

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

XI. Unfälle

[urn:nbn:de:bsz:31-255465](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255465)

XI. Unfälle.

Nach Beschluß der Zentral-Kommission vom 4. September 1915 (Prot. Nr. IV der ordentlichen Sitzung von 1915) sollen — erstmals im Jahresbericht für 1915 — die amtlich gemeldeten Unfälle nach einheitlichen Gesichtspunkten und nach den geographischen Abschnitten des Stromes in einer Übersicht zusammengestellt werden. In diese Übersicht sollen aufgenommen werden diejenigen Unfälle, bei denen

- a) Menschen getötet oder verletzt wurden;
- b) ein Schiff gesunken, auf Grund geraten, fahruntüchtig geworden oder erheblich beschädigt worden ist;
- c) Brücken, Fähren und Überfahrtsanstalten oder andere Anlagen und Einrichtungen in und am Strom beschädigt worden sind;

die wichtigeren Unfälle sollen näher beschrieben werden.

Soweit Angaben aus den Uferstaaten nach diesen Gesichtspunkten vorlagen, sind sie in der folgenden Übersicht zusammengestellt:

Ordnungs-Nr.	Stromstrecke	Anzahl der Unfälle	Davon sind eingetreten		Zahl der verunglückten Personen	Zahl der gesunkenen Schiffe	Der Fahrwassersperrungen		Bemerkungen
			bei Nacht	bei Nebel			Anzahl	Minstdauer u. Höchstdauer	
1	Basel-Straßburg	1	—	—	—	1	—	—	Für die Großschiffahrt gesperrt
2	Straßburg-Sondernheim	2	—	—	—	1	1	1 Tag	
3	Sondernheim-Bingen	3	—	—	2	2	—	—	
4	Bingen-St. Goar	66	4	—	—	?	?	?	¹⁾ 2. März 8½ Std. 19. Juni 11¾ .. 20./21. .. 22 .. 27./28. Spt. 16 .. 10. Nov. 5½ ..
5	St. Goar-Bonn								
6	Bonn-Duisburg								
7	Duisburg-Lobith								
8	Oberrhein, Waal, Meerwede Noord und Neue Maas	11	—	—	—	11	—	—	
9	Niederrhein u. Leck	5	—	—	—	5	—	—	
Zusammen		88	4	—	2	—	—	—	

Über die im Jahr 1915 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Elsaß-Lothringen.

a) bei Tag.

1. Die Stromstrecke von Straßburg—Kehl bis Hüningen—Basel war für den Großschiffahrtsbetrieb gesperrt.

2. Beim Betrieb der Großschiffahrt auf der Stromstrecke Straßburg—Kehl—Lautermündung sind 2 Unfälle vorgekommen; in einem Falle, bestehend in vorübergehendem Festfahren auf Grund infolge falscher Steuerung beim Aufdrehen aus dem Kehler Hafen zur Bergfahrt nach dem Straßburger Hafen. Zu dem zweiten bemerkenswerteren Unfall ist folgendes zu erwähnen: Am 25. Mai drehte ein Radschleppdampfer anlässlich der Verbringung eines 2,25 m tief mit 1019 Tonnen Kohlen beladenen Rheinkahnes vom Straßburger nach dem Kehler Hafen auf der Talfahrt bei der Kehler Hafenmündung auf. Beim Wenden löste sich die Schlepptrasse infolge ruckweiser Zugbeanspruchung los und glitt von den Pollern des Anhangschiffes ab. Der auf diese Weise jeder Schleppkraft beraubte Kahn trieb hierauf ab und blieb schließlich auf der Buhne am elsässischen Ufer bei km 130,262 (els.) festsitzen. Nach Leichterung des Schiffes erfolgte dessen Abschleppung nach dem Kehler Hafen. Der Schiffsunfall hatte die Sperrung der Schiffahrt auf die Dauer von $3\frac{3}{4}$ Tagen zur Folge. Menschenleben kamen nicht in Verlust.

3. Bei dem Betrieb der Kleinschiffahrt mit Nachen, Steinweidlingen und Steinschiffen usw. zwischen Rheinau und der Lautermündung, ferner

4. beim Betrieb der Kleinschiffahrt mit Schiffen von 100 bis 200 Tonnen Tragfähigkeit auf der Stromstrecke Straßburg—Kehl bis zur Lautermündung sind Schiffsunfälle nicht zu verzeichnen.

b) Bei Nacht.

Nachtschiffahrt wird auf der Stromstrecke Hüningen—Lauterburg nicht betrieben.

Baden.

Auf der Stromstrecke Basel—Straßburg war ein Boot auf Grund geraten.

Auf der Stromstrecke Straßburg—Sondernheim sind zwei die Großschiffahrt betreffende Unfälle vorgekommen. In einem Fall wurde die Schraube eines Bootes beschädigt, im anderen Fall war ein Kahn außerhalb des Fahrwassers auf Grund geraten. Die Arbeiten zum Freimachen des Kahnes machten eine eintägige Fahrwassersperrung notwendig.

Auf der Stromstrecke Sondernheim—Bingen ereigneten sich drei Unfälle. Ein Proviant-Motorboot kam beim Anfahren eines Radschleppdampfers zum Umkippen und sank. Ein Schraubendampfboot wollte von einem Berg-Schleppzug (Radschlepper) ein Schiff aufnehmen. Da der Schleppstrang des Radschleppers zu spät gelöst wurde, während derjenige des Schraubenbootes bereits befestigt war, fiel das Schraubenboot zur Seite und wurde infolge Fortgangs des Schleppzugs zum Umkippen und Sinken gebracht. Kapitän und Maschinist sind ertrunken. Im dritten Fall war ein Kahn auf Grund geraten.

Bayern.

Es sind 8 Schiffsunfälle gegen vier im Vorjahr zur Anzeige gekommen, die sich alle bei Tag ereigneten. Vier Unfälle treffen auf die Stromstrecke oberhalb Germersheim. Im ersten Falle ist ein unter Wasser treibender kleiner Kahn quer auf die Kette des II. Öffnungsdurchlasses der Maxauer Schiffbrücke gestoßen, wodurch die Ankerkette abgerissen ist. Die Schiffbrücke war hierdurch volle 18 Stunden für die Schiffahrt gesperrt. Weiteren Schaden hat die Schiffbrücke nicht gelitten. Ein zweiter Kahn wurde durch ungeschickte Manövrierung des Dampfers gegen den Vorfuß gebracht und erhielt dabei am Bug ein Leck. Ein dritter und vierter gerieten auf Grund.

Auf der Stromstrecke unterhalb Germersheim handelte es sich um vier Unfälle, wovon in zwei Fällen es sich um vorübergehendes Festfahren auf Grund handelte und in einem andern Falle, bei welchem ein Dampfer am Radkasten bei einem Zusammenstoß beschädigt wurde, was aber zu einer Verkehrssperre keinen Anlaß gab. Über den letzten Fall ist folgendes zu bemerken:

Am 13. Juni 1915 hatten die zwei Überfahrtsboote „Friedrich, Großherzog von Baden“ und „Mathilde“ der Firma C. Arnheiter in Ludwigshafen die Überfahrtslinie Ludwigshafen—Mannheim zu bedienen, und zwar das Boot „Friedrich“ nach Mannheim und das Boot „Mathilde“ nach Ludwigshafen. Friedrich fuhr früher ab, und als Mathilde kaum seinen Kurs nach Ludwigshafen eingeschlagen hatte, war das Boot Friedrich schon in der gefährlichen Nähe. Mathilde fuhr daher nach Oberstrom links vorbei. Friedrich hielt trotzdem seinen Kurs direkt auf den Ländebock, und beide Boote rannten sich an, woran auch das zu spät angesetzte Rückwärtslaufen der Maschine Friedrichs nichts mehr ändern konnte. Friedrich rannte mit dem Bug Mathilde hinterschiffs steuerbordseits derart an, daß das Buganker von Friedrich die Seitenwand von Mathilde bei der Maschine eindrückte und darin hängen blieb.

Beide Boote waren stark mit Gästen besetzt, verletzt wurde niemand.

Hessen.

Im Berichtsjahr kamen 7 Schiffsunfälle zur Anzeige gegen dreizehn im Vorjahr. Davon ereigneten sich ein Unfall auf der Strecke Oppenheim—Mainz und fünf Unfälle auf der Strecke Mainz—Bingen. Von den Unfällen ereigneten sich vier am Tage und zwei bei Nacht.

Bemerkenswert waren folgende:

1. Der mit 7800 Zentner altem Eisen beladene eiserne Schleppkahn Wilhelmine des Karl Heidenreich von Caub, der beim Aufdrehen des Schleppzuges unterhalb der Krausaue am 14. Februar beschädigt und alsdann nach dem Binger Ufer verbracht wurde, brach hier durch und sank. Mit dem Leichtern und Heben des Schiffes wurde alsbald begonnen und konnte das Schiff am 20. März nach einer Schiffswerft abgeschleppt werden. (Dieser Unfall, der durch das Auffahren des Schiffes in der preußischen Stromstrecke entstanden ist, wurde auch von dem Königlichen Wasserbauamt Bingerbrück im Jahresbericht erwähnt; vgl. Preußen Ziffer 2).

2. Die dem Franz Weingärtner zu Bingen gehörige eiserne Baggermaschine kenterte am 11. September unterhalb der Ilmenau infolge des wegen Undichtigkeit in das Baggerschiff eingedrungenen Wassers und sank. Mit dem Heben des Baggers wurde am 14. September begonnen und konnte er am 25. September in den Sicherheitshafen bei Bingen verbracht werden.

Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahr 66 Unfälle, davon 4 bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

27 Unfälle im Bezirk Bingerbrück,	
6 „ „ „	Coblenz,
10 „ „ „	Cöln,
14 „ „ „	Düsseldorf,
9 „ „ „	Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 9 Dampfer, 51 Schleppkähne, 1 Segelschiff, 1 Bootshaus, 2 Aalschocker, 1 Bagger, 1 Brückenschiff.

Auch bei unbedeutenderen Havariefällen im Binger Loch ist häufiger die Fahrt durch dasselbe gesperrt gewesen; dies war im Jahr 1915 der Fall

am 2. März von 9 Uhr vormittags bis 5½ Uhr nachmittags = 8½ Stdn.,
 „ 19. Juni „ 11¾ „ „ „ 2¾ „ „ = 3 „ „

am 20./21. Juni von 6 Uhr nachmittags bis 4 Uhr nachmittags = 22 Stdn.,
 „ 27./28. Septbr. „ 4 „ „ „ 8 „ vormittags = 16 „
 „ 10. Nov. „ 8½ „ vormittags „ 2 „ nachmittags = 5½ „

Einen größeren Sachschaden haben die folgenden Unfälle herbeigeführt:

1. Am 12. Januar vormittags 9½ Uhr fuhr der eiserne Schleppkahn „Thyssen IV“ mit dem Schleppkahn „Carl August“ zusammgekoppelt im Anhang des Schleppdampfers „Thyssen IV“ beladen zu Tal. Unterhalb der Weseler Schiffbrücke wollte der Schleppdampfer aufdrehen, war aber infolge der starken Strömung schon zu nahe an die Eisenbahnbrücke gekommen, sodaß er nicht mehr drehen konnte und in die mittlere Brückenöffnung einfahren mußte. Hierbei lief der Schleppkahn „Thyssen IV“ mit seinem Mittelschiff gegen den rechtsseitigen Strompfeiler und bekam unter Wasser ein großes Leck. Durch den Anprall rissen die Schlepp- und Verbindungsstränge, die gefährdete Mannschaft mußte mit Hilfe eines Nachens den Kahn „Thyssen IV“ verlassen und dieser trieb führerlos talabwärts. Nachdem der Kapitän des Schleppdampfers erst den unbeschädigten Kahn „Carl August“ in Sicherheit gebracht hatte, wollte er auch den schon weit abgetriebenen Kahn „Thyssen IV“ einholen und ans Ufer schleppen; dieser sank jedoch vorher in wenigen Augenblicken in der Nähe von Ginderich. — Das Wrack des Schiffes wurde bis zum 21. Juni gehoben und aus dem Strombett entfernt.

2. Am 14. Februar abends 7¼ Uhr befand sich der beladene eiserne Schleppkahn „Wilhelmine“ im Anhang des Schraubenschleppdampfers „Fiatas Voluntas Nr. II“ mit noch zwei beladenen Schiffen in zweiter Länge auf der Talfahrt. Unterhalb des Krausauefelsens bei Rüdesheim drehte der Schleppdampfer auf, um auf der Binger Reede zu übernachten. Hierbei erfolgte ein Zusammenstoß der Anhangschiffe, wodurch Schleppkahn „Wilhelmine“ starke Beschädigung am Vorderschiff erlitt. Der beschädigte Kahn wurde an das Binger Ufer gebracht, woselbst er später durchbrach und sank. — In der Zeit vom 18. Februar bis 17. März wurde der gesunkene Kahn entladen und gehoben und darauf zur Instandsetzung abgeschleppt.

3. Am 20. März mittags 12 Uhr kam der eiserne Schleppkahn „R. S. G. Nr. 10“ mit dem Schleppkahn „R. S. G. 6“ zusammgekoppelt im Anhang des Schleppdampfers „R. S. G. 1“ zu Tal gefahren. Nach erfolgtem Aufdrehen und Vorankergehn unterhalb der Weseler Schiffbrücke zum Zweck der Revision fuhr der Schleppzug rückwärts durch die linksseitige Öffnung der Eisenbahnbrücke. Unterhalb der Brücke kam dem Schleppdampfer beim Wenden ein Segelschiff durch die mittlere Brückenöffnung in den Kurs hineingefahren. Hierdurch mußte der Schleppdampfer einen größeren Bogen nach dem rechten Ufer zu machen, seine Anhangschiffe kamen den dort befindlichen Bühnenköpfen zu nahe und Schleppkahn „R. S. G. 10“ bekam Leck und sank sofort zwischen den Bühnen. — Am 4. April wurde der Kahn wieder flott und abgefahren.

4. Am 28. April abends 6 Uhr lag der eiserne Schleppkahn „Karl Schroers 7“ an der Baggermaschine bei Grieth und wurde mit Kies beladen. Hierbei erhielt er ein Leck, sodaß der am Hinterschiff befindliche Wohnraum voll Wasser lief. Der Schleppkahn wurde in ein Bühnenfeld geschleppt, woselbst er sank. — Am 30. April ist der Kahn wieder flott geworden und setzte die Fahrt fort.

5. Am 30. Juni nachmittags 1½ Uhr befand sich der eiserne Schleppkahn „Mathias Stinnes Nr. 59“ mit Kohlen beladen im Anhang des Schleppdampfers „Mathias Stinnes Nr. 17“ auf der Bergfahrt. Oberhalb Lorchhausen brach der Schleppstrang, und der Kahn trieb ab. Es wurden drei Anker gesetzt, deren Ketten jedoch brachen, infolgedessen der Kahn weitertrieb, auf dem Lorchhausener Grund festfuhr und Leckschaden in den mittleren Laderäumen erhielt. Unter dem Einfluß der Strömung trieb der Kahn jedoch bald darauf wieder, mit dem Kopf zu Tal, weiter bis Caub. Hier wurde er von dem Schleppdampfer „Mathias Stinnes Nr. 17“ ins Schlepptau genommen und nach dem Oberweseler Hafen gebracht, woselbst er jedoch gegen 7 Uhr nachmittags

durchbrach und sank. — Am 9. Juli wurde der gesunkene Kahn nach vorheriger vollständiger Entladung und Abdichtung der Leckschäden gehoben und zur Instandsetzung abgeschleppt.

6. Am 8. Oktober nachts 11 Uhr war ein Aalschocker (Holzschiff) bei Üdesheim mit der Aalfischerei beschäftigt. Hierbei trieb ein Holzstamm gegen den Schocker, wodurch dieser ein Loch erhielt. Der Schocker wurde sofort nach dem Ufer gebracht und sank hier am 14. Oktober nachmittags hinter der Buhne daselbst. — Am 8. November wurde das Schiff gehoben und abgeschleppt.

7. Am 11. Dezember nachmittags 2 $\frac{3}{4}$ Uhr ist der bei Erbach im Einlauf der Großen Gies außerhalb des Fahrwassers vor Anker liegende eiserne Motorbagger „Rheingau“ infolge des starken Südweststurmes umgeschlagen und gesunken. — Der Bagger wurde gehoben und am 6. Januar 1916 von der Unfallstelle entfernt.

8. Am 11. Dezember abends 7 Uhr wurde bei Üdesheim ein Schocker (Holzschiff) infolge des starken Weststurmes voll Wasser geschlagen und sank am Ufer hinter der Buhne daselbst. — Am 9. März 1916 war der Schocker aus dem Strom wieder entfernt.

Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswerte Unfälle zu verzeichnen:

Oberrhein und Waal.

1. Am 10. März sank aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers bei Millingen das eiserne Segelschiff „Elsa“, beladen mit Ziegelsteinen.

2. Am 17. Juni sank aus unbekannter Ursache im Fahrwasser bei Millingen der eiserne Baggernachen „v. H. Nr. 10“, beladen mit Sand.

3. Am 24. Juni sank durch Zusammenstoß im Fahrwasser bei Druten das hölzerne Aakschiff „Deo Volente“, beladen mit Ziegelsteinen.

4. Am 23. Oktober sank durch Zusammenstoß im Fahrwasser bei Dodenvard das hölzerne Fischerschiff „Mathilda“.

5. Am 9. November sank durch Zusammenstoß außerhalb des Fahrwassers bei Bommel das eiserne Klippenschiff „Algonda Geertruida“, beladen mit Kohlen.

Niederrhein und Leck.

6. Am 7. Mai sank in dem Niederrhein aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers bei Renkum ein hölzernes unbeladenes Aakschiff.

7. Am 18. Juni sank in dem Pannerdenschen Kanal aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers bei West-Pannerden das hölzerne Praamschiff „Henriette“, beladen mit Ziegelsteinen.

8. Am 4. September fand in dem Leck bei Beusichem um 1 $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags bei klarem Wetter ein Zusammenstoß statt zwischen den Dampfschiffen „Ond Controleur Tengbergen“ und „Stad Deventer I“. Das Dampfschiff „Stad Deventer I“ wurde nicht erheblich beschädigt und konnte bald seine Reise fortsetzen, während das andere Dampfschiff außerhalb des Fahrwassers sank.

9. Am 6. Dezember sank in dem Leck infolge Wellenschlag außerhalb des Fahrwassers das eiserne Motorschiff „Johanna Petronella“, beladen mit Kokosfett.

10. Am 28. Dezember sank durch starken Wind und Zusammenstoß in dem Leck bei Vreeswijk in dem Fahrwasser das eiserne Aakschiff „Helena“, beladen mit Sand.

Merwede, Noord und Neue Maas.

11. Am 17. Januar sank durch Zusammenstoß in der unteren Merwede im Fahrwasser das eiserne Rheinschiff „Johanna“, beladen mit Kohlen.
 12. Am 27. März sank durch Zusammenstoß in der Noord im Fahrwasser das eiserne Aakschiff „Nooit Gedacht“, beladen mit Sand.
 13. Am 7. Dezember sank durch starken Wind in der unteren Merwede im Fahrwasser das eiserne Aakschiff „Biesbosch I“, beladen mit Baumaterialien.
 14. Am 20. Januar sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas am linken Ufer bei Ysselmonde der eiserne Schleppkahn „Schelde“, beladen mit Kohlen.
 15. Am 30. März sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas am linken Ufer bei Rotterdam der Schleppdampfer „Pro en Contra“.
 16. Am 22. April sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas am linken Ufer bei Rotterdam das hölzerne Tjalkschiff „Vyf gezusters“, beladen mit Kohlen.
- Die oben erwähnten Schiffe sind alle aus dem Strom oder wenigstens aus dem Fahrwasser beseitigt.

Niederland.

Am 17. Januar sank durch Zusammenstoß in der unteren Merwede im Fahrwasser das eiserne Rheinschiff „Johanna“, beladen mit Kohlen.

Am 27. März sank durch Zusammenstoß in der Noord im Fahrwasser das eiserne Aakschiff „Nooit Gedacht“, beladen mit Sand.

Am 7. Dezember sank durch starken Wind in der unteren Merwede im Fahrwasser das eiserne Aakschiff „Biesbosch I“, beladen mit Baumaterialien.

Am 20. Januar sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas am linken Ufer bei Ysselmonde der eiserne Schleppkahn „Schelde“, beladen mit Kohlen.

Am 30. März sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas am linken Ufer bei Rotterdam der Schleppdampfer „Pro en Contra“.

Am 22. April sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas am linken Ufer bei Rotterdam das hölzerne Tjalkschiff „Vyf gezusters“, beladen mit Kohlen.

Die oben erwähnten Schiffe sind alle aus dem Strom oder wenigstens aus dem Fahrwasser beseitigt.