

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

XI. Unfälle

[urn:nbn:de:bsz:31-255473](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255473)

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.

Die aus den Uferstaaten nach diesen Gesichtspunkten vorliegenden Angaben sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt:

Ord- nungs- Nr.	Stromstrecke	Anzahl der Unfälle	Davon sind eingetreten		Zahl der verun- glückten Per- sonen	Zahl der gesun- kenen Schiffe	Der Fahrwasser- sperrungen		Bemerkungen
			bei Nacht	bei Nebel			Anzahl	Mindest- dauer u. Höchst- dauer	
1	Basel—Straßburg	—	—	—	—	—	—	—	
2	Straßburg—Sondernheim	15	—	2	—	—	—	—	
3	Sondernheim—Bingen	16	1	1	—	4	—	—	
4	Bingen—St. Goar	24	—	1	—	3	2	2 Tage	Motorboot „Rheinstein“ Fahrwasser gesperrt vom 11. III. Nm. 4 1/2 Uhr bis 13. III.
5	St. Goar—Bonn	12	1	1	—	6	—	61 Tage	Schleppkahn „Gottver- trauen“ Fahrwasser gesperrt vom 27. I. Nm. 2 1/2 Uhr bis 28. III.
6	Bonn—Duisburg	19	2	1	—	7	—	—	
7	Duisburg—Lobith	14	2	—	—	10	—	—	
8	Oberrhein, Waal, Merwede, Noord und Neue Maas	14	1	—	—	13	—	—	
9	Niederrhein u. Leck	6	—	—	—	1	—	—	
	1916 zusammen	120	7	6	—	44	2	63	
	gegen 1915	88	4	—	2	?	?	?	
	Mithin 1916	{							
		{ mehr	32	3	6	—			
		{ weniger	—	—	—	2			

Über die im Jahr 1916 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Elsaß-Lothringen.

Innerhalb des Wasserbaubezirks Straßburg-Rhein ereigneten sich 4 Unfälle. In 2 Fällen ist ein Talschleppzug infolge falscher Steuerung auf Grund geraten und gegen den Uferbau gefahren.

Die beiden übrigen Unfälle ereigneten sich beim Aufdrehen infolge plötzlich eingetretenen Nebels auf der Talfahrt durch Auflaufen auf den Uferbau bzw. auf eine Buhne.

Baden.

Auf der Stromstrecke Straßburg—Sondernheim sind in 9 Fällen Schleppkähne außerhalb des Fahrwassers auf Grund geraten. Im 10. Falle wurde ein Schleppkahn auf der Bergfahrt beschädigt und mußte geleichtert werden. Die Schifffahrt war in keinem Fall behindert.

Auch auf der Stromstrecke Sondernheim—Bingen handelt es sich um zwei Unfälle leichter Art, wobei die Schifffahrt nicht behindert war.

Bayern.

Zur Anzeige kamen 11 Unfälle gegen 8 im Vorjahr. Alle ereigneten sich bei Tag. Ein Unfall traf auf die obere Stromstrecke oberhalb Germersheim, wodurch ein Kahn vorübergehend festfuhr; 10 auf die untere Strecke Germersheim—Ludwigshafen. In 7 Fällen fuhren Schiffe auf Kiesbänke oder Schwellen fest. Bemerkenswert waren die folgenden Unfälle:

1. Am 6. Januar nachmittags 5 Uhr wurde die mit 10 Personen besetzte Altriper Fähre beim Übersetzen vom bayerischen zum badischen Ufer infolge Reißens des Gierseiles abgetrieben, rannte darauf gegen den hier manövrierenden Schleppkahn „Mannheim 33“ und trieb ab, bis endlich der ausgeworfene Anker die Fähre mit dem Buchtnachen und Döppern zum Stehen brachte. Die Fähre wurde durch Gieren an das badische Ufer gebracht und befestigt.

Verletzt wurde niemand, auch hat weder die Fähre noch der Schleppkahn beim Zusammenstoßen Schaden genommen.

2. Der neunte Fall betraf die Militärschiffbrücke Germersheim. Am 22. Februar vormittags fuhr das Räderboot „Raab, Karcher & Cie.“ mit drei leeren Kähnen im Anhang. Durch das plötzlich einsetzende Schneetreiben und infolge des Nebels war die Fernsicht sehr beeinträchtigt. Dadurch konnte man nicht sehen, ob das Vorsignal an der Brücke gezogen war oder nicht. Tatsächlich war dies nicht der Fall. Das Brückenpersonal hörte das Signal des Bootes und begann darauf mit dem Anschlagen des Schlusses. Das Boot befand sich schon kurz vor der Brücke, konnte nicht mehr aufdrehen und war gezwungen, um größeres Unglück zu verhüten, durch die noch geschlossene Brücke zu fahren. Das Durchlaßglied Nr. 1 wurde dadurch abgetrieben, Nr. 2 wurde zertrümmert und mit dem Motorschiff abwärts getrieben. Doch ist nur Materialschaden entstanden. Der Verkehr wurde mittelst Nachen aufrechterhalten.

3. Am 17. Juli nachmittags 6 Uhr 20 Minuten war das der Militärbehörde Germersheim gehörige Motorboot „Maximiliansau“ mit Wegschleppen eines angeschwemmten Baumstammes beschäftigt. Als das Boot unmittelbar vor der Armierungsbrücke war, setzte der Motor aus, auch der ausgeworfene Anker faßte nicht. Das Boot kam infolge der starken Strömung ins Treiben und fiel quer vor den Eisenständer der Armierungsbrücke. Der Dampfer „Pfeil“ wollte es abschleppen; beim Anziehen faßte das Motorboot Wasser und sank. Das Boot wurde von der Schiffs-Maschinenbau-Aktiengesellschaft Mannheim gehoben.

Hessen.

Im Berichtsjahr kamen im ganzen 4 Schiffsunfälle zur Anzeige gegen 7 im Vorjahr. Hier von entfallen 3 Unfälle auf die Strecke Worms—Mainz und 1 Unfall auf die Strecke Mainz—Bingen. Von den Unfällen ereigneten sich 3 bei Tag und 1 bei Nacht. Zu den Unfällen ist zu bemerken:

1. Die hölzerne Baggermaschine des Johann Lerch VII. von Nierstein, die unterhalb der fliegenden Brücke bei Oppenheim bei km 313,5 in der Nähe des rechten Ufers im Strom hielt, neigte sich in der Nacht vom 8. auf 9. Januar infolge starken Sturmes auf die Seite und fiel um. Da ein

Heben des Baggers nicht möglich war, wurde er abgebaut und in einzelnen Teilen aus dem Strom entfernt.

2. Der mit 1800 t Kohlen beladene eiserne Schleppkahn Nr. 19 der Rheinischen Schiffahrts-Gesellschaft in Duisburg-Ruhrort befand sich am 31. Januar mit anderen Kähnen im Anhang des Schleppdampfers „Louis Gutjahr Nr. X“ auf der Bergfahrt. Unterhalb Budenheim bei km 340,5 + 400 m lief der Kahn auf eine Sandschwelle und fuhr fest. Nach erfolgter Leichterung konnte er seine Fahrt wieder fortsetzen.

3. Der mit 410 t Basaltgrus beladene eiserne Schleppkahn des Schiffers B. H. Gentjes aus Millingen in Holland fuhr am 23. Dezember im Anhang des Schraubendampfers „Gerhard“ zu Tal. Unterhalb Nackenheim bei km 320,5 + 320 m, etwa 150 m vom rechten Ufer entfernt, wurde auf dem Schiff ein Stoß wahrgenommen, worauf sich im Vorderschiff ein Leck zeigte und das Schiff sank. Die Hebung konnte im Berichtsjahr nicht erfolgen.

4. Die Baggermaschine des Sebastian Nagel in Gernsheim, die oberhalb der Pfrimmündung bei km 279,5 aufgestellt war, bekam am 28. Dezember beim Heben der Eimerleiter aus unbekanntem Gründen im Baggerschlitz zwei Risse, die nicht rasch genug abgedichtet werden konnten. Das eindringende Wasser brachte den Bagger zum Sinken; am Jahresschluß war er noch nicht gehoben.

Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahr 74 Unfälle, davon 5 bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

26 Unfälle im Bezirk Bingerbrück,

13 „ „ „ „ Coblenz,

8 „ „ „ „ „ Cöln,

21 „ „ „ „ „ Düsseldorf,

6 „ „ „ „ „ Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 12 Dampfer, 43 Schleppkähne, 3 Segelschiffe, 1 Elevator, 1 Baggermaschine, 4 Schokker, 1 Motorboot, 1 Landebrücken-Ponton, 8 Elevator-, Kies- und Kohlennachen.

Das Fahrwasser im Binger Loch war im Jahr 1916 in 2 Fällen gesperrt, und zwar:

vom 11. März, nachmittags 4½ Uhr, bis 13. März = etwa 2 Tage,

„ 27. Januar, „ „ 2½ „ „ „ 28. „ = 61 „ „

Von außergewöhnlicher Dauer und daher von besonderer Bedeutung war die letztere Fahrwassersperrung (vgl. Nr. 1 der nachstehend geschilderten Schiffsunfälle).

1. Am 27. Januar 1916, nachmittags 2½ Uhr, befand sich der eiserne Schleppkahn „Gottvertrauen“ mit Kalksteinen beladen, mit noch einem beladenen Schleppkahn im 1. Anhang und zwei leeren Schleppkähnen im 2. Anhang des Schleppbootes „De Gruyter & Co. Nr. IV“ auf der Talfahrt. Beim Passieren des Binger Lochs geriet der auf Steuerbordseite befindliche Kahn „Gottvertrauen“ auf den rechtsseitigen Felsen, kam festzuliegen und wurde von der Strömung so gedreht, daß er oberhalb des Binger Lochs quer zum Strom lag und kurze Zeit darauf durchbrach und sank. — Nachdem die Hebungs- bzw. Dichtungsarbeiten durch das im Monat Februar eintretende Hochwasser mehrere Wochen unterbrochen worden waren, gelang es erst bis zum 21. März eine Anzahl Laderäume leer zu pumpen, sodaß das Schiff sich hob und stromrecht an das rechte Ufer unterhalb des Binger Lochs sich legte. Erst am 28. März konnte das Schiff abgefahren und hierauf das Fahrwasser durch das Binger Loch wieder freigegeben werden. Die Sperrung des Binger Lochs währte somit 61 Tage und bildete für die Rheinschiffahrt eine Erschwerung, wie sie in solch großer Ausdehnung wohl noch nicht vorgekommen ist.

2. Am 5. April 1916, nachmittags 5 Uhr, kam der eiserne Schleppkahn „Vereinigung Nr. 10“ im Anhang des Schraubenschleppdampfers „Fendel Nr. 10“ beladen zu Tal. Auf Backbordseite war noch ein Schiff angekuppelt. Bei Oberspay wollte das Schleppboot aufdrehen, weil es noch einen anderen Schleppzug zu Berg bringen sollte; es fuhr deshalb mit den beiden Anhängeschiffen nach dem rechten Ufer zu. Zur selben Zeit kam ein zweiter Schleppzug zu Tal, sowie ein Personendampfer zu Berg. Wahrscheinlich ist durch den hierbei entstandenen starken Wellenschlag der Kahn „Vereinigung Nr. 10“ dem Ufer zu nahe gekommen, das Schiff rackte plötzlich und sank gleich darauf so rasch, daß der Schiffsführer sich kaum in Sicherheit bringen konnte. — Es war beabsichtigt, das gesunkene Schiff zu heben, doch gestalteten sich die hierzu erforderlichen Arbeiten mit Rücksicht darauf, daß die Ladung aus Zement bestand, welcher eine feste Masse bildete, derart schwierig, daß von der Hebung Abstand genommen wurde. Das Schiff soll nun gesprengt werden, die bezüglichen Arbeiten sind jedoch mit Rücksicht auf die schwierigen Verhältnisse vorläufig zurückgestellt worden. Das Schiff ist daher zurzeit (Oktober 1917) noch nicht beseitigt; ein Hindernis für die durchgehende Schifffahrt bildet es nicht, da es auf der Grenze des Fahrwassers am rechten Ufer liegt.

3. Am 11. April 1916, nachmittags 3 Uhr, hatte der Hafenbugsierdampfer Schraubenschleppboot „Mentor“ bei Homberg (Niederrhein) einen Schleppkahn auf Strom gebracht und ihn an einen anderen Dampfer abgegeben. Das Boot wollte hierauf wieder nach dem Hafen zurückkehren. Durch die bei Homberg liegenden Schiffe war dem Boot nun die Aussicht bergwärts verdeckt, sodaß es den zu Tal kommenden Raddampfer „Hugo Stinnes I“ übersah und mit demselben zusammenstieß. Boot „Mentor“ erhielt an Backbordseite ein großes Leck und sank am linken Ufer. — Das Boot wurde bis 27. April gehoben und abgeschleppt.

4. Am 21. Juni 1916, vormittags 8 Uhr, lag der eiserne Schleppkahn „H. Ristelhuebers Nachfolger Nr. 1“ mit Kohlen beladen am linken Ufer oberhalb Salzig vor Anker. Der mit einem Schleppzug zu Berg kommende Schleppdampfer „Math. Stinnes Nr. 7“ fuhr dem Schleppkahn „Ristelhueber“ in die Backbordseite, sodaß derselbe sofort sank. — Der gesunkene Kahn wurde bis 18. September gehoben und abgeschleppt.

5. Am 25. September, nachmittags 3 Uhr, fuhr das eiserne Segelschiff „Sonneck I“ mit Steinen beladen auf sich selbst bei St. Goarshausen zu Tal. Der Raddampfer „Franz Haniel IV“ fuhr mit einem Schleppkahn im Anhang bergwärts an Schiff „Sonneck I“ vorbei. Vielleicht infolge des durch den Dampfer verursachten starken Wellenschlages ging das Wasser in solchem Maße über die Steuerbordseite des Schiffes „Sonneck I“, daß dasselbe sofort sank. — Das gesunkene Schiff wurde am 6. Oktober durch Sprengung beseitigt.

6. Am 18. Oktober 1916, nachmittags 5 Uhr, war der eiserne Bagger „G. Hülskens & Co. Nr. 2“ in der Mündung des Duisburg-Ruhrorter Hafenkanals beschäftigt. Während der Arbeit fiel die Eimerkette des Baggers von dem unteren Sechskant des Baggerschlittens. Bei dem Versuch, die Eimerkette wieder auf das Sechskant zu bringen, rissen die Eimer ein großes Loch in den Schiffsboden. Dichtungsversuche waren erfolglos; die eine Seite lief schnell voll Wasser, der Bagger fiel nach dem linken Ufer zu um und sank. — Der Bagger konnte erst nach großen Schwierigkeiten (vgl. den in Ziffer 7 geschilderten Unfall des Schiffes „Magdalena“) am 29. August 1917 gehoben und abgeschleppt werden.

7. Am 20. November 1916, nachmittags 3 Uhr, fuhr der eiserne Schleppkahn „Magdalena“ mit Eisenerz beladen im Anhang des Schleppbootes „Franz Haniel VIII“ aus dem Duisburg-Ruhrorter Hafenkanal und sollte zum Löschen der Ladung in den Hafenumund gebracht werden. Das Boot hatte die Absicht, mit dem Schiff zwischen dem rechten Ufer (Hafenmole) und dem gesunkenen Bagger „G. Hülskens & Co. Nr. 2“ durchzufahren. Da aber ein Bergschleppzug anscheinend in den Hafenkanal einfahren wollte, versuchte Boot „Haniel“ noch vor dem Bagger her nach der

Strommitte zu gelangen. Dies mißglückte jedoch, Kahn „Magdalena“ fuhr mit dem Hinterschiff gegen den Bagger an, wurde leck und sank.

Die gesunkenen Fahrzeuge bildeten ein Hindernis für die Schifffahrt, da das Fahrwasser durch sie beschränkt wurde. Daher wurde die Anordnung getroffen, daß die beladenen Schiffe nicht den Hafenskanal zur Ausfahrt benutzen dürften. Es war beabsichtigt, beide Schiffe gemeinsam zu heben. Zu diesem Zweck wurden dem Bagger Ketten unterzogen und mit der Entladung des Kahns „Magdalena“ mittels Greifbaggers im November begonnen. Die Entladung war jedoch dadurch sehr erschwert, daß nach Entfernung der größeren Erzstücke die Greifer das Feinmaterial nicht mehr beförderten. Ende Dezember 1916 mußten die Arbeiten wegen Hochwasser eingestellt werden und ruhten dann infolge strengen Frostes und des hierauf eintretenden Eisgangs bis Ende Februar 1917. Nun wurden die Arbeiten wieder aufgenommen, doch hatten sie nicht den gewünschten Erfolg, weil die Fahrzeuge teilweise ineinander lagen. Im Mai 1917 wurden die Arbeiten zur Aufrichtung und Hebung des Baggers erneut in Angriff genommen; diese gestalteten sich sehr schwierig und langwierig, so daß erst am 29. August 1917 der Bagger gehoben war und abgeschleppt werden konnte.

Kahn „Magdalena“ wird mittels Erzschwimmkran entladen, sodann gesprengt und gehoben; die betreffenden Arbeiten sind zurzeit (Oktober 1917) noch nicht zum Abschluß gelangt.

8. Am 25. Dezember 1916, nachmittags 4 Uhr, lag der eiserne Elevator „Industrie“, welcher Kies aus den Schiffen in Bahnwagen befördern sollte, am Bendorfer Werft, rechtes Ufer. Wegen der Weihnachtsfeiertage wurde nicht gearbeitet. Nachmittags drang plötzlich Wasser in den Elevator, wahrscheinlich infolge des orkanartigen Sturmes durch die Aschenlöcher in den Kesselraum, worauf der Elevator so schnell sank, daß sich der Elevatormeister nur mit großer Mühe ans Land retten konnte.

Mit den Hebungsarbeiten konnte erst im Mai 1917 begonnen werden, dieselben sind zurzeit (Oktober 1917) noch nicht beendet.

9. Am 31. Dezember 1916 kam der eiserne Schleppkahn „Bertha“ mit Kohlen beladen im Anhang des Schraubenschleppdampfers „Haniel II“ bei Weißenthurm zu Berg. Der Schleppzug fuhr im linken Fahrwasser längs der Weißenthurmer Insel und ging dann auf die Weißenthurmer Seite über. In der Nähe des Werfts geriet Schleppkahn „Bertha“ in die hier herrschende starke Nehrung und lief mit dem Kopf auf die Werftmauer auf. Der Kahn wurde stark leck und sank am folgenden Morgen infolge des stark steigenden Wassers gänzlich. — Das gesunkene Schiff wurde bis Ende Mai 1917 gedicht und ausgepumpt, sodaß es wieder schwimmfähig war und abgeschleppt werden konnte.

Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

Oberrhein und Waal.

1. Am 11. Januar sank aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers bei Valburg das eiserne Segelschiff „Geertruida“, beladen mit Kies.
2. Am 13. Januar sank infolge starken Wellenschlags im Fahrwasser bei Spijk das eiserne Segelschiff „Bernardiena“, beladen mit Kohlen.
3. Am 22. Februar sank infolge Antreiben gegen die Eisenbahnbrücke bei Nijmwegen das eiserne Segelschiff „Maria“, beladen mit Ziegelsteinen.
4. Am 14. September sank infolge starken Wellenschlags im Fahrwasser bei Herwijnen das eiserne Segelschiff „Drie Gebroeders“, beladen mit Zementsteinen.
5. Am 23. Dezember sank infolge Antreiben gegen eine Landungsbrücke außerhalb des Fahrwassers bei Hulhuizen der eiserne Passagierdampfer „Eendracht“, beladen mit Stückgüter.

Niederrhein und Leek.

6. Am 16. Februar sank infolge Sturmes und Wellenschlags bei Streefkerk das eiserne Schleppschiff „Feyenoord“, beladen mit Getreide.

Merwede und Noord.

7. Am 16. Februar sank in der unteren Merwede infolge überschlagenden Wassers das eiserne Schiff „Dankbaarheid“, beladen mit Kies.

8. Am 4. April sank in der unteren Merwede durch Zusammenstoß mit einem Schleppdampfer das eiserne Tjalkschiff „Verandering“, beladen mit Sand.

9. Am 8. April sank in der unteren Merwede das eiserne Motorschiff „Maaike“, das beim Ausweichen für ein Segelschiff auf eine Buhne gestoßen war.

10. Am 22. Juni sank in der unteren Merwede durch Zusammenstoß mit einem Dampfer das eiserne Schiff „Barkas“.

11. Am 27. November sank in der oberen Merwede durch Zusammenstoß mit einem Dampfer der eiserne Güterdampfer „Luik VII“.

Neue Maas.

12. Am 23. Februar sank in der Neuen Maas am rechten Ufer in Rotterdam infolge überschlagenden Wassers ein hölzernes Kähnen, beladen mit Dachziegel.

13. Am 29. Mai sank in der Neuen Maas am rechten Ufer bei Kralingsche Veer das mit Sand beladene Schiff „Nr. 15“, das auf eine Buhne gestoßen war.

14. Am 24. Juni sank durch Zusammenstoß am linken Ufer der Neuen Maas bei Rotterdam das eiserne Segelschiff „Johanna“, beladen mit Steinen.

Die oben erwähnten Schiffe sind sämtlich aus dem Strom beseitigt.