

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

XI. Unfälle

[urn:nbn:de:bsz:31-255504](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255504)

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 im 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.....	8	—	—	5	—	—	—	¹⁾ 1 Mann tot.
2	Straßburg—Sondernheim.....	17	—	—	1 ¹⁾	1	—	—	²⁾ In 3 Fällen nur vorübergehendes Festfahren außerh. des Fahrwassers.
3	Sondernheim—Bingen.....	24 ²⁾	1	—	5	3	1	1 1/4 Tag (2 Stund.)) Bingerloch. II. Fahrwasser 4 Wochen gesperrt.
4	Bingen—St. Goar.....	17	—	—	—	1	4	2 Tage	
5	St. Goar—Bonn.....	16	—	—	—	3	—	—	
6	Bonn—Duisburg.....	28	8	1	4 ³⁾	9	—	—	²⁾ Darunter 2 Tote.
7	Duisburg—Lobith.....	21	3	1	—	4	—	—	
8	Oberrhein, Waal, Merwede, Noord und Neue Maas.....	6	1	2	—	6	—	—	
9	Niederrhein u. Leck.....	5	3	—	—	5	—	—	
	1919 zusammen	142	16	4	15	32 ⁴⁾	5	3 1/4	⁴⁾ Darunter 5 Kiesnachen.
	gegen 1918	179	12	10	12	35	7	4	
	Mithin 1919								
	{ mehr	—	4	—	3	—	—	—	
	{ weniger	37	—	6	—	3	2	3/4	

Über die im Jahr 1919 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Frankreich.

Pour 1. A la remonte, le bateau remorqué s'est échoué, obligation de décharger sur place.

2. A la descente un bateau a heurté le pont de Chalampé et a endommagé le tablier et le garde-corps.

3. Brisure de l'arbre de la roue de poupe d'un vapeur utilisé comme remorqueur.

4. Au pont de bateaux d'Huringue, lors de l'exécution d'un brise-glace; une barque chargée de pierres à sombré et 5 ouvriers se sont noyés.

5. 6. Deux accidents se sont produits par l'échouage passager du bateau en remorque, par suite d'une fausse manoeuvre du pilote.

7. Le câble de remorque s'étant rompu, le bateau remorqué s'est échoué.

Pour 2. Le pilote du chaland n'est plus maître de son bateau, d'ou échouage du bateau derrière un épi; il n'a pu être dégagé qu'après allègement.

2. Un bateau étant à l'ancre, celle-ci a dérapé par suite de la montée de l'eau et le bateau est allé s'échouer sur un épi.

3. Un vapeur à hélice perd une hélice et est allé s'échouer sur un banc de gravier.

4. En virant un vapeur a heurté l'ancre qu'il avait jetée, d'où une voie d'eau à l'avant; le bateau a sombré.

5. A la remonte un bateau remorqué a heurté un obstacle et s'est échoué à 20 mètres de la rive par suite de la voie d'eau produite.

6. En sortant du port de Kehl pour aller vers Strasbourg, un drague remorquée s'est placée en travers, a embarqué de l'eau et a coulé.

7.—11. Dans les 5 autres cas, des chalands, soit à la remonte, soit à la descente, se sont échoués passagèrement par suite de fausses manoeuvres des pilotes.

Baden.

Im ganzen kamen 6 Unfälle zur Anzeige. 5 Unfälle entstanden durch Anfahren auf Grund und sind ohne erheblichen Schaden und Sperrung des Fahrwassers verlaufen. Ein Unfall hatte durch Zerspringen einer Kurbel an einem Spill den Tod eines Steuermanns zur Folge.

Bayern.

Zur Anzeige kamen 8 Schiffsunfälle gegen 16 im Vorjahre. Alle Unfälle ereigneten sich bei Tag. 3 davon trafen auf die Stromstrecke oberhalb Sondernheim, 5 auf die Stromstrecke unterhalb Sondernheim. 7 Unfälle waren leichter Art und entstanden teils durch Auffahren auf Grund, teils durch Anfahren der Schiffbrücke Gernersheim. Sie sind jedoch ohne erheblichen Schaden verlaufen. In einem Falle war das Fahrwasser auf $1\frac{1}{4}$ Tag gesperrt.

Bemerkenswert war folgender Unfall:

Am 9. August, $8\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags, verlor das Dampfboot „Großherzog Friedrich von Baden“ beim Aufdrehen an der Liegestelle bei km 9,6 am linken Ufer infolge Bruches der Steuer-runderkette die Führung und stieß mit Kopf an das dort in Ruhe liegende Motorboot „Großherzog Friedrich II“ von Ludwigshafen. Das Motorboot wurde leck und sank, konnte aber am 11. August wieder gehoben werden. Die Schifffahrt war nicht behindert.

Am 22. August gegen 12 Uhr mittags ließ sich der beladene Kieskahn „Helene“ der Firma Karl Kief hier unter der nicht geöffneten unteren Drehbrücke des Luitpoldhafens hindurch zum Hafen hinaustreiben und geriet an der Hafeneinfahrt querschiffs auf den dort im Anhang vom Schleppboot „Bad. Akt.-Ges. Nr. 4“ stillliegenden Schleppkahn „Fendel 43“, dessen Führer sich zum französischen Kontrollposten begeben hatte. Der Kahn „Helene“ verding sich hierbei an dem herabhängenden Buganker von „Fendel 43“, wurde leck und sank. Er wurde später wieder gehoben.

Hessen.

Im Berichtsjahre kamen auf dem hessischen Rhein im ganzen 14 Schiffsunfälle zur Anzeige, gegenüber 8 im Vorjahre, nämlich 4 Unfälle auf der Strecke Worms—Oppenheim, 2 auf der Strecke Oppenheim—Mainz und 8 Unfälle auf der Strecke Mainz—Bingen. Die Unfälle ereigneten sich alle bei Tage. Personen sind nicht verunglückt.

Zu den Unfällen ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

1. Das französische hölzerne Kanonenboot V 63 explodierte am 4. September, nachdem es für seinen eignen Gebrauch vorher Benzin aufgenommen hatte, bei km 334+300 dicht am linken Rheinufer und versank. Über den Unfall konnte genaueres nicht festgestellt werden. Das Boot wurde durch einen schwimmenden Dampfkran gehoben und war am 11. September entfernt.
2. Der Schleppkahn „Oberrheinische Dampfbaggerei-Gesellschaft Nr. 8“ lag am 8. April bei km 296 beladen an der Seite eines Baggers und sollte abgeschleppt werden. Beim Abfahren versagte das Steuerruder, der Kahn stieß mit dem Vorderschiff gegen den Bagger und ging sofort unter. Am 16. August wurde mit dem Heben des Kahns begonnen, der am 1. September abgeschleppt werden konnte.
3. Der mit 1449 t Salz beladene Schleppkahn „Badenia Nr. 51“ fuhr am 20. Juni in Anhang des Schleppdampfers „Badenia Nr. 9“ zu Tal. Beim Aufdrehen vor Bingen bei km 362 geriet der Kahn auf den Nahegrund und legte sich fest. Nachdem der Kahn etwas leichtert war, setzte er seine Talreise am 23. Juni fort.
4. Der mit 35 060 Zentnern Kohle beladene Schleppkahn „Vereinigte Frankfurter Reedereien Duisburg Nr. 37“ verfiel am 9. August etwa 80 m oberhalb km 328,6 und zirka 70 m vom linken Ufer entfernt beim Aufnehmen durch den Schraubenschleppdampfer „Franz Haniel Nr. III“ mit dem Vorderschiff landeinwärts und geriet auf eine Sandbank, wo er sich festlegte. Nach erfolgter Leichterung wurde der Kahn am 13. August abgeschleppt.
5. Das im vorjährigen Bericht unter 6. erwähnte bei km 331 gesunkene Schiff „Großherzog von Hessen“ ist gehoben und am 24. Januar 1919 entfernt worden.

Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahre 85 Unfälle, davon 12 bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

20	Unfälle im Bezirk	Bingerbrück,
13	„ „ „	Coblenz,
18	„ „ „	Cöln,
14	„ „ „	Düsseldorf,
20	„ „ „	Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 10 Dampfer, 58 Schleppkähne, 2 Segelschiffe, 1 Kanalschiff, 1 Tankschiff, 1 Aalschocker, 2 Motorboote, 5 Kiesnachen, 2 Badeanstalten, 1 Bootshaus, 1 Landebrücke, 1 Schiffbrückenjoch.

Eine Sperrung des Fahrwassers im Binger Loch ist im Jahre 1919 an 3 Tagen eingetreten.

Von größerer Bedeutung waren die nachstehend beschriebenen Schiffsunfälle.

1. Am 12. Januar 1919 sank aus unbekannter Ursache der Güterdampfer „Rhenus Nr. 11“ mit einer Ladung Eisen vor der Rheinwerft in Wesseling. Am 8. Juli 1919 verließ das Schiff, nachdem es gehoben war, die Unfallstelle.

2. Am 14. Februar 1919 sank das Güterboot „Industrie III“ mit einer Ladung Stückgut an der Landebrücke in Wesel. Der Rhein führte Treibeis. Das Boot wurde am 25. Juli gehoben und abgeschleppt.

3. Am 22. Februar, nachmittags gegen 5 Uhr fuhr das mit Eisen beladene Schleppschiff „Victoria“ auf sich selbst zu Tal. Kurz vor der Weseler Eisenbahnbrücke riß die Ruderkette, das Schiff fuhr gegen den linksseitigen Strompfeiler der Eisenbahnbrücke und bekam ein Leck. Ein Schleppdampfer brachte es zwischen die dort befindlichen Buhnen, wo es sofort sank. — Am 10. Juni wurde das Schiff gehoben und von der Unfallstelle entfernt.

4. Am 5. März 1919, nachmittags 1 Uhr befand sich der Schleppkahn „Emma“ mit Kohlen beladen im Anhang der beiden Schraubendampfer „Moguntia“ und „Flora“ auf der Bergfahrt im Binger Loch. In Stromstation km 27,6 erlitt der Kahn Schleppstrangbruch und ging treiben. In Kilometerstation 28,7 geriet der Kahn mit dem Hinterstevan gegen die linksseitigen Bingerlochfelsen und wurde von der Strömung so gedreht, daß er mit dem Kopf nach dem rechten Ufer verfiel und quer zum Strom auf den Lochfelsen festzuliegen kam, wobei er zwei Bruchstellen erhielt. Das Bingerloch-Fahrwasser wurde durch das Wrack nicht gesperrt; es entstand aber durch den Stau eine so große Wassergeschwindigkeit im Binger Loch, daß viele Schleppzüge das 2. Fahrwasser anhalten mußten. — Am 23. März wurde der Kahn wieder abgeschleppt.

5. Am 25. April 1919 erlitt der Schleppkahn „Duisburg-Ruhrorter-Schleppverein Nr. 2“ mit einer Ladung Roheisen im ersten Anhang vom Schleppdampfer „Kannengießer Nr. 6“ auf der Bergfahrt beim Passieren des Binger Lochs Ruderbruch, wurde steuerlos und fuhr sich außerhalb des Fahrwassers auf dem das 2. Fahrwasser rechtsseitig abschließenden Leitwerk in Stromstation km 28,5 fest. Hierbei erlitt er Leckschaden im Vorderschiff und mußte von der Mäuseturm-Insel aus festgemährt werden, wodurch die Einfahrt zum 2. Fahrwasser gesperrt wurde. Am 28. April sollte das Schiff nach erfolgter Leichterung von dem Schleppdampfer „Raab, Karcher & Cie. Nr. II“ von der Unfallstelle abgeschleppt werden. Hierbei ist der Schleppdampfer bereits in Bewegung gesetzt worden, bevor die Anker des havarierten Schiffes und des Leichters hinreichend hochgehoben waren; der Kahn fuhr infolgedessen auf die Anker auf und erlitt abermals Leckschaden im Vorderschiff. Es gelang noch, den Kahn bis nahe an die Mäuseturm-Insel zu bringen, wo er am 29. April 15 m von der Insel auf Grund geriet, an 2 Stellen durchbrach und sank. — Am 12. September wurde das Schiff nach vollständiger Entladung, Abdichtung der Leckstellen und Ausbesserung der Bruchstellen abgeschleppt.

6. Am 24. Mai 1919 wollte der Führer des Motorboots „Elsa“ zwei Segelboote an den Schleppdampfer „Rheinstrom Nr. 7“ bringen, der sich auf der Fahrt bei Cöln-Marienburg befand. Beim Anlegen an den Radkasten des Schleppers geriet das Boot „Elsa“ unter den Radkasten und versank. Es ertranken hierbei der Motorbootführer und die Besitzerin der Segelboote. — Das Boot wurde am 29. Mai aus dem Strombett entfernt.

7. Am 12. Juni 1919 sank bei einem Gewittersturm das Segelschiff „Katharina“ mit einer Ladung Kohlen infolge Auflaufens auf eine Buhne, bei km 321,2, an der Beek bei Xanten.

8. Am 10. September 1919 sank der Schleppkahn „Katharina“ 15 m vom rechten Ufer unterhalb der Pfalz bei Caub infolge Auflaufens auf die Anker des Dampfers „Ruhrorter-Schleppverein Nr. 8“. — Am 20. September wurde das Schiff nach erfolgter Leichterung und Abdichtung der Leckschäden zu Berg abgeschleppt.

9. Am 12. September, 6 Uhr nachmittags, lief das Personenboot „Boppard“ bei der Abfahrt von seiner Landebrücke in Bornhofen mit dem Hinterschiff auf einen 15 Meter oberhalb der Landebrücke liegenden Anker auf, dessen Liegestelle nicht vorschriftsmäßig bezeichnet war. Es riß sich ein Leck in den Boden und sank. — Das Boot wurde einige Tage später gehoben und zur Instandsetzung auf eine Werft gebracht.

10. Am 27. Oktober 1919, nachmittags, befand sich der Schleppkahn „Conamore“ mit einer Ladung Kohlen auf der Bergfahrt im Anhang des Schraubendampfers „Karl Schroers Nr. 14“. In Stromstation km 12,8, in der „Kleinen Gies“ unterhalb Erbach, geriet der Kahn infolge der eingetretenen Dunkelheit beim Vorankergehen auf den Buganker des vor Anker liegenden Schleppers „Großherzog von Baden“, erlitt Leckschaden im 5. und 6. Laderaum und sank. — Am 19. November wurde das Schiff nach vollständiger Entladung und Abdichtung des Leckschadens nach der Werft in Kostheim geschleppt.

11. Am 28. Oktober 1919 stieß der Schraubendampfer „Riga“ auf der Talfahrt bei Rheinhäusen, km 272,3, auf einen harten Gegenstand, vermutlich einen Anker, und wurde stark beschädigt. Das Boot legte dicht am linken Ufer bei km 272,55 an, wo es sank. — Am 4. November wurde das Schleppboot gehoben und von der Unfallstelle entfernt.

12. Am 29. Oktober 1919, vormittags, fuhr der Schraubendampfer „Main“ mit fünf eisernen Schleppkähnen im Anhang zu Tal. Neben dem letzten Anhängeschiff hingen zwei Fischkutter, „Elisabeth“ und „Dora“. Als der Schleppzug an die Liegestelle des gesunkenen Kahns „St. Antonius“ unterhalb Beuel, km 154,6/7, kam, an welchem mit zwei Hebeschiffen Hebearbeiten ausgeführt wurden, fuhr gerade ein Schleppzug zu Berg. Durch den Wellenschlag des vorbeifahrenden Schleppzuges kamen die letzten Anhängeschiffe des Dampfers „Main“ mit den Hebeschiffen zum Zusammenstoß, wobei der Fischkutter „Dora“ quer vor den Hebeschiffen sank und auf den gesunkenen Kahn „St. Antonius“ zu liegen kam. Der Kutter wurde dann an das Ufer der Herseler-Insel gebracht und dort auseinandergenommen.

13. Am 25. November 1919 lag das Bootshaus des „Rudervereins 1882, Bonn“ bei km 177,0 vor Anker. Zwei Schleppzüge fuhren mit unverminderter Dampfkraft vorbei, füllten durch starken Wellenschlag die Pontons des Bootshauses, sodaß es sank und zu Tal trieb. Bei km 178,0, mitten im Rhein, sanken die 3 Pontons und brachen vom Oberbau ab. Der Oberbau des Bootshauses trieb dann weiter bis km 187,5, wo er am rechten Ufer geborgen wurde. — Die gesunkenen Pontons wurden später durch einen stromfiskalischen Greifbagger gehoben und entfernt.

14. Am 13. Dezember 1919, abends, war der Schleppkahn „Heinrich“ mit einer Ladung Kohlen an der Mündung des Oberlahnsteiner Hafens angekommen, um im Hafen zu löschen. Beim Einholen in den Hafen, welches auf sich selbst erfolgte, brach der Schleppstrang, womit das Schiff an Land befestigt war; es kam ins Treiben, geriet hierbei auf den unterstromseitigen Kopf der Hafeneinfahrt, brach im 2. und 3. Drittel und sank innerhalb 10 Minuten. — Am 5. März wurde der Kahn wieder gehoben und abgeschleppt.

15. Am 19. Dezember 1919, morgens gegen 1½ Uhr, lag der Schleppkahn „Karl Schroers 7“ im Anhang des Schleppbootes „Karl Schroers 14“ mit einer Ladung Kohlen zur Zollabfertigung bei Emmerich in der Mitte des Stromes vor Anker. Durch den herrschenden orkanartigen Sturm und den damit verbundenen hohen Wellengang schlug das Schiff voll Wasser und sank gegen das linke Ufer hin.

Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

Oberrhein und Waal.

1. Am 29. September sank durch Zusammenstoß mit einem Dampfer außerhalb des Fahrwassers unterhalb Deest das eiserne Segelschiff „De Jonge Nico“, beladen mit Kuchen.

2. Am 29. November sank durch Zusammenstoß mit einem eisernen Schleppkahn im Fahrwasser bei Oosterhout das Fischerschiff „Hoop doet leven“.

3. Am 18. Dezember sank durch Zusammenstoß mit einem danebenliegenden Motorschiffe infolge eines plötzlichen starken Sturmes außerhalb des Fahrwassers bei Vuren ein Schiff ohne Namen von Eisenbeton.

Das erstgenannte Schiff ist aus dem Strom beseitigt. Mit den Hebungsarbeiten an den beiden anderen Schiffen ist begonnen, dieselben sind zurzeit (Januar 1920) noch nicht beendet.

Niederrhein und Leck.

4. Am 15. März sank aus unbekannter Ursache im Fahrwasser bei Lexmond das eiserne Aokschiff „Maria“, beladen mit Backsteinabfall.

5. Am 18. März sank außerhalb des Fahrwassers bei Wageningen infolge Wellenschlags, verursacht durch einen Schleppdampfer, das hölzerne Aokschiff „Hoop doet Leven“, beladen mit Sand.

6. Am 21. Juli sank durch Sturm außerhalb des Fahrwassers bei Arnheim das mit Sand beladene eiserne Schiff „Eendracht“.

7. Am 10. September sank bei Bommel durch Leckstoßen das hölzerne Tjalkschiff „Twee Gebroeders“, beladen mit Backsteinen.

8. Am 3. Dezember sank bei Wageningen außerhalb des Fahrwassers das unbeladene hölzerne Schiff „Twee Gebroeders“, das auf eine Buhne gestoßen war.

Merwede und Noord.

9. Am 26. Oktober sank in der Noord infolge starken Wellenschlags das unbeladene kleine hölzerne Schiff „B. J. 10“.

Neue Maas.

10. Am 5. April sank in der Neuen Maas am linken Ufer in Rotterdam, infolge Antreiben gegen das Steuer eines Rheinschiffs, das eiserne Dampfschiff „Vechelsche Koophandel Nr. 7“, beladen mit Stückgütern.

11. Am 4. Dezember sank in der Neuen Maas infolge überschlagenden Wassers, ein hölzernes Kähnenchen, beladen mit Steinkohlen.

Die oben erwähnten Schiffe sind oder werden sämtlich aus dem Strom beseitigt.