

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

XI. Unfälle

[urn:nbn:de:bsz:31-255483](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255483)

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:

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.....	2	—	—	—	—	—	—	
2	Straßburg—Sondernheim.....	9 ¹⁾	1	1	1	1	—	—	¹⁾ Davon 2 im Karlsruher Hafen.
3	Sondernheim—Bingen.....	46	2	1	1	4 ²⁾	1	1 Tag	²⁾ Davon 1 Schiff im Floßhafen zu Mannheim.
4	Bingen—St. Goar.....	27	—	1	—	—	—	—	
5	St. Goar—Bonn.....	25	—	1	—	2	—	—	
6	Bonn—Duisburg.....	21	2	1	—	2	—	—	
7	Duisburg—Lobith.....	9	1	—	—	2	—	—	
8	Oberrhein, Waal, Merwede, Noord und Neue Maas.....	16	4	—	1	13	—	—	
9	Niederrhein u. Leck.....	4	—	—	—	1	—	—	
	1917 zusammen	159	9	4	3	24	1	1	
	gegen 1916	120	7	6	—	44	2	63	
	Mithin 1917								
	{ mehr	39	2	—	3	—	—	—	
	{ weniger	—	—	2	—	20	1	62	

Über die im Jahr 1917 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Elsaß-Lothringen.

Innerhalb des Wasserbaubezirks Colmar ereigneten sich 2 Unfälle durch Abtreiben des Anhangschiffes „Fendel 56“ infolge Reißens des Mährseils am 28. Juli und durch Festfahren eines Raddampfers ohne Anhang auf Grund. Im Wasserbaubezirk Straßburg-Rhein ereigneten sich 3 Unfälle.

In einem Falle liefen die Anhangschiffe eines Talschleppzuges unmittelbar nach der Ausfahrt aus dem Straßburger Hafen infolge zu geringer Maschinenkraft des Schleppdampfers aus dem Fahrkurs gegen den elsässischen Rheinuferbau, wodurch einige Beschädigungen entstanden sind. Im zweiten Falle kamen die 3 Anhangkähne eines Talschleppzuges nach der Ausfahrt aus dem Kehler Hafen infolge falscher Steuerung auf Grund, wobei die Schleppstränge abrissen. Bei der hierauf eingetretenen Verschiebung der Lage der Schiffe riß ein Kahn die Seitenverankerung einer in der Nähe der Unfallstelle in Betrieb stehenden Senkbrücke ab, während der zweite Kahn gegen den elsässischen Uferbau herumschwenkte und der dritte Kahn mit dem Vorderstevan in die Backbordseite eines am elsässischen Ufer liegenden Verwaltungs-Dampfbaggers lief und denselben schwer beschädigte. Im dritten Falle fuhr ein aus Schleppdampfer und 4 Anhangschiffen bestehender Talschleppzug bei der Begegnung mit einem Bergschleppzug infolge falscher Steuerung auf Grund, wobei die Schiffe scharf gegeneinanderstießen und dadurch Beschädigungen erlitten.

Baden.

Auf der Stromstrecke Straßburg—Sondernheim sind in 4 Fällen Güterschraubenboote bzw. Schleppkähne auf Grund geraten. Im 5. Fall wurde im Hafen zu Karlsruhe ein Schleppkahn leck, im 6. sank das Segelschiff ebenda bei Sturm, konnte aber wieder gehoben werden.

Auf der Stromstrecke Sondernheim—Bingen gerieten in 2 Fällen Fahrzeuge auf Grund. In einem Falle ging ein Kiesschiff, das bei hohem Wellengang Wasser schöpfte, unter. Dasselbe war der Fall bei einem Segelschiff am Anlegeplatz im Mannheimer Floßhafen. Ferner wurde ein Segelschiff im Rhein gegen das Ufer gedrückt und beschädigt.

Die Schifffahrt war in keinem der Fälle behindert.

Bayern.

21 Unfälle kamen zur Anzeige. Alle Unfälle ereigneten sich bei Tag. In 10 Fällen waren Schiffe vorübergehend festgefahren, wodurch nur einmal die Schifffahrt 1 Tag gesperrt war. Bei 5 Fällen wurde die Germersheimer Schiffbrücke leicht beschädigt; in einem 6. Fall wurde ein Brückenschiff durch einen Stoß leck und sank. 3 weitere Fälle bestanden in leichten Beschädigungen.

Bemerkenswert waren die folgenden Unfälle:

Am 10. Januar fuhr das Kiesschiff von Karl Kief Söhne in Ludwigshafen von der Winterhafenmündung im Anhang des Schraubendampfers „Henri“ zu Tag. Von der Abfahrtstelle etwa 1000 m entfernt, begegnete ihm der Raddampfer „Vereinigte Frankfurter Reedereien Nr. IX Homburg a. Rh.“ mit 1 Schiff im Anhang zu Berg. Infolge der durch diesen Dampfer erzeugten Wellen faßte das Kiesschiff soviel Wasser, daß es rasch sank.

Das Schraubenboot „Bussard“, Eigentum der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft Mannheim fuhr am 23. Januar unterhalb des Hafens Rheinau dicht am Ufer ohne Anhang zu Tal und traf das Fährschiff der Gemeinde Altrip oberstromseits. Der Fährmann wollte die Fähre zum Landen umstellen, wobei er durch die Kurbel des Umstellspills getötet und ein Passagier durch den Zusammenstoß am Kopf verletzt wurde.

Hessen.

Auf dem hessischen Rhein kamen 7 Schiffsunfälle zur Anzeige gegen 4 im Vorjahre, nämlich 4 auf der Strecke Worms—Mainz und 3 auf der Strecke Mainz—Bingen. Von den Unfällen ereigneten sich 2 bei Nacht. Nicht aufgeführt sind verschiedene kleinere Unfälle, die sich dadurch ereigneten, daß Schiffe außerhalb des Fahrwassers ohne Schaden zu erleiden festfuhren, aber nach kurzer Zeit wieder flott wurden.

Zu den Unfällen ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

1. Der Kohlenkahn Mannheim 26 fuhr am 26. Februar im Anhang des Schleppdampfers „Badenie VIII.“ zu Berg. Bei km 319,5 brach die Öhringskette seines Bugankers, der Kahn lief auf den Anker und bekam im Vorderschiff ein Leck. Nach erfolgter Leichterung konnte das Schiff am 28. Februar seine Fahrt zu Berg fortsetzen.

2. Das der Militärverwaltung gehörige Polizeiboot I (Motorboot) wollte am 26. Februar oberhalb der Kaiserbrücke bei Mainz an einen auf der Bergfahrt begriffenen Schleppzug anfahren, dabei versagte der Motor und das Boot stieß mit dem 1. Anhangschiff zusammen, wurde zerrissen und sank. Hierbei ertranken von der Besatzung des Polizeibootes 2 Mann. Das Wrack wurde erst nach einiger Zeit aufgefunden und beseitigt.

3. Der Radschleppdampfer „Großherzog Friedrich von Baden“ drehte am 31. März auf der Talfahrt vor Bingen auf und geriet dabei auf seinen abgelassenen Buganker, sodaß im vorderen Raum ein Leck entstand. Nachdem dem Dampfer im Binger Hafen ein Rettungskleid untergezogen war konnte er am 3. April nach der Ruthof'schen Werft abgeschleppt werden.

4. Am 29. Juli stieß das 2. Anhangschiff eines von dem Räderboot Johann Küppers V. zu Tal geschleppten Schiffszuges auf den Schleppkahn „Rhein-Mosel“, der in erster Länge hing und beschädigte ihn am Heck, sodaß er ans Ufer gebracht und nach Entladung zur Ausbesserung abgeschleppt werden mußte.

5. Der Kohlenkahn „Anna“ geriet am 26. Oktober bei km 361,5 beim Aufnehmen in einen Schleppzug auf seinen Buganker und erhielt ein Leck im vorderen Raum. Nach erfolgter Leichterung konnte er am 30. Oktober die Fahrt zu Berg fortsetzen.

6. Der im Anhang des Radschleppdampfers „Stadt Straßburg 1“ auf der Bergfahrt befindliche Kohlenkahn „Josephine“ kam am 19. Dezember bei km 319,5 auf Grund und erhielt im vorderen Raum ein Leck, worauf er sich steuerbordseits auf einer Sandschwelle festfuhr. Nach vollständiger Löschung konnte der Kahn am 30. Dezember seine Fahrt wieder fortsetzen.

7. Der im Anhang des Schraubenschleppdampfers „Hindenburg“ auf der Bergfahrt begriffene Kohlenkahn „Maria Anna“ kam am 21. Dezember bei km 320 mit dem Steuerruder in ein Schlepptau und verlor die Fahrt. Hierbei berührte er Grund und erlitt in 2 Räumen je einen Leckschaden. Nach teilweiser Löschung konnte der Kahn am 4. Januar 1918 seine Fahrt wieder aufnehmen.

Das im vorjährigen Bericht aufgeführte, bei km 320,5+320 gesunkene holländische Schiff konnte während des Berichtsjahres noch nicht beseitigt werden.

Der ebenfalls im Vorjahre bei km 279,5 gesunkene Privatbagger wurde im Berichtsjahre gehoben.

Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahr 95 Unfälle, davon 3 bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

35	Unfälle im Bezirk	Bingerbrück,
23	„ „ „	Coblenz,
17	„ „ „	Cöln,
14	„ „ „	Düsseldorf,
6	„ „ „	Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 13 Dampfer, 75 Schleppkähne, 1 Segelschiff, 1 Kanalschiff, 1 Bagger, 1 Aalschokker, 1 Prahm, 1 Kiesnachen, 1 Baggernachen.

Eine Sperrung des Fahrwassers im Binger Loch ist im Jahr 1917 nicht eingetreten. Von größerer Bedeutung waren die nachstehend beschriebenen Schiffsunfälle.

1. Am 20. April 1917, nachmittags 4 $\frac{3}{4}$ Uhr, erlitt der Radschleppdampfer „Johann Knipscheer II“ mit 1 beladenen und 3 leeren Schiffen im Anhang auf der Talfahrt unterhalb Rüdesheim Ruderkettenbruch. Hierdurch wurde der Dampfer steuerlos und geriet 10 m vom rechten Ufer entfernt auf Grund. Infolge des Festfahrens erfolgte ein Zusammenstoß mit den in erster Länge im Anhang befindlichen beiden Kähnen, und zwar dem beladenen Kahn „Martha Elise“ und dem leeren Kahn „Ver. Frankfurter Reedereien 34“, wodurch der Schleppdampfer am Hinterschiff nebst Rudervorrichtung, die Anhangschiffe am Vorderschiff starke Beschädigungen erlitten. Den Schiffsführern der beiden leeren Anhangschiffe in zweiter Länge gelang es, diese durch rechtzeitiges Setzen der Hinteranker festzulegen. — Am 21. April wurde der festgefahrene beschädigte Dampfer durch ein Schraubenboot nach dem Binger Ufer gebracht, die 4 Anhangschiffe durch einen anderen Schleppdampfer weiter zu Tal befördert.

2. Am 27. April 1917, nachmittags 4 $\frac{1}{2}$ Uhr, kam der Schleppdampfer „Badische Aktien-Gesellschaft Nr. X“ mit einem Schleppzug im Anhang bei Hirzenach zu Tal. Gleichzeitig fuhr der Schleppdampfer „Mathias Stinnes Nr. 17“ mit Anhang zu Berg. Die Schleppzüge fuhren links aneinander vorbei, als plötzlich das erste Anhangschiff von Math. Stinnes, „Großherzog Friedrich von Baden“, seitlich auslief und in den Radkasten von Dampfer Bad. Aktien-Gesellschaft hineinfuhr. Hierdurch lief der im Anhang von letzterem befindliche Schleppkahn „Fendel Nr. 21“ auf den vor ihm fahrenden Kahn auf, wodurch Fendel Nr. 21 der Vordersteven eingedrückt wurde. — Die Schiffe wurden später, und zwar „Großherzog Friedrich von Baden“ nach ganzer, „Fendel Nr. 21“ nach teilweiser Entleerung abgeschleppt.

3. Am 1. Juli 1917, morgens 6 Uhr, lag ein Bagger der Firma Gebrüder Ginkel in Osterspay oberhalb des Ortes vor Anker. Als der Baggermeister morgens nach dem Bagger sehen wollte, sah er noch, wie sich derselbe zur Seite neigte und dann sank. — Der gesunkene Bagger wurde im Dezember 1917 aus dem Rhein entfernt.

4. Am 11. Juli 1917, gegen 5 Uhr nachmittags, befand sich der mit Brückenteilen beladene Schleppkahn „Helena“ als einziger Anhang des Schleppbootes „Deutschland“ auf der Bergfahrt. Bei Niehl wollte der Zug den Schleppzug „Haniel 14“ überholen, und fuhr deshalb an der Backbordseite vorbei. Plötzlich lief der Kahn „Helena“ nach steuerbord aus dem Ruder und legte sich fast quer zum Schleppstrang. Dampfer „Deutschland“ mußte den Kahn nun festhalten, damit er nicht in den Schleppzug „Haniel“ hineinfuhr. Kahn „Helena“ schlug hierbei, wahrscheinlich infolge zu großer Decklast, um und versank ganz unter Wasser. — Der gesunkene Schleppkahn soll gehoben werden, doch konnte die Hebung bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt, Mitte Dezember 1918, noch nicht durchgeführt werden.

5. Am 12. Juli 1917, nachmittags 5 $\frac{1}{4}$ Uhr, fuhr der Schleppkahn „Luise Großherzogin von Baden (Nr. 18)“ als erster Anhang im Schleppzug des Raddampfers „Haniel V“ zu Berg. Unterhalb Uerdingen lief der Kahn nach rechts, also nach dem linken Ufer zu, aus dem Ruder. In diesem Augenblick kam der Raddampfer „Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel XII.“ mit 3 Schleppkähnen im Anhang zu Tal und wollte gemäß Flaggenzeichen an der betreffenden Seite vorbeifahren. Ein genügendes Ausweichen war nicht mehr möglich, da der aus dem Ruder gelaufene Kahn „Luise Großherzogin von Baden“ zu schnell abstach. Schleppdampfer „Rheinschiffahrt A. G. vorm. Fendel XII.“ fuhr mit dem Steuerbordrad über den Kahn bis zum dritten Laderaum hinweg, sodaß derselbe sofort Wasser faßte, der Schleppstrang riß, und der Kahn dann 50 bis 60 m vom linken Ufer entfernt sank. Die beiden ersten Anhänge von Dampfer „Rheinschiffahrt A. G. vorm. Fendel XII.“ liefen auf das Heck desselben auf und zertrümmerten das Hinterteil des Schiffes

und das Steuerruder. — Der gesunkene Schleppkahn wurde im November 1917 gehoben und abgeschleppt.

6. Am 18. September 1917, vormittags 9 $\frac{1}{2}$ Uhr, befanden sich die mit geschnittenem Holz beladenen Schleppkähne „Curt Nieten“ und „Wilhelm von Carnap“ nebeneinanderhängend im Anhang des Schraubendampfers „Georg Reitz II“ auf der Talfahrt oberhalb St. Goarshausen. An der Loreley stieß der Kahn „Wilhelm von Carnap“ mit dem zu Berg fahrenden Schleppkahn „Thyssen 42“ zusammen. Hierdurch erlitt Kahn „Wilhelm von Carnap“ am Hinterschiff und an der aus Holz bestehenden Oberlast starke Beschädigungen, während Kahn „Curt Nieten“ außerhalb des Fahrwassers auf Grund geriet und in sämtlichen Laderäumen Leckschaden erlitt. Um ein Sinken zu verhüten, wurden beide Schleppkähne oberhalb der Mündung des Loreleyhafens, 20 m vom Hafendamm entfernt auf Grund gesetzt und im September bzw. Oktober 1917 abgeschleppt.

7. Am 4. Oktober 1917, abends 5 Uhr, lag der beladene Schleppdampfer „Rheinstein“ am rechten Ufer bei Salzig vor Anker. Da letzterer langsam durchging, wollte der Schiffer, um besseren Ankergrund zu erhalten, den Kahn etwas sacken lassen. Bei diesem Vorhaben ging der Anker aber völlig durch, außerdem folgte das Schiff dem Ruder nicht, und trieb nun quer gegen die unterhalb liegenden Schiffe. Bei dem Zusammenstoß wurde die Bodenwand in der Mitte eingedrückt, das Schiff fiel ganz ab und sank mit dem Bug nach dem rechten Ufer in etwa 50 m Entfernung von diesem. — Im Mai 1918 wurde der gesunkene Schleppkahn gehoben und Anfang Juni 1918 abgeschleppt.

8. Am 5. November 1917, vormittags 8 Uhr, befand sich der Schleppkahn „Mannheim 43“ im Anhang des Schleppdampfers „Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel Nr. 4“ auf der Talfahrt. Oberhalb Caub geriet der Schleppkahn infolge plötzlich eintretenden Nebels aus dem Fahrwasser und kam vor dem Kopf des Cauber Werths quer zum Strom festzuliegen; der Schleppstrang brach. Hierauf wurde der festgefahrene Kahn von dem gleich darauf folgenden, ebenfalls zu Tal fahrenden Schleppdampfer „Stachelhaus & Buchloh Nr. I“ und seinem in erster Länge befindlichen Anhangschiff angefahren, wodurch „Mannheim 43“ starke Beschädigungen am Vorderschiff und Hintersteven erlitt; der Seefang am Ruder ging verloren, 3 Fahranker und 1 Drahtseil fielen über Bord. — Der festgefahrene Kahn wurde später von „Fendel Nr. 4“ wieder abgezogen und am 7. November abgeschleppt.

9. Am 22. Dezember 1917, nachmittags 5 Uhr, befand sich der beladene Schleppkahn „Bayern Nr. 37“ im ersten Anhang des Schleppdampfers „Stachelhaus & Buchloh Nr. III“ auf der Talfahrt unterhalb Eltville. Bei der Einfahrt in die Kleine Gies soll der Kahn gerackt haben, sodaß der Schleppstrang brach. Hierbei stieß der in zweiter Länge befindliche leere Kahn gegen das Hinterschiff von Kahn „Bayern Nr. 37“, wodurch letzterer derartig starke Beschädigungen am Ruder erlitt, daß er am rechten Ufer vor Anker gehen mußte. — Der beschädigte Kahn wurde dann am 23. Dezember durch zwei Schraubendampfer zur Entladung nach dem Mainzer Hafen geschleppt.

Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

Oberrhein und Waal.

1. Am 14. April sank durch unbekannte Ursache außerhalb des Fahrwassers bei Dodewaard die Baggermaschine „Maasstroon 18“ nebst der Baggernache „Nr. 28“.

2. Am 25. Juli sank infolge Antreibens an der Eisenbahnbrücke bei Zalt-Bommel außerhalb des Fahrwassers das eiserne Segelschiff „Aaltje Christina“ beladen mit Ziegelsteinen.

3. Am 7. Oktober sank infolge Leckage im Fahrwasser das hölzerne Fischerschiff „Hendrika“.

Niederrhein und Leck.

4. Am 3. Januar sank durch starken Wind und Zusammenstoß vor Arnheim das eiserne Tjalkschiff „de Zwerver“ beladen, mit Kartoffelmehl.

Merwede und Noord.

5. Am 16. April sank in der oberen Merwede der eiserne Rheinschleppkahn „R. S. G. 15“, beladen mit Sand. Während des Ladens brach der Kahn.

6. Am 7. Juli sank in der oberen Merwede das eiserne Aakschiff „Nooit Volmaakt“, beladen mit Klaierde. Durch niedrigen Wasserstand geriet das Schiff am rechten Ufer an den Boden und lief voll Wasser.

7. Am 24. Oktober sank durch Zusammenstoß mit einem eisernen Schleppdampfer in der Noord das eiserne Tjalkschiff „Maatje“, beladen mit Kunstdünger und Stückgut.

8. Am 1. Dezember sank durch Zusammenstoß in der oberen Merwede das Klipperschiff „Merwede“.

Neue Maas.

9. Am 21. März sank in der Neuen Maas am rechten Ufer in Rotterdam infolge Zusammenstoß das mit Ziegelsteinen beladene hölzerne Segelschiff „de Goede Verwachting“.

10. Am 9. April sank im Königshafen infolge überschlagenden Wassers das mit Schlempe beladene eiserne Fahrzeug „Pot en Co. Nr. 2“.

11. Am 31. Oktober sank in der Neuen Maas am rechten Ufer in Rotterdam infolge überschlagenden Wassers das mit Grundbohrgeräte beladene eiserne Aakschiff „Nooit Gedacht“.

12. Am 5. Dezember sank in der Neuen Maas am rechten Ufer in Rotterdam durch Zusammenstoß der mit Stückgütern beladene Dampfer „D. A. Verschure“.

13. Am 15. Dezember sank in der Neuen Maas am rechten Ufer in Rotterdam, ohne erkennbare Ursache, der eiserne Schleppdampfer „Haarlemmermeer VII.“.