ist folgendes zu bemerken:

1. Am 12. August kippte das im Anhang des Dampfers „Badenia 14“ auf der Bergfahrt befindliche Motorboot „Geheimrat Reiß“ bei km 55,200/300 und sank. Es wurde später durch Pioniere geborgen.

2. Am 5. September fuhr ein Schleppzug, bestehend aus 1 Schraubendampfer und 2 beladenen Kähnen zu Tal. Bei der Durchfahrt durch die Schiffbrücke bei Gerstheim konnte der zur Führung des Anhangs anscheinend etwas schwache Dampf der Richtung des Fahrwassers durch die Brückenöffnung nicht folgen, die beiden beladenen Anhangschiffe gerieten außer Kurs, stießen gegen die stehen gebliebenen Brückenteile und brachten das fünfte Durchlaßjoch zum Abtrieb und zum Sinken. Die gesunkenen Brückenschiffe konnten wieder gehoben werden, auch wurde ein Teil des losgerissenen Oberbaus wieder gelandet. An Stelle des stark beschädigten Joches mußte ein Ersatzjoch hergestellt und in die Brücke eingebaut werden. Der verursachte Schaden belief sich auf rund 3300 M.

Beim Betrieb der Großschiffahrt auf der Strecke Straßburg—Lauterburg sind im ganzen 13 Unfälle vorgekommen. In 12 Fällen handelte es sich um vorübergehendes Festfahren auf Grund, Reißen des Schleppstrangs und Bruch der Schaufelradachse. Zu dem weiteren bemerkenswerten Unfall ist folgendes zu erwähnen:

Am 30. August mußte ein mit drei leeren Anhangschiffen zu Tal fahrender Schraubendampfer oberhalb einer geschlossenen Armierungsbrücke aufdrehen. Dabei geriet der Dampf auf Grund und die beiden ersten Anhangschiffe liefen mit dem Bug in die Steuerbordseite des Dampfers, wobei sie ihm unter der Wasserlinie ein Leck beibrachten. Durch das hierdurch einströmende Wasser kam der hintere Teil des Dampfers zum Sinken, er konnte aber am 6. September durch einen mit Pumpen versehenen zweiten Schraubendampfer ausgepumpt und wieder gehoben werden.

Der Schiffahrtsbetrieb war nur durch einen der Unfälle gesperrt, und zwar auf 1/4 Tag. Menschenleben kamen nicht in Verlust.

Beim Betrieb der Kleinschiffahrt mit Schiffen von 100 bis 200 Tonnen Tragfähigkeit auf der Strecke Straßburg—Lauterburg sind Unfälle nicht eingetreten.

Beim Betrieb der Kleinschiffahrt mit Nachen und Steinweidlingen zwischen Hünningen und Lauterburg ereigneten sich 3 Unfälle, davon in einem Fall durch Auffahren auf Grund, in den beiden anderen Fällen durch Kentern eines kleinen Motorbootes und eines Kiesnachens bei der Durchfahrt durch einen Durchschlupf einer geschlossenen Armierungsbrücke. Die beiden Fahrzeuge sanken und trieben unter Wasser ab. Der Schiffsweg blieb frei, die Schiffsmannschaft konnte sich retten.

b) Bei Nacht.

Nachtschiffahrt wird auf der Strecke Hünningen—Lauterburg nicht betrieben.

Baden.

a) Am elsäbisch-badischen Rhein.

Auf der Stromstrecke Basel—Kehl sind 8 die Großschiffahrt betreffende oder mit ihrem Betrieb zusammenhängende Unfälle vorgekommen, an denen 5 Boote und 4 Kähne beteiligt waren. Ein Boot erlitt einen Schraubenbruch, eines stieß an die Schiffbrücke bei Breisach, zwei kamen durch ihren Schornstein je mit einem Fähreseil in Berührung, wobei in einem Fall die Fähreinrichtungen erheblich beschädigt wurden, ein Boot sowie zwei Kähne fuhren vorübergehend fest, bei zwei anderen Kähnen rissen während der Fahrt die Schleppstränge.

Auf der Stromstrecke Kehl—Lauterburg ereigneten sich 7 Unfälle, die 1 Boot, 5 Kähne und 1 Bagger betrafen. Das Boot erlitt einen Bruch der Radwelle, ein Kahn rannte an die Schiffbrücke bei Plittersdorf, drei fuhren vorübergehend fest. Der Bagger wurde durch Zusammenstoß mit einem Anhangschiff eines zu Tal fahrenden Schleppzuges beschädigt. Ein im Strom verankert liegender Kahn bekam während der Nacht ein Leck und sank.

b) Am bayerisch-badischen Rhein.

Auf der Stromstrecke oberhalb Germersheim fuhr ein Kahn vorübergehend fest.

Auf der Stromstrecke unterhalb Germersheim kamen 2 Unfälle vor, die 1 Kahn und 2 Boote betrafen. Der Kahn fuhr vorübergehend fest, die beiden Boote, die in der Dunkelheit einander begegneten, stießen zusammen, wobei das eine Boot sank, während das andere nur leicht beschädigt wurde und seine Fahrt fortsetzen konnte.

Bayern.

Es kamen 4 Unfälle zur Anzeige. Alle Unfälle ereigneten sich bei Tag und entstanden durch Auffahren auf Grund und sind ohne erheblichen Schaden und ohne Störung verlaufen. Ein Unfall traf auf die obere Stromstrecke bei Maxau, drei auf die untere Strecke zwischen Germersheim und Speyer.

Hessen.

Auf der hessischen und hessisch-preußischen Stromstrecke ereigneten sich im Berichtsjahr 13 Schiffsunfälle gegen 7 im Vorjahr. Sämtliche Unfälle ereigneten sich bei Tag.

Bemerkenswert waren folgende Unfälle:

1. Am 1. Januar 1914 fuhr ein Schleppkahn bei km 280 außerhalb des Fahrwassers fest, wobei das Ruder brach, so daß der Kahn nach dem Leichtern an das Land zur Ausbesserung gebracht werden mußte.

2. Am 16. Januar fuhr die mit einem Landebock beladene eiserne Rudernähe des Philipp Laubenheimer von Ginsheim im Anhang des Schraubendampfers „Ernst Ludwig“ von Mainz nach Ginsheim. Bei km 327, Gemarkung Ginsheimer Rheinauen, etwa 50 m von den Bühnenköpfen entfernt, drang das Wasser vorn über die Nähe, die infolgedessen sank. Der Landebock trieb zu Tal ab, wurde aber aufgehalten und in den Gustavsburger Hafen verbracht. Die Nähe ist am 21. Januar gehoben und nach Ginsheim geschleppt worden.

3. Am 9. März kam die eiserne Nähe des Karl Schellenberger von Wörth a. M. vom Main abwärts in den Rhein und sollte nach Ginsheim geschleppt werden. Beim Anhängen des Schleppdampfers bei km 329,250, etwa 200 m vom linken Ufer entfernt, schöpfte der vordere Teil der Nähe Wasser und diese sank. Die Nähe wurde am 1. April gehoben und zu Berg abgeschleppt.

4. Am 2. Juni lag das eiserne Segelschiff „Ave Marie“ des Wilhelm Wirges von Niederlahnstein bei km 339,2 am linken Ufer und wurde mit Kalksteinen beladen. Während der Verladung brach das Schiff in der Mitte durch und sank sofort. Mit dem Heben des Schiffes wurde am 17. Juni begonnen, die Arbeiten konnten aber nach mehrfachen Unterbrechungen erst am 16. September beendet werden, worauf das Schiff zu Tal abgeschleppt wurde.

5. Am 29. Dezember sollte der dem Franz Minthe zu Mainz gehörige Elevator „Franz Minthe I“, der bei km 330 am Mainzer Ufer lag, stromabwärts gebracht werden. Beim Umdrehen wurde der Elevator von einer Böe erfaßt, stürzte um und sank. Nach erfolgter Hebung konnte der Elevator am 12. Januar 1915 abgeschleppt werden.

Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahr 104 Unfälle, davon 2 bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

30 Unfälle im Bezirk Bingerbrück,	
16 „ „ „ Coblenz,	
7 „ „ „ Cöln,	
28 „ „ „ Düsseldorf,	
23 „ „ „ Wesel.	

Von den Unfällen wurden betroffen: 17 Dampfer, 73 Schleppkähne, 7 Segelschiffe, 1 Motorboot, 1 Floß, 4 Kiesnachen, 1 Elevator.

Auch bei unbedeutenderen Havariefällen im Binger Loch ist häufiger die Fahrt durch dasselbe gesperrt gewesen; dies war im Jahr 1914 der Fall

am 7. Februar von 2 $\frac{1}{2}$ bis 5 Uhr nachmittags = 2 $\frac{1}{2}$ Stunden,
„ 14. Oktober „ 9 $\frac{1}{2}$ „ 2 „ „ = 4 $\frac{1}{2}$ „
vom 8. November 4 $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags
bis 9. „ 9 $\frac{1}{2}$ „ vormittags = 17 „
am 1. Dezember von 10 $\frac{1}{2}$ bis 3 Uhr nachm. = 4 $\frac{1}{2}$ „

Einen größeren Sachschaden haben die folgenden Unfälle herbeigeführt:

1. Am 14. Januar vormittags 9 Uhr fuhr das mit Kohlen beladene eiserne Schleppschiff „Sophia“ im Anhang eines Dampfers talwärts. Unterhalb Haus Knipp — km 282 — fuhr der Führer des Dampfers, um mehreren unterhalb der breiten Stromöffnung der Eisenbahnbrücke bei Hochhalen ankommenden Schleppzügen auszuweichen, rechts an dem mittleren Strompfeiler vorbei, jedoch so nahe, daß das Anhangschiff infolge der Strömung quer vor den Pfeiler geschleudert wurde und sank. Infolge des Anpralles war das Schiff in der Mitte gebrochen und die Ladung trieb aus. Die Hebearbeiten wurden durch eintretendes Hochwasser verzögert und waren erst am 8. Mai beendet.

2. Am 1. März vormittags 8 $\frac{1}{2}$ Uhr wurde der als viertes und letztes Schiff im Anhang des Schleppdampfers „Fiat voluntas XV“ fahrende eiserne Schleppkahn „Basalt I“ in der Bergfahrt bei Emmerich — km 350 — von dem talwärts fahrenden Seedampfer „Bonn“ mitschiffs angefahren und sank sofort. Die Heбungsarbeiten zogen sich bis zum 1. September hin.

3. Am 31. März mittags gegen 12 Uhr versuchte der Schraubendampfer „Johan de Wit“ zwei Schleppkähne aus dem Hafen zu Duisburg — km 275 — in den offenen Strom zu bringen. Da der Dampfer aber anscheinend zu schwach war, trieb der Schleppzug ab, weshalb die Führer der Schleppkähne die Schlepptrossen abwarfen und versuchten, vor Anker zu gehen. Der eine Anhängerkahn „Waterplug“ hatte zu dem Zweck seinen Heckanker fallen lassen, der aber nicht hielt. Bei dem Versuch, diesen Kahn rückwärts vor dort festliegenden Schleppkähnen vorbeizuziehen, kam der Dampfer mit seinem Buganker in die Ankerkette des Schleppkahns, fiel quer in den Strom und schlug um. Zwei Mann der Besatzung ertranken. Das Boot wurde am 2. Mai gehoben und in den Duisburger Hafen geschleppt.

4. Das mit Kohlen beladene eiserne Schleppschiff „Rheinschiffahrtsgesellschaft Nr. 16“ fuhr am 30. März im Anhang eines Dampfers zu Tal. Kurz oberhalb der Eisenbahnbrücke zu Wesel — km 312 — wechselte der Führer des Schleppzuges, der bis dahin nahe dem linken Ufer fuhr, den Kurs und versuchte, die mittlere Öffnung der Brücke zu gewinnen. Die Anhangschiffe konnten, weil der Brücke schon zu nahe, dieser Bewegung nicht folgen und der vorgenannte Kahn erhielt durch Anstoßen an den linksseitigen Brückenpfeiler ein starkes Leck und sank. Am 1. Mai gelang die Hebung.

5. Am 7. April lag das mit Kies beladene eiserne Segelschiff „Amalie“ in Stromstation km 323,5/6 vor Anker, kam aber, da die Anker nicht hielten, in langsame Talfahrt. Infolge plötzlichen Greifens der Anker wurde der Kopf des Schiffes unter Wasser gezogen, das Schiff lief voll Wasser und sank. Die Hebung erfolgte am 2. Mai.

6. Das mit Kohlen beladene hölzerne Segelschiff „Drei Gebrüder“ fuhr am 9. April mit Segel zu Tal. Vormittags 8 $\frac{1}{2}$ Uhr wurde es an der Eisenbahnbrücke zu Wesel — km 312 — von dem Schleppdampfer „Fiat voluntas“ überholt. Infolge der starken Strömung und der durch den Schleppdampfer bzw. seinen Anhang erzeugten Nehrung wurde das Schiff „Drei Gebrüder“ gegen den mittleren Strompfeiler gezogen, erlitt Leckage und sank unterhalb der Brücke mitten im Fahrwasser. Mittels Greifbaggers wurde das Schiff am 13. Mai aus dem Strom beseitigt.

7. Am 21. Juni nachmittags 4 Uhr versuchte das auf der Talfahrt begriffene Motorboot „Martha“ kurz vor einem bergwärts fahrenden Schleppzug die Landebrücke bei St. Goar — km 54 — zu gewinnen, wurde aber von dem Schleppdampfer angerannt, kippte um und sank. Ein Fahrgast ertrank. Ende Juni wurde das Motorboot gehoben.

8. Der im Anhang des Schraubendampfers „Winschermann III“ zu Berg fahrende eiserne Schleppkahn „Wodan“ wurde am 13. August nachmittags 3 Uhr oberhalb St. Goar, anscheinend zu nahe dem Ufer fahrend, von der an der Loreley vorhandenen Querströmung nach dem linken Ufer gedrückt, fuhr auf die Lützelsteine auf und zog sich Beschädigungen am Schiffsboden und der Kimmung zu. Nach Ansetzen der Pumpen wurde der Kahn bis Oberwesel weitergeschleppt, ging aber in Stromstation km 48,5/6 am linken Ufer unter. Die Hebung gelang am 18. August.

9. Am 13. August vormittags 2 Uhr sank der bei Kaiserswerth — km 254 — vor Anker liegende Schraubendampfer „Justitia I“, anscheinend infolge Eindringens von Wasser durch die unverschlossene Saugleitung. Die Mannschaft wurde gerettet. Der Dampfer ist am 15. August gehoben und abgeschleppt worden.

10. Der mit Eisen beladene Schleppkahn „Hermann Heinrich“ befand sich am 27. November 10 $\frac{1}{2}$ Uhr vormittags auf der Talfahrt im ersten Anhang des Schraubenschleppdampfers „Glück auf“. Bei der Durchfahrt durch das Bingerloch kam der Kahn mit dem linksseitigen Lochfelsen

in Berührung und erlitt Leckschaden in mehreren Laderäumen. Der Kahn konnte die Fahrt noch bis Aßmannshausen fortsetzen, geriet aber in Stromstation km 30,8 auf Grund und brach durch. Am 18. Dezember wurde er nach Leichterung und vorläufiger Dichtung abgeschleppt.

Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

Oberrhein und Waal.

1. Am 21. Februar sank durch Zusammenstoß in der Mitte des Fahrwassers bei Lobith das eiserne Segelschiff „Johanna“, beladen mit Briketts.

Niederrhein und Leck.

2. Am 2. März sank in dem Niederrhein durch Zusammenstoß außerhalb des Fahrwassers bei Rhenen das eiserne Segelschiff „Maria“, beladen mit Ziegelsteinen.

3. Am 21. März sank in dem Leck durch Zusammenstoß außerhalb des Fahrwassers bei Vreeswijk das eiserne Schiff „Zwerver“, beladen mit Steinkohlen.

4. Am 28. März sank in dem Niederrhein durch Zusammenstoß außerhalb des Fahrwassers bei Renkum das hölzerne unbeladene Aakschiff „Adriana“.

5. Am 2. Mai sank in dem Niederrhein infolge Wellenschlages außerhalb des Fahrwassers bei Heteren das eiserne Aakschiff „de Jonge Willem“, beladen mit Sand.

6. Am 22. Mai sank in dem Leck durch Zusammenstoß beim Ankerwerfen außerhalb des Fahrwassers bei Vianen das eiserne Rheinschiff „Drughorn 25“, beladen mit Steinkohlen.

7. Am 31. August sank in dem Niederrhein aus unbekannter Ursache im Fahrwasser bei Arnheim das eiserne Aakschiff „Nijverheid“, beladen mit Torfmüll.

8. Am 31. Oktober sank in dem Leck aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers bei Vreeswijk das eiserne Tjalkschiff „Luktor“, beladen mit Getreide.

Merwede und Noord.

9. Am 2. Januar sank infolge Zusammenstoßes in der oberen Merwede im Fahrwasser das Personen-Dampfräderschiff „Merwede I“.

10. Am 16. Januar sank in der oberen Merwede das Personen-Dampfräderschiff „Cornelis de Wit“, das infolge plötzlich aufkommenden Nebels auf eine Buhne stieß.

11. Am 19. Februar sank in der oberen Merwede aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers das mit Eisen beladene Motorschiff „Vooruitgang“.

12. Am 9. März sank aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers in der unteren Merwede das mit Ziegelsteinen beladene Tjalkschiff „Secunda“.

13. Am 15. Juni sank in der oberen Merwede im Fahrwasser das eiserne Schleppschiff „Marguerite Marie“, beladen mit Sand. Während des Ladens brach das Schiff aus unbekannter Ursache auseinander.

Neue Maas.

14. Am 27. März sank durch Zusammenstoß mit dem „Zuiddiepje“ am linken Ufer der Neuen Maas bei Rotterdam das Rheinschiff „Drughorn 44“, beladen mit Eisenerz.

Die oben erwähnten Schiffe sind alle aus dem Strom beseitigt.