

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

XI. Unfälle

[urn:nbn:de:bsz:31-255516](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255516)

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 Fahrwasser-sperrungen		Bemerkungen	
			bei Nacht	bei Nebel			Anzahl	Mindest-dauer u. Höchst-dauer		
1	Basel—Straßburg.....	4 ¹⁾	—	—	—	—	—	—		
2	Straßburg—Sondernheim.....	6 ²⁾	—	—	—	—	2	4 Tage		
3	Sondernheim—Bingen.....	23 ³⁾	—	1	—	2 ⁴⁾	1	3/4 Tag		
4	Bingen—St. Goar.....	25	1	1	—	3 ⁵⁾	3 ⁶⁾	{ 9 1/2 Stunden } Binger Loch { 32 Tage } { 1 Stunde } II. Fahrwasser { 2 1/2 Tage }		
5	St. Goar—Bonn.....	30	—	2	1 ⁷⁾	2	—	—	1) Vorübergehend auf Grund geraten.	
6	Bonn—Duisburg.....	36	2	—	1 ⁸⁾	5	—	—	2) Desgl.	
7	Duisburg—Lobith.....	30	—	5	2 ⁹⁾	5	—	—	3) In 2 Fällen desgl.	
8	Oberrhein, Waal, Merwede, Noord und Neue Maas.....	5	2	—	—	5 ¹⁰⁾	—	—	4) Darunter je 1 Floß auseinandergebrochen und abgetrieben.	
9	Niederrhein u. Leck.....	4	1	—	—	4	—	—	5) Je 3 für Binger Loch und II. Fahrwasser.	
										6) Je 1 Mann tot.
	1920 zusammen	163	6	9	4	26 ¹¹⁾	6	39 1/4		7) Die Durchfahrt durch das Drehstück in der Eisenbahnbrücke über den Königshaven war bis 7. Februar gesperrt.
	gegen 1919	142	16	4	15	32	5	3 1/4		8) Darunter 2 Kiesnachen.
	Mithin 1920									
	{ mehr	21	—	5	—	—	1	36		
	{ weniger	—	10	—	11	6	—	—		

Über die im Jahr 1920 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Frankreich.

- Ein zu Berg fahrendes, zu tief geladenes Schiff fuhr auf eine Schwelle fest.
- Festfahren eines Schiffes auf eine Kiesbank infolge falscher Steuerung.
- Festfahren eines Schleppkahnes auf eine Schlammbank vor der Hafeneinfahrt.

Ein zu Tal fahrender Schlepper mit 4 Anhangschiffen kam bei der Ausfahrt aus dem Hafen dem Ufer zu nahe. Der Steuermann verlor die Gewalt über den Dampfer, sodaß dieser sich drehte und die Backboardschraube schwer beschädigt wurde. Die vier Anhangschiffe rissen sich los und wurden von der Strömung etwas abgetrieben, konnten aber Anker werfen.

Ein zu Berg fahrender Dampfer fuhr infolge falscher Steuerung auf eine Buhne fest, wobei seine beiden Schrauben abbrachen.

In zwei Fällen gerieten ein zu Berg bzw. ein zu Tal fahrendes Schiff infolge falscher Steuerung auf eine Kiesbank.

Baden.

Im ganzen kamen 3 Unfälle zur Anzeige, wovon 2 durch Auffahren auf Grund entstanden waren und ohne erheblichen Schaden und Sperrung des Fahrwassers verliefen. Im dritten Falle wurde ein Segelschiff durch Auffahren auf den Dremel innerhalb der Kammersehleuse im Industriehafen leck und sank. Die Schleuse war 3 Tage für den Verkehr gesperrt.

Bayern.

Es sind 4 Schiffsunfälle gegen 8 im Vorjahre zur Anzeige gekommen, die sich alle bei Tag auf der Stromstrecke Sondernheim—Ludwigshafen ereigneten. In 2 Fällen wurden 1 Fähre und 1 Schwimmschule beschädigt, in einem weiteren Falle war ein Kahn außerhalb des Fahrwassers auf Grund geraten.

Bemerkenswert war der 4. Unfall:

Am 19. September, nachmittags 2 Uhr, fuhr das Räderboot „Raab, Karcher & Cie. III“ in Duisburg mit 2 beladenen Anhangschiffen durch die Schiffbrücke Germersheim zu Berg. Infolge eines Ruderbruches verlor das 1. Anhangschiff etwa 50 m unterstrom der Brücke seine gestreckte Fahrtrichtung und fuhr mit dem Kopfe in der Richtung auf den bayerischerseits stehenden Brückenteil. Da ein Absteuern nicht mehr gelang, rannte das Schiff mit seiner Längsseite in voller Wucht gegen den Brückenteil und zog denselben auf etwa 70 m mit zu Berg. Der Schleppzug konnte seine Fahrt fortsetzen. Das Brückenschiff wurde jedoch so stark beschädigt, daß es sank und etwa 3 km abtrieb. Die Bergungsarbeiten dauerten bis 24. September. Das Fahrwasser war vom 19. September 2 Uhr nachmittags bis 20. September 8 Uhr vormittags gesperrt.

Hessen.

Im Berichtsjahr kamen auf dem hessischen Rhein im ganzen 7 Schiffsunfälle zur Anzeige. Hiervon kamen 2 Unfälle auf der Strecke Worms—Oppenheim, 4 auf der Strecke Oppenheim—Mainz und 1 Unfall auf der Strecke Mainz—Bingen vor.

Die Unfälle ereigneten sich alle bei Tage. Personen sind dabei nicht verunglückt.

Zu diesen Unfällen ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

1. Die eiserne Motorbaggermaschine „Franz“ der Kohlenverkaufsgesellschaft Bingen geriet bei der Ausfahrt aus dem Binger Hafen am 1. September auf den Steinwurf des Hafendamms und erhielt Leckage. Die Baggermaschine wurde hierauf auf die Sandschwelle am unteren Ende des Hafens bugsiert, blieb dort liegen und wurde am 24. Oktober gehoben und abgeschleppt.

2. Der mit 18 000 Zentner Kohlen beladene Schleppkahn „Ijmiden“, Vereinigte Steinkohlenhandel „Ijmiden“ (Holland), fuhr am 2. November bei km 320, etwa 100 m vom rechten Ufer entfernt, als ein Schiff im Anhang eines unbekannt gebliebenen Schleppdampfers zu Berg. Infolge des Tiefganges des Schleppdampfers wurde nicht mit Volldampf gefahren, wobei das Schleppen des

erwähnten Schiffs unter das Steuerruder dieses Schiffes kam und keine Fahrt mehr hatte. Das Schiff legte sich an bezeichneter Stelle fest. Der Schleppkahn wurde am 8. November ohne zu lichten durch den Raddampfer „Prinz Hendrik“ wieder abgezogen und konnte seine Reise in dessen Anhang zu Berg fortsetzen.

3. Die übrigen Unfälle bestanden in vorübergehendem Festfahren von Schiffen außerhalb des Fahrwassers.

Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biëbrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahre 132 Unfälle, davon 3 bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

35	Unfälle im Bezirk Bingerbrück,
21	„ „ „ „ Coblenz,
17	„ „ „ „ Cöln,
36	„ „ „ „ Düsseldorf,
23	„ „ „ „ Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 23 Dampfer, 95 Schleppkähne, 1 Segelschiff, 2 Kanalschiffe, 1 Aalschocker, 2 Motorboote, 2 Kiesnachen, 1 Bootshaus, 2 Landebrücken, 3 Flöße.

Eine Sperrung des Fahrwassers im Binger Loch ist im Jahre 1920 an 33 Tagen eingetreten, eine solche des II. Fahrwassers an 3 Tagen.

Von größerer Bedeutung waren die nachstehend beschriebenen Schiffsunfälle.

1. Am 6. Februar 1920 wurde von dem Raddampfer „Prinz Heinrich“ eine eiserne Schiffslandebrücke, bestehend aus einem Ponton mit fester Brücke und einem untergefahrenen Ponton, zu Berg geschleppt. Bei Stromstation km 202,0, unterhalb Rheindorf, riß der Schleppstrang, die Brücke schlug um und versank im Fahrwasser. Anfangs Juni wurde die gesunkene Landebrücke von einem Greifbagger der Rheinstrombauverwaltung gehoben und aus dem Strome entfernt.

2. Der Kiesnachen „Suhrborg VI“ fuhr am 13. Februar 1920 im Anhang des Schleppbootes „Georg“ aus dem Eisenbahnbassin Ruhrort zu Tal. Als der Schleppzug in den Rheinstrom kam, stieß der Kiesnachen mit dem zu Berg fahrenden Schleppboot „Rhenania“ zusammen und versank. Im folgenden Monat wurde das Schiff gehoben und zur Werft geschleppt.

3. Am 27. August 1920 befand sich der Schleppdampfer „Karl Schroers XV“ mit einem Anhang auf der Fahrt von Ruhrort nach Mannheim. Bei Stromstation 277,0, ungefähr 100 m vom rechten Ufer, erfolgte eine Explosion im Innern eines Dampfkessels, wodurch ein Heizer sofort getötet und ein Maschinist erheblich verletzt wurden. Der Dampfer wurde von einem Bugsierboot der Firma Haniel sogleich in das Eisenbahnbassin Ruhrort geschleppt.

4. Beim Schleppen der Fährpontone, des Brückenschiffes und der Landebrücke von St. Goarshausen nach St. Goar durch das Dampfboot „Loreley“, am 9. September 1920, versagte das Steuer auf dem Dampfboot. Der Schleppzug kam ins Treiben. Das Brückenschiff, welches offen war, und auf dem sich ein Matrose befand, legte sich dabei auf die Seite und kenterte. Der Matrose ging mit unter und konnte trotz sofortiger Hilfe nicht gerettet werden. Das Brückenschiff wurde später gehoben.

5. Am 22. September 1920 befand sich der eiserne holländische Schleppkahn „Anna“ mit 616 t Salz neben einem beladenen Schiff im Anhang des Schraubendampfers „Atalantia“ auf der Talfahrt. Der Kahn „Anna“ stieß in Stromstation km 28,5 oberhalb des Binger Lochs, etwa 25 m vom rechten Ufer auf Felsen und erlitt so starken Leckschaden, daß er gleich darauf im Binger Loch, km 28,6/7, sank, wodurch das Binger Loch-Fahrwasser gesperrt wurde. Die Hebungsarbeiten

gestalteten sich infolge der schweren Beschädigungen so schwierig, daß das Schiff erst am 24. Oktober gehoben und abgeschleppt werden konnte.

6. Der Schraubendampfer „von Caprivi“ schleppte am 22. September 1920 ein Floß zu Tal. Bei Stromstation km 148,0, in der Strommitte, erlitt der Dampfer plötzlich einen Schraubenbruch. Das Floß trieb an den Dampfer heran und drückte denselben vor sich her. Ungefähr 3 km unterhalb der Unfallstelle wurde der Dampfer durch das Floß 50 bis 60 m vom Ufer entfernt über eine Kiesbank gedrückt, wobei er im Vorderschiff ein Leck erhielt. Im sinkenden Zustande konnte er bis km 152,6 bei Beuel gebracht werden, wo er sank. Der Dampfer wurde gehoben und abgeschleppt.

7. Am 24. September 1920 befand sich im dritten Anhang des Schleppdampfers „Johann Küppers VII“ das Schiff „Osnabrück“ auf der Bergfahrt. An letzteres hatte sich das Motorboot „Elsa von Brabant“ angehängen, um nach Neuß zu schleppen. Bei Düsseldorf wollte der Schleppzug den Schleppdampfer „Kurland“ mit dem Anhangschiff „Lahneck“ steuerbordseits überholen. Durch die ungünstigen Stromverhältnisse am Düsseldorfer Ufer kamen die Schiffe „Osnabrück“ und „Lahneck“, welche in einer Höhe fuhren, so nahe zusammen, daß längsseits ein Zusammenstoß stattfand, ohne daß jedoch die Schiffe zu Schaden kamen. Um nicht auf die Hafentmole des Bergerhafens aufzulaufen, warf der Führer von Schiff „Lahneck“ seinen Schleppstrang los. Kurze Zeit darauf kappte auch der Führer des Schiffes „Osnabrück“ seinen Schleppstrang, um nicht gegen ein oberhalb des Bergerhafens vor Anker liegendes Schiff zu fahren. Beide Schiffe hatten jedoch noch etwas Fahrt. Inzwischen war das Schiff „Osnabrück“, an dem das Motorboot hing, mit seinem Hintersteven bereits in die Höhe des Vorderstevens von Schiff „Lahneck“ gekommen. In diesem Augenblick löste der Motorbootführer in seinem Boot eine Schlepptrasse, wodurch das Boot eine verkehrte Gierstellung einnahm. Der Anker des Schiffes „Lahneck“ griff mit seiner Achse in die Kajütenfenster des Motorbootes, das Boot fiel quer vor das Schiff, kippte um und versank. Der Motorbootführer ertrank.

8. Am 25. Oktober 1920 kam der Dampfer „Moguntia“ mit 4 Anhangschiffen zu Tal und wollte bei km 67,5 aufdrehen. Hierbei kam der Schleppzug zu nahe an das rechte Ufer und das letzte im Anhang befindliche Schiff nahm drei vor Anker liegende Aalschokker mit. Die Schokker „Jakob“ und „Sieg“ wurden hierbei stark beschädigt, während der Schokker „Hoffnung“ bei Stromstation km 68, 15 m vom rechten Ufer, sank. Am 15. Februar 1921 wurde das Schiff mit einem Greifbagger entfernt.

9. Am 11. Dezember 1920 wurde ein Floß von dem Schraubenboot „Elise“ zu Tal geschleppt. In Stromstation km 25,8, im Rudesheimer Wasser, geriet der Schlepper auf Grund und kam festzuliegen. Das Floß trieb gegen den Dampfer, wodurch derselbe wieder flott wurde. Es wurde versucht, das Floß durch die Anker festzuhalten, was aber nicht gelang; es trieb vielmehr bis an die Krausau, wo es mit dem Hinterteil festzuliegen kam und auseinanderbrach. Der vordere Teil trieb bis unterhalb Caub ab, wo er von dem Schraubenboot „Ernst Hugo“ ins Schlepptau genommen und bis nach Filsen gebracht wurde. Der hintere Teil des Floßes wurde dann von Boot „Elise“ abgezogen und ebenfalls nach Filsen gebracht, wo es wieder zusammengestellt wurde.

Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

Oberrhein und Waal.

1. Am 8. Januar sank infolge überschlagenden Wassers im Fahrwasser bei Winssen das hölzerne Fischerboot „Arnolda“. Das Wrack wurde am 20. März aus dem Fahrwasser beseitigt.

2. Am 26. Februar stieß der eiserne Schleppkahn „Nicolina“, beladen mit Kies, gegen den südlichen Strompfeiler der Zalt-Bommeler Eisenbahnbrücke. Der Kahn wurde leck und sank am folgenden Morgen in mittelster Brückenöffnung, nachdem ein Teil der Ladung geborgen war. Die Lage des Schiffes ließ jedoch eine genügend breite Fahrstraße für die durchgehende Schifffahrt frei. Der Kahn wurde am 15. März gehoben und abgeschleppt.

3. Am 18. März sank außerhalb des Fahrwassers bei Haaften das eiserne Tankmotorschiff „Neulandia“, beladen mit Kohlenteer, infolge überschlagenden Wassers.

Durch einen Motordefekt ward das Schiff steuerlos und trieb quer zur Stromrichtung.

Das Tankschiff wurde am 25. März gehoben und abgeschleppt.

4. In der Nacht vom 22. zum 23. April lag der eiserne Elevatornachen „Meijer Nr. 15“ am Lande festgemacht bei Lobith. Aus unbekannter Ursache trieb der Nachen ab, lief auf den „Pan-nerdenschen Kop“ und sank außerhalb des Fahrwassers. Der Nachen wurde in der darauffolgenden Woche gehoben und abgeschleppt.

Niederrhein und Leck.

5. Am 27. Januar sank infolge überschlagenden Wassers außerhalb des Fahrwassers bei Lekkerkerk das eiserne Aakschiff „Op Hoop van Zegen“, beladen mit Sand.

6. Am 29. April sank infolge Wellenschlags außerhalb des Fahrwassers bei Schoonhoven ein mit Ton beladener eiserner Nachen.

7. Am 4. Juni sank durch Zusammenstoß außerhalb des Fahrwassers bei Vianen das eiserne Aakschiff „Jacobus Hendricus“, beladen mit Sand.

8. Am 13. Juli sank durch starken Wind außerhalb des Fahrwassers bei Nieuw-Lekkerland das eiserne Aakschiff „Ziet op U Zelf“, beladen mit Sand.

Neue Maas.

9. Am 8. März sank in der Neuen Maas am linken Ufer bei Rotterdam durch Zusammenstoß das eiserne Segelschiff „Martha Piaternella“, beladen mit Zucker.

Die oben erwähnten Schiffe sind alle aus dem Strom beseitigt.