

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

XI. Unfälle

[urn:nbn:de:bsz:31-255493](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255493)

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	Mindestdauer u. Höchstdauer	
1	Basel—Straßburg.....	4	1	—	—	—	—	—	
2	Straßburg—Sondernheim.....	24	—	—	3	4	4	3/4 Tag	
3	Sondernheim—Bingen.....	38	1	—	—	6	2	23/4 „	
4	Bingen—St. Goar.....	22	1	1	—	—	1	1/2 „	
5	St. Goar—Bonn.....	23	2	5	1	4	—	—	
6	Bonn—Duisburg.....	40	4	2	6 ¹⁾	7	—	—	1) Darunter 4 Tote.
7	Duisburg—Lobith.....	12	1	1	—	3	—	—	
8	Oberrhein, Waal, Merwede, Noord und Neue Maas.....	9	4	1	—	4	—	—	
9	Niederrhein u. Leck.....	7	3	1	2	7	—	—	
	1918 zusammen	179	12	10	12	35 ²⁾	7	4	2) Darunter 6 Kiesnachen, Pontons usw.
	gegen 1917	159	9	4	3	24	1	1	
	Mithin 1918	{ mehr	20	3	6	9	11	6	3
		{ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Über die im Jahr 1918 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Elsaß-Lothringen.

No. 1. Rupture du cable du remorqueur „Bayern 39“, le chaland est parti à la dérive et a brisé un couple de bateaux du pont de bateaux de Chalampé. Un chaland s'est échoué, son enfoncement dépassant le tirant d'eau, le remorqueur qui a essayé de remettre à flot le chaland s'est échoué également.

No. 2. Par suite d'une fausse manoeuvre le deuxième chaland d'un convoi sortant, du port de Strasbourg s'est échoué contre la rive alsacienne et s'est endommagé.

Un autre chaland ayant rencontré un écueil auprès du Km. bavarois 0,700 s'est fait une déchirure. Il a dû jeter l'ancre au Km. français 178,200. Les cloisonnements n'étant pas étanches, les pompes n'ont pu empêcher le chaland de sombrer.

Un chaland chargé de carbure et descendant le Rhin s'est échoué contre un obstacle rencontré à proximité de l'entrée du port de Kehl. Tout le convoi a tourné et a jeté l'ancre à la rive française. Malgré la mise en batterie de toutes les pompes on ne put empêcher l'eau d'entrer en contact avec le carbure. Une explosion suivie d'un incendie se produisit et l'équipage du chaland trouva la mort.

Les chalands d'un convoi avalant voulant éviter un écueil situé sur la rive badoise à proximité de l'embouchure de la Kinzig se sont échoués. Ils se sont remis à flot immédiatement par leurs propres moyens et sont allés se jeter contre le remorqueur. Tout le convoi a reçu des avaries.

Dans les 16 autres accidents des remorqueurs ou chalands montants ou avalants se sont échoués, par suite de fausses manoeuvres ou du mauvais fonctionnement du gouvernail.

Baden.

Abwärts Kehl-Straßburg ereigneten sich 4 Unfälle. In dem einen Fall ist ein Kahn aus dem Fahrwasser geraten und nach kurzem Aufsitzen wieder frei geworden.

Im zweiten Fall ist ein unterhalb der Kehler Hafenmündung festgefahrener Kahn gebrochen und gesunken. Das Wrack konnte infolge der durch den Krieg bedingten Schwierigkeiten nicht gehoben werden und mußte nach Eintritt eines geeigneten Wasserstandes gesprengt werden. An der Wrackstelle ereigneten sich die zwei weiteren Unfälle. In dem einen Fall blieb ein vorbeischleppender Kahn auf dem Wrack hängen und sank quer über demselben; er mußte ebenfalls gesprengt werden. Im anderen Fall fiel ein zu Berg am Wrack schon vorbeigeschleppter großer Kahn zurück, trieb über das Wrack hinüber und erlitt erheblichen Schaden, er konnte aber nach Leichterung abgeschleppt werden. Vollständige Einstellung der durchgehenden Schifffahrt war infolge dieser Unfälle zwischen Straßburg-Kehl—Lauterburg an 7 Tagen im Oktober nötig, an weiteren 6 Tagen ergab sich nur noch eine Beschränkung für einige Stunden am Tage.

Bayern.

Auf der bayerischen Stromstrecke kamen 16 Unfälle zur Anzeige. Sie ereigneten sich alle bei Tag. 6 Unfälle treffen auf die obere Stromstrecke oberhalb Germersheim, 10 auf die untere Strecke Germersheim—Ludwigshafen. In 10 Fällen sind die Schiffe infolge falscher Steuerung z. T. auf Grund, z. T. auf Bühnen geraten; diese Unfälle sind ohne erheblichen Schaden und ohne Störung verlaufen.

Bemerkenswert waren die folgenden Unfälle:

1. Am 20. Januar nachmittags 1 Uhr fuhr das Schraubenboot „Pionier“ mit 2 halbgeladenen Schleppkähnen zu Tal. Da bei der Durchfahrt durch die Schiffbrücke bei Speyer der Kapitän anscheinend zu weit links steuerte, fuhren die beiden Anhangschiffe gegen die Abweispontons des Landjoches, sodaß die Abweishölzer abbrachen und ein Brückenschiff zum Sinken kam. Das gesunkene Brückenschiff konnte wieder gehoben werden, der Schiffsverkehr war an 3—4 Tage unterbrochen.

2. Am 6. Februar vormittags $1\frac{1}{2}$ 10 Uhr fuhr der Dampfer „Fendel 19“ leer zu Berg. Als der Bootsführer an dem am linken Ufer bei km 72,8 liegenden großen Schleppkahn „Bayern 7“ vorbeifahren wollte und nach Backbord drehte, sprangen 3 Zähne am Rudergetriebe aus. Der Dampfer wurde dadurch führerlos, rannte in den Heck des Schleppkahnes, klemmte sich hier fest und konnte erst nach Belasten mit Wasser wieder frei werden. Der Schleppkahn wurde stark beschädigt.

3. Am 1. Juni nachm. 2 Uhr fuhr der Raddampfer „Mathias Stinnes 21“ mit 4 beladenen Anhangschiffen zu Berg. Bei der Durchfahrt durch die Schiffbrücke Germersheim kam der Schleppstrang vom 2. Schiff in das Ruder des ersten Schiffes. Infolge Versagens des Ruders verfiel der Kahn „Heinrich“ gegen den bayerischerseits gelegenen Brückenteil und verschob diesen auf 80 m Breite bergwärts. Das Randponton kam dadurch zum Sinken, konnte aber am gleichen Tage wieder gehoben werden. Die Sperrung des Verkehrs über die Brücke dauerte 2 Tage. Die Schifffahrt war nicht gestört.

4. Am 17. Juni vormittags 6 Uhr sank das Bott „Henri“ im Luitpoldhafen beim Fassen von Bunkerkohlen aus unbekannter Ursache. Das Bot konnte am 21. Juni wieder gehoben und abgeschleppt werden.

5. Am 1. August zwischen 3 und 4 Uhr nachmittags passierte der Raddampfer „Mathias Stinnes Nr. 7“ auf der Bergfahrt die Arnheiterische Überfahrtslinie, als gerade der Raddampfer „Winschermann Nr. 7“ mit leeren Anhangschiffen zu Tal fuhr. Zur gleichen Zeit fuhr der Überfahrtsdampfer „Friedrich“ Großherzog von Baden vom badischen zum bayerischen Ufer. Da der Führer des Überfahrtsdampfers wegen des Talschleppzuges den Stinnesdampfer nicht wahrnehmen konnte, war ein Zusammenstoß mit letzterem unvermeidlich. Beide Dampfer wurden beschädigt, konnten aber ihre Fahrt fortsetzen. Eine Person auf dem Überfahrtsdampfer wurde beim Anprall am Kopfe verletzt.

6. Am 29. Dezember vormittags 10 Uhr fuhr das Bott „Betha“ mit 3 leeren und 1 beladenen Anhangschiff durch die Schiffbrücke Germersheim zu Tal. Infolge Hochwassers und eingetretenen starken Südwestwindes war das Boot nicht imstande den schweren Schleppzug in die Fahrtrichtung des geöffneten Durchlasses zu bringen. Die beiden letzten Anhangschiffe verfielen daher gegen den rechtsstehenden Brückenteil, wobei das Randglied stark beschädigt und mit dem unterstrom hängenden Durchlaßglied abgetrieben wurde. Beide Glieder trieben etwa 500 m stromabwärts. Die Instandsetzungsarbeiten der Schiffbrücke nahmen mehrere Tage in Anspruch.

Der Schiffsverkehr war nicht unterbrochen.

Hessen.

Im Berichtsjahre kamen auf dem hessischen Rhein im ganzen 8 Schiffsunfälle zur Anzeige, gegenüber 7 im Vorjahre, nämlich 3 Unfälle auf der Strecke Worms—Mainz und 5 Unfälle auf der Strecke Mainz—Bingen. Von den Unfällen ereigneten sich 7 bei Tage und einer bei Nacht. Personen sind nicht verunglückt.

In mehreren Fällen gerieten Schiffe aus Unachtsamkeit oder mangelnder Kenntnis der Stromverhältnisse außerhalb des Fahrwassers auf Grund, konnten aber nach kurzer Zeit wieder flottgemacht werden. Diese Fälle sind nachstehend nicht aufgeführt.

Zu den Unfällen ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

1. Der mit Kohlen beladene Schleppkahn „Asam Nr. 20“ fuhr am 7. August im Anhang des Schleppdampfers „Stadt Straßburg Nr. 2“ zu Berg. Bei km 360 riß beim Ordnen der Ankerkette der Anker ab, das Schiff lief auf ihn und erhielt ein Leck im Vorderraum. Nach erfolgter Leichterung und Anlegen eines Rettungskleides konnte das Schiff am 11. August bergwärts weitergeschleppt werden.

2. Der mit 785 t Kohlen beladene Schleppkahn „Karl“ fuhr am 10. August im Anhang des Schleppdampfers „Küppers Nr. 12“ zu Berg. Bei km 360,5 lief er auf den Buganker des Schleppdampfers „Adolf Linden Nr. 4“ auf und erhielt ein Leck im Vorderraum. Nach erfolgtem Leichtern und Dichtmachen konnte das Schiff am 15. August bergwärts weitergeschleppt werden.

3. Der mit 822 t beladene Schleppkahn „Diana“ lag auf der Reede bei Bingen. Als er am 21. August durch den Schleppdampfer „Winschermann Nr. 2“ zur Bergfahrt aufgenommen werden sollte, wurde der Buganker gehoben, das Schiff kam aber ins Treiben, lief auf den Buganker eines stromabwärts gelegenen Schiffs und erhielt ein Leck im dritten Raum. Nach Leichtern und Dichten des Schiffes konnte es am 24. August bergwärts weitergeschleppt werden.

4. Der mit 700 t Kohlen und Eisen beladene Schleppkahn „Luise“ wurde am 9. September im Anhang des Schleppdampfers „Karl Schroers Nr. 7“ auf die Reede vor Bingen geschleppt und ging dort vor Anker. Das Schiff geriet auf den Buganker des weiter stromabwärts gelegenen Kahns „Rhenania Nr. 20“ und erhielt ein Leck im Raum Nr. 6.

Das Schiff konnte nach erfolgtem Leichtern und Dichtmachen am 12. September bergwärts weitergeschleppt werden.

5. Das mit 868 t Koks beladene Schiff „Rheinschiffahrts-Gesellschaft Nr. 15“ fuhr am 23. November im Anhang des Schleppdampfers „Mathias Stinnes Nr. 6“ zu Berg. Bei km 320,5 verfiel es nach der Steuerbordseite und legte sich außerhalb der Fahrrinne fest. Dabei erhielt es im Vorderaum ein Leck. Nach teilweise Leichtern konnte das Schiff am 2. Dezember die Bergfahrt wieder fortsetzen.

6. Der Schraubenschleppdampfer „Großherzog von Hessen“ lag bei km 331 zur Vornahme einer Ausbesserung der Maschine am Ufer. Am 29. Dezember sank der Dampfer aus unbekannter Ursache. Am 24. Januar 1919 war der Dampfer wieder flott und verließ die Unfallstelle.

7. Der Schleppdampfer „Fendel IV“ der Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Fendel befand sich am 2. Januar mit 4 Schiffen im Anhang auf der Bergfahrt. Unterhalb der Erfelder Altrheinmündung bei km 302,3 kam der Dampfer aus dem Fahrwasser und fuhr auf einen im Flußbett liegenden zum Teil versandeten Baumstamm. Er erhielt hierbei in seinem vorderen Teil auf Backbordseite Leckage, beschädigte sich am Ruder und fuhr fest. Am 3. Januar wurde mittelst einer Dampfmaschine das eingedrungene Wasser entfernt und darauf die Schäden notdürftig ausgebessert. Am 7. Januar verließ der Dampfer die Unfallstelle und fuhr talwärts ab.

8. Das Schraubenboot „Karl Schroers Nr. VII“ fuhr am 10. Februar mit 1 leeren und 3 beladenen Schiffen im Anhang zu Tal. An der Pfrimmündung bei km 279,5 geriet das in erster Länge backbordseits fahrende Anhangschiff „Karl Schroers Nr. 11“ auf eine angeschwemmte Kiesbank und fuhr fest; das nachfolgende Schiff „Christina“ stieß infolgedessen mit dem plötzlich stehen gebliebenen „Karl Schroers Nr. 11“ zusammen; hierdurch wurde „Christina“ am Vorderteil, „Karl Schroers Nr. 11“ am Ruder beschädigt. Das Schiff „Christina“ wurde 400 m unterhalb der Unfallstelle an das rechte Ufer gelegt, sank jedoch am 12. Februar.

Nach dem Zusammenstoß fiel das Schiff „Karl Schroers Nr. 11“ quer zum Strom in das Fahrwasser, sodaß die Schifffahrt gesperrt, aber 2 Tage später, am 12. Februar, nach Flottmachen des Schiffes wieder frei wurde.

Mit dem Heben der „Christina“ wurde am 20. Februar begonnen; das Schiff konnte am 8. März abgeschleppt werden.

(Das im vorjährigen Bericht unter 7. erwähnte, bei km 320,5 + 320 m gesunkene holländische Schiff ist gehoben und am 9. Januar 1918 entfernt worden.)

Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahr 105 Unfälle, davon 8 bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

27 Unfälle im Bezirk	Bingerbrück,
15 „ „ „	Coblenz,
13 „ „ „	Cöln,
45 „ „ „	Düsseldorf,
5 „ „ „	Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 16 Dampfer, 77 Schleppkähne, 1 Kanalschiff, 1 Motorbagger, 1 Aalschokker, 1 Kiesnachen, 1 Schokker, 2 Ponten, 2 Elevatornachen, 1 Eisenbahnarbeitsponton, 1 Elbkahn, 1 Kohlennachen.

Eine Sperrung des Fahrwassers im Binger Loch im Jahr 1918 fand am 21. November für 6 Stunden statt, wegen Suchens eines verloren gegangenen Ankers. Von größerer Bedeutung waren die nachstehend beschriebenen Schiffsunfälle:

1. Am 12. März 1918, nachmittags gegen 5 Uhr, befand sich das Dampfboot „Möve“ der Gebrüder Weber zu Cöln mit einem Schiff im Anhang auf der Talfahrt bei Leverkusen. Hier wurde der Schiffsführer nach den Aussagen seiner Frau vom Maschinisten in den Maschinenraum gerufen. Kaum hatte derselbe den Raum betreten, als eine Explosion des Kessels stattfand, wobei das ganze Feuer mitsamt den Rostbalken aus dem Kessel in den Maschinenraum flog. Hierbei wurden der Schiffsführer und der Maschinist sofort getötet. Nachdem sich der Schiffsjunge auf das Anhängeschiff gerettet und letzteres den Schleppstrang abgeworfen hatte, trieb die „Möve“ ohne Besatzung talwärts. Ein anderer Dampfer der Gebrüder Weber, der zufällig bei Wiesdorf zu Berg kam, hat den Dampfer „Möve“ an das Ufer geschleppt. Der Schiffsführer befand sich etwa 14 Tage an Bord des Schiffes, während der Maschinist erst einen Tag auf dem Boot tätig war. Die angestellte Untersuchung hat ergeben, daß die Explosion des Kessels durch Wassermangel verursacht worden war.

2. Am 1. Juli 1918, nachmittags 1½ Uhr, befand sich der Motorbagger „Hugo Daniels II“ oberhalb Mönchenwerth, seitwärts am Schleppdampfer „Elisabeth“ aus Duisburg befestigt, auf der Talfahrt, um von Düsseldorf nach Duisburg-Ruhrort zwecks Instandsetzung geschleppt zu werden. Er hatte vorher 2 Monate im Düsseldorfer Hafen gesunken gelegen und war erst kurz vorher gehoben worden. Auf unaufgeklärte Weise fiel der Motorbagger plötzlich um und versank. Menschen sind bei dem Unfall weder getötet noch verletzt worden. Der Bagger wurde nach einiger Zeit wieder gehoben.

3. Am 27. Juli, nachmittags, fuhr der Dampfer „Hansa“ mit zwei Anhängeschiffen zu Berg. Bei Flehe fuhr das erste Anhängeschiff, der Kahn „Cornelius Heinrich“, vormittags 11 Uhr fest. Mit Hilfe des Dampfers „Fatum II“ versuchte „Hansa“ das Schiff abzuziehen. Gegen 4 Uhr nachmittags erfolgte plötzlich während des Abziehens auf Boot „Hansa“ eine Kesselexplosion, wobei die Rohrwand in der rechten Feuerbüchse platzte. Die Roststäbe mit der ganzen Feuerung flogen durch die Feuertüre heraus. Durch das Feuer und den ausströmenden heißen Dampf wurden der Maschinist und der Heizer getötet. Der Schiffsführer wurde schwer verwundet, während der Schiffsjunge durch den starken Luftdruck über Bord geworfen, aber von einem Schiffer gerettet wurde. Beide Verwundete fanden im Krankenhaus zu Düsseldorf Aufnahme. Als Ursache der Explosion kommt Wassermangel nicht in Frage; sie wird vielmehr auf mangelhaftes Einsetzen der Stehbolzen und allmähliche weitere Schwächung der Verankerung infolge Bruches einiger Stehbolzen zurückgeführt.

4. Am 21. August 1918, nachmittags, befand sich der mit Koks beladene Schleppkahn „Hugo Stinnes 27“ auf der Bergfahrt im Anhang von den beiden Schraubendampfern „Adolf Linden 3“ und „Franziska Maria“. Im Binger Loch vermochten die beiden Dampfer den Kahn nicht mehr zu ziehen, weshalb der Dampfer „Rheinfels“ noch als Vorspann angenommen wurde. Während

der Durchfahrt durch das Binger Loch um 7½ Uhr fiel der dort einige Tage vorher auf dem linksseitigen Lochfelsen mit seinem Hintersteven festgekommene, aber stromrecht liegende Kahn „Max“ durch den starken Wellenschlag der 3 Dampfer plötzlich quer vor die Lochfelsen, wodurch ein starker Nehrstrom entstand. Infolge dieses Nehrstromes geriet der Kahn „Hugo Stinnes 27“ mit dem Vordersteven ebenfalls auf die Lochfelsen und kam festzuliegen. Um 8 Uhr abends gelang es dann dem Radschleppdampfer „Großherzog Friedrich von Baden“ den festgefahrenen Kahn „Hugo Stinnes 27“ von den Felsen abzuziehen, wobei letzterer aber in den vorderen Laderäumen Leckschaden erlitt, sodaß er weiter talwärts auf Grund gesetzt werden mußte, um ein Sinken zu verhüten.

5. Am 5. Oktober 1918, vormittags, fuhr der Schleppkahn „Jan“ mit Steinsalz beladen, mit noch einem beladenen Kahn zusammengekuppelt, im Anhang des Schraubenbootes „Karl Schroers 19“ bei Homberg zu Tal. Das Schraubenboot hatte ein undicht gewordenes Boot auf Seite. Der Schleppzug drehte gegen 11 Uhr bei km 279,0 nach dem linken Ufer zu auf. Fast zu gleicher Zeit wollte auch der Bugsierdampfer „Gerhard VII“ mit dem Kanalschiff „W. T. A. G. 33“ im Anhang dort aufdrehen; hierbei riß der Schleppstrang des Kanalschiffes, welches sofort seinen Anker fallen ließ und festlag. Der Dampfer „Karl Schroers“ konnte seinen Schleppzug nicht frühzeitig genug stromrecht bekommen und der Schiffsführer übersah, daß das Kanalschiff bereits festlag. Der Kahn „Jan“ fuhr nun mit voller Wucht gegen den Steven des Kanalschiffes, sodaß ihm mittschiffs die Steuerbordwandung eingedrückt wurde und das Schiff innerhalb fünf Minuten sank. Das Schiff wurde am 23. November gehoben und abgeschleppt.

6. Am 26. Oktober, nachmittags, befand sich der Schleppkahn „Duisburg-Ruhrorter Schleppverein Nr. 2“ im ersten Anhang des Schleppbootes „Hermann“ auf der Bergfahrt. Unterhalb der Hochfelder Brücke faßte der Schleppstrang des zweiten Anhangschiffes „Schweizertal“ den Seitenanker einer Baggermaschine der Firma G. Hülskens & Cie. Hierdurch hatte das zweite Anhangschiff keine Fahrt mehr, während der Schleppkahn „Duisburg-Ruhrorter Schleppverein Nr. 2“ noch Fahrt hatte und gegen den rechten Brückenpfeiler stieß, dann nach Backbord abschwankte und kopfvor gegen das rechte Ufer lief. Hierbei erhielt das Schiff in der Vorkajüte ein großes Leck. Der Raum lief voll Wasser, das Schiff konnte aber durch fortwährendes Auspumpen bis Düsseldorf über Wasser gehalten werden, wo es in den Hafen geschleppt und ausgebessert wurde.

7. Am 27. November 1918, nachmittags, fuhr der Schleppkahn „Rheinschiffahrts-Gesellschaft Nr. 8“ als viertes Anhängeschiff des Schleppers „Großherzog von Baden“ zu Berg. In der Brückenöffnung der von den Pionieren bei Neuwied über den Rhein geschlagenen Pontonbrücke geriet der Kahn mit dem Achterteil auf Grund. Hierdurch versagte die Steuerung und der Kopf des Schiffes schwenkte backbordseits vor die Pontonbrücke. Vier Glieder der Brücke wurden hierdurch abgedrückt und kamen rechtwinklig zur Pontonbrücke zu liegen, wobei ein Ponton sank. Der Kahn wurde darauf wieder abgezogen ohne Schaden gelitten zu haben und an der Nettebachmündung verankert. Das gesunkene Ponton wurde später wieder gehoben.

8. Am 24. Dezember 1918 lag der eiserne Schleppkahn „Senior“ mit Kohlen beladen bei Oberlahnstein vor Anker und wollte im Oberlahnsteiner Hafen ausladen. Der Schiffer hatte den Buganker und den Notanker gesetzt. Gegen 4 Uhr nachmittags riß die Bugankerkette und, da die Notankerkette nun allein zu schwach war, auch diese, wodurch das Schiff ins Treiben kam, und zwar mit dem Hinterteil nach vorn. Das Fährboot „Niederlahnstein“ versuchte den Kopf des Schiffes heranzuziehen, war aber zu schwach hierfür. Das Schiff trieb nun vor den Mittelpfeiler der Horchheimer Eisenbahnbrücke, stieß am zweiten Raum gegen den Brückenpfeiler und brach; dann schwenkte der übrige Teil herum, kam bei Raum 5 nochmals gegen den Pfeiler und brach dann ebenfalls. Die Teile des Schiffes liegen rechts und links dicht am Mittelpfeiler unter Wasser. Der Schiffsführer wurde durch den Schwengel der Ankerwinde am Unterschenkel schwer verletzt.

Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

Oberrhein und Waal.

1. Am 23. Februar sank infolge Leckage außerhalb des Fahrwassers bei Vuren der eiserne Schleppkahn „Voß und Langen Nr. 1“, beladen mit Kohlen.
2. Am 20. Juli sank infolge Leckage außerhalb des Fahrwassers bei Millungen das hölzerne Segelschiff „Jonge Hendrik“, beladen mit Torf.
3. Am 1. August sank infolge Antreiben an der Eisenbahnbrücke bei Zalt-Bommel außerhalb des Fahrwassers der eiserne Schleppkahn „Westland“, beladen mit Kohlen.

Niederrhein und Leck.

4. Am 23. Januar sank durch Zusammenstoß mit der Schiffbrücke in dem Leck bei Vreeswijk in dem Fahrwasser das eiserne Motorschiff „Risico“, beladen mit Fett.
5. Am 12. Februar sank durch Zusammenstoß mit einem Holzfloß in dem Niederrhein bei Rhenen außerhalb des Fahrwassers das eiserne Klippenschiff „Sybrand Dirk“, beladen mit Kalisalz.
6. Am 26. Februar sank bei starkem Wind durch Wellenschlag in dem Leck bei Langerak in dem Fahrwasser das eiserne Böerschiff „Goede Verwachting“, beladen mit Steckrüben.
7. Am 20. Juli sank in dem Leck bei Culemborg aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers der eiserne Sändnachen „Marie“, beladen mit Kies.
8. Am 7. August sank in dem Leck bei Krimpen a. d. Leck der eiserne Schleppdampfer „Broedertrouw“.
9. Am 1. November sank in dem Leck bei Tull en t'Waal durch Zusammenstoß bei Nacht in dem Fahrwasser das eiserne Tjalkschiff „Dankbaarheid“, beladen mit Backsteinen.
10. Am 25. November sank in dem Leck bei Houten aus unbekannter Ursache in dem Fahrwasser das hölzerne Fischerschiff „Geertje“, unbeladen.

Merwede und Noord.

11. Am 24. Dezember sank in der oberen Merwede das eiserne Lichterschiff „Utrecht“, beladen mit Stückgütern. Während des Schleppens wurde das Schiff vom starken Sturm gegen das Ufer geschlagen.

Neue Maas.

12. Am 2. November hat das Drehstück in der Eisenbahn über den Koningshafen bei Rotterdam eine schwere Beschädigung erlitten, infolge Zusammenstoßes mit dem Dampfer „Kandelfels“. Deswegen kann Öffnung der Drehbrücke vorläufig nicht stattfinden.
- Alle oben erwähnten Schiffe sind sämtlich aus dem Strome beseitigt.