

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

XI. Unfälle

[urn:nbn:de:bsz:31-255524](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255524)

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	Minstdauer u. Höchstdauer	
1	Basel—Straßburg.....	4	—	—	—	—	—	—	
2	Straßburg—Sondernheim.....	10	—	—	—	—	2	{ 2 Stund. 2 Tage	
3	Sondernheim—Bingen.....	53 ¹⁾	—	—	—	—	5	{ 5 Stund. 3 Tage	
4	Bingen—St. Goar.....	20	—	1	—	1	6 ²⁾	{ 1 1/2 Stunden 11 1/2 „	Binger Loch
5	St. Goar—Bonn.....	40	—	3	—	1	—	—	¹⁾ In 11 Fällen vorübergehendes Festfahren.
6	Bonn—Duisburg.....	56	—	2	2 ³⁾	7	—	—	²⁾ 5 für Binger Loch, 1 für Wildes Gefähr.
7	Duisburg—Lobith.....	34	—	—	—	2	—	—	³⁾ 2 Verletzte.
	Oberrhein, Waal, Merwede, Noord und Neue Maas.....	8	1	—	2	4	—	—	
9	Niederrhein u. Leck.....	4	—	—	—	4	—	—	
	1921 zusammen	229	1	6	4	19	13	5 3/4 Tg.	
	gegen 1920	163	6	9	4	26	6	39 1/4 „	
	Mithin 1921	{ mehr	—	—	—	—	7	—	
		{ weniger	—	5	3	—	7	—	33 1/2 Tg.

Über die im Jahr 1921 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Frankreich.

Zu 1. In 2 Fällen ereignete sich der Unfall bei der Talfahrt infolge Festfahrens des Schiffes auf einer Schwelle. Im 3. Falle rannte das Schiff auf der Talfahrt gegen einen Eisbrecher der Schönauer Schiffbrücke.

Zu 2. Ein zu Tal fahrendes Schiff wird durch einen heftigen Windstoß auf eine Kiesbank getrieben. Ein zu Tal fahrendes Schiff benutzte die Nebenrinne und geriet hierbei auf Grund. Bei der Abfahrt von Lauterburg fährt ein Schiff beim Wenden auf einer Kiesbank fest.

Baden.

Zur Anzeige kamen in der Strecke oberhalb Sondernheim 4, unterhalb Sondernheim 3 Unfälle. Die Unfälle oberhalb Sondernheim entstanden durch Auffahren auf Grund und sind mit einer Ausnahme ohne Sperrung des Fahrwassers, sämtliche aber ohne erheblichen Schaden verlaufen. Auf der Stromstrecke unterhalb Sondernheim lief ein zu Tal fahrender Schleppzug mit 3 Anhängern beim Ausweichen eines zu Berg kommenden Güterbootes außerhalb der Fahrinne auf Grund, wobei die Anhangschiffe abrissen. Zwei trieben ab, das dritte legte sich winkelrecht in das Flußbett. Bei den beiden übrigen Unfällen in dieser Stromstrecke geriet je ein Anhangschiff auf Grund.

Bayern.

Auf der bayerischen Stromstrecke kamen 13 Unfälle zur Anzeige. Sie ereigneten sich alle bei Tag. 4 Unfälle trafen auf die Stromstrecke oberhalb Sondernheim, 9 auf die Strecke unterhalb Sondernheim. In 9 Fällen sind die Schiffe infolge falscher Steuerung auf Grund geraten. Diese Unfälle sind ohne erheblichen Schaden verlaufen. In einem Falle war die Schifffahrt dabei auf $1\frac{3}{4}$ Tage behindert.

Bemerkenswert waren folgende Unfälle:

1. Am 7. März vormittags 10 $\frac{1}{2}$ Uhr fuhr das Schraubenboot „Klara“ von Mannheim leer zu Berg und begegnete bei km 69,0 dem talfahrenden Boot „Rheinstrom IV“ mit dem leeren Kahn „Wanderer“ im Anhang. Die Schiffsführer wichen links aus. Als „Klara“ in Höhe des entgegenkommenden Schleppzuges fuhr, versagte plötzlich sein Ruder. Trotzdem der Kapitän von „Klara“ sein Boot stromrecht zu bringen versuchte, fuhr dasselbe so stark in die Steuerbordseite des „Wanderer“, daß dieser ein großes Leck bekam. „Klara“ selbst wurde am Kessel und am Bug beträchtlich beschädigt.

2. Vom 9. auf 10. Oktober war das Schleppboot „Bad. Aktiengesellschaft X“ mit 2 Kähnen im Aufdreh- und Wendeplatz bei km 19,000 links vom Fahrwasser vor Anker gegangen. Am 10. Oktober $\frac{1}{2}$ 10 Uhr vormittags wurde von da die Fahrt zu Tal fortgesetzt. Beim Umdrehen des Schleppzuges kam der Kahn „Rhenania IX“ mit Heckanker dem obersten Giernachen der Leimersheimer Fähre zu nahe und riß den Gierstrang ab, worauf die Fähre mit sämtlichen Giernachen zu Tal abtrieb. Der oberste Giernachen wurde hierbei am Kopf stark beschädigt.

3. Am 9. Oktober, $\frac{1}{2}$ 8 Uhr vormittags, fuhr das Räderboot „De Gruyter Nr. V“ mit 3 Anhangschiffen zu Berg. Als der Schleppzug den Schwellenübergang km 32 passierte, verlief Schleppkahn „Walsum 2 Rotterdam“ infolge Verfangens des Schleppstranges des hinter ihm folgenden Schiffes in seinem Ruder und beschädigte die Germersheimer Schiffbrücke.

Hessen.

Im Berichtsjahr kamen auf dem hessischen Rhein 27 Schiffsunfälle zur Anzeige, gegenüber 7 im Vorjahr.

Hiervon kamen 11 Unfälle auf der Strecke Worms—Oppenheim, 12 Unfälle auf der Strecke Oppenheim—Mainz und 4 Unfälle auf der Strecke Mainz—Bingen vor. Die Unfälle ereigneten sich mit Ausnahme eines alle bei Tage; Personen sind dabei nicht verunglückt.

Bemerkenswert waren folgende Unfälle:

1. Der mit 332 t Kohlen beladene Schleppkahn „Roland“ war am 2. April als 6. Anhangschiff vom Schleppdampfer „Johann Küppers Nr. 3“ vor der Reede zu Bingen ins Schlepptau aufgenommen worden. Bei Beginn der Bergfahrt lief der Kahn auf den Buganker des neben ihm liegenden Schiffes und erhielt ein Leck. Mit dem Lichten wurde alsbald begonnen, sodaß das Schiff am 9. April die Bergreise fortsetzen konnte.

2. Am 16. Juli abends 11 Uhr fuhr der mit 13240 Zentnern Kohlen beladene Schleppkahn „Clara & Eva“ auf sich selbst zu Tal. Er kam in der Dunkelheit dem am gleichen Tag bei km 322,5 festgefahrenen Schleppkahn „Damko Nr. 8“ zu nahe und fuhr quer vor das Schiff, wo er sich festlegte. Nachdem sofort mit dem Lichten begonnen worden war, konnte das Schiff am 19. Juli seine Talfahrt wieder fortsetzen.

3. Am 31. Juli vormittags fuhr der mit etwa 400 Personen besetzte Personendampfer „Wilhelmina“ der niederländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft am unteren Auslauf der großen Gieß auf eine Sandschwelle und legte sich fest. Die Fahrgäste wurden mit Nachen ausgebootet, der Dampfer wurde am 1. August von dem Radschleppdampfer „Johann Keßler“ abgezogen und fuhr hiernach nach Mainz zurück.

Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahre 164 Unfälle, davon keiner bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

30	Unfälle im Bezirk	Bingerbrück,
26	„ „ „	Coblenz,
31	„ „ „	Cöln,
43	„ „ „	Düsseldorf,
34	„ „ „	Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 23 Dampfer, 120 Schleppkähne, 10 Segelschiffe, 4 Kanalschiffe, 1 Aalschocker, 1 Motorboot, 1 Kiesnachen, 2 Landebrücken, 1 Badeanstalt, 1 Dampfbagger.

Eine Sperrung des Fahrwassers im Binger Loch ist im Jahre 1921 fünfmal mit einer Gesamtdauer von 21 $\frac{1}{2}$ Stunden eingetreten, eine solche des II. Fahrwassers nicht.

Von größerer Bedeutung waren die nachstehend beschriebenen Schiffsunfälle.

1. Am 23. Januar 1921 fuhr das Segelschiff „Josefine“ im Anhang des Schleppbootes „Elisabeth“ zu Tal. Bei Rees geriet der Schleppzug in einen starken Sturm. Da das Schiff nicht abgedeckt war, schlugen die Wellen hinein und brachten es zum Sinken. Bei Stromstation km 335,9 wurde es vom Schleppzug losgeworfen, worauf es dicht am linken Ufer sank. Am 6. Februar wurde das Schiff gehoben und aus dem Strome beseitigt.

2. Am 12. Februar 1921 befand sich der Doppelschraubendampfer „Harpen XIV.“ mit 3 Anhängern bei nebligem Wetter auf der Bergfahrt. Bei Benrath kam der Rhein-See-Dampfer „Borussia“ im Kurs des „Harpen XIV.“ zu Tal. Beide Dampfer versuchten einander auszuweichen; dadurch aber, daß Dampfer „Borussia“ nach links, der Schlepper dagegen nach rechts auswich, erfolgte ein Zusammenstoß. Der Dampfer „Borussia“ traf hierbei den „Harpen XIV.“ backbordseits mittelschiffs und brachte ihm ein großes Leck bei, worauf „Harpen XIV.“ nach Verlauf von 5 Minuten 120 m vom linken Ufer sank. Die Besatzung rettete sich auf ein Anhängeschiff. Der Dampfer wurde gehoben und von der Unfallstelle geschleppt.

3. Am 29. März 1921 fuhr das Schiff „Pierre Jannette“ im Anhang des Schleppbootes „Unjo“ zu Tal. Unterhalb der Weseler Eisenbahnbrücke mußte der Schleppzug einem Bergschleppzug nach rechts ausweichen. Bei dem niedrigen Wasserstand stieß das Schiff „Pierre Jannette“, gegen den Steinvorwurf der dort befindlichen Buhnen und bekam ein Leck. Der Schiffer zog sofort ein Rettungskleid über die Leckstelle und setzte die Pumpen bei; trotzdem gelang es nicht, das Schiff über Wasser zu halten. Er ließ sein Schiff vom Schleppboot loswerfen, um es auf Grund laufen zu lassen; es sank aber dann vollständig in Stromstation km 324,8, dicht am linken Ufer. Am 6. April wurde das Schiff gehoben und aus dem Strome entfernt.

4. Am 2. September 1921 lag der Schleppkahn „Elisabeth“ in km 241,8/9 an der Werftmauer zu Düsseldorf. Das auf sich selbst zu Tal fahrende Schiff „Undine“ setzte gegenüber dem Schiff „Elisabeth“ am linken Ufer, kopfvor, seinen Anker zum Aufdrehen. Etwa 500 m hinter dem Tal-schiff „Undine“ kam der Dampfer „St. Gotthard“ mit 3 Anhängern (2 beladene und 1 leerer) zu Tal. Dem Führer des Dampfers „St. Gotthard“ schien die Durchfahrt zwischen dem Schiff „Elisabeth“ und dem verankerten und herumgeschwenkten Schiff „Undine“ zu eng, und drehte deshalb mit seinem Schleppzug vom linken nach dem rechten Ufer zu auf. Hierbei stieß das in der ersten Länge fahrende beladene Schiff „Vereinigung 26“ und das in der zweiten Länge fahrende Schiff „Vereinigung 47“ gegen das an der Werftmauer liegende Schiff „Elisabeth“, wodurch letzteres an der Steuerbordseite an zwei Stellen stark eingedrückt wurde, ohne jedoch größere Leckage zu bekommen.

5. Am 9. Oktober 1921 lag der Fischkutter „Martha“ in Stromstation km 42,1 zum Fischen. In der Nacht vom 9. zum 10. Oktober sank er plötzlich an der Fahrwassergrenze, 50 m vom rechten Ufer entfernt. Die Besatzung konnte sich rechtzeitig retten. Als Ursache wurde Undichtigkeit angenommen. Das Schiff wurde durch Auspumpen gehoben und am 29. November aus dem Fahrwasser entfernt.

6. Am 18. Oktober hatte der Schraubendampfer „Goethe“ ein neues Querseil der Uedesheimer Ponte über den Rhein gezogen. Bei der Rückfahrt stieß das Boot bei dem niedrigen Wasser oberhalb der Uedesheimer Fähre auf und erhielt hierbei in der Vorkajüte ein Leck. Am Liegeplatz der Arbeitsstelle, vor der Einfahrt zum Kiesloch der Firma Sommer, außerhalb des Stromes, ist dann Boot „Goethe“ nachträglich gesunken.

7. Am 18. Oktober 1921 kam der Radschleppdampfer „Robert Müser“ mit 5 Anhängeschiffen zu Tal und drehte bei km 93,0 auf. Die 3 letzten Anhängeschiffe machten sich hier los und ließen sich weiter treiben. Das letzte Schiff wurde durch die Strömung nach dem Ufer gedrückt und geriet vor das am Ufer liegende Holzschiff „Der kleine Josef“, welches so stark beschädigt wurde, daß es nach etwa 5 Minuten sank. Am 28. November wurde das Schiff gehoben und zur Instandsetzung nach der Werft in Niederlahnstein abgeschleppt.

8. Am 14. November 1921 fuhr der Kiesnachen „H. Daniels 3“ im Anhang des Dampfers „Lisbeth“ mit 70 Tonnen Kies beladen zu Berg. In Stromstation km 241,8/9, mitten im Strom, bekam der Kiesnachen plötzlich Leckage, lief voll Wasser und sank. Das Schiff wurde Ende des Monats gehoben und aus dem Fahrwasser entfernt.

Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

O b e r r h e i n u n d W a a l.

1. Am 18. Januar wurde ein eiserner Nachen, der bei Lobith befestigt lag, vom starken Sturm gegen das Ufer geschlagen, der Nachen brach und sank außerhalb des Fahrwassers. Das Wrack wurde abgebaut und in einzelnen Teilen aus dem Strome entfernt.

2. Im Berichtsjahr wurden vom Torpedodienst Teile des am 28. Januar 1901 in der Waal bei Poederoijen gesunkenen Schiffes „Carolina I“ mittels Sprengungs- und Tauchungsarbeiten aus dem Strome beseitigt, weil diese Teile ein Hindernis für die Fischerei bildeten.

3. Am 30. Dezember sank infolge Sturmwetter außerhalb des Fahrwassers bei Dreumel das hölzerne Fischerschiff „Copee“; am Jahresschluß war es noch nicht gehoben.

Niederrhein und Leck.

4. Am 19. Januar sank infolge eines falschen Manövers des Schleppdampfers beim Drehen, wodurch das Schleppschiff zu stark neigte und das Wasser ins Schiff hineinlief, außerhalb des Fahrwassers bei Huissen das eiserne Tjalkschiff „Verandering“, beladen mit Tannenholz.

5. Am 26. Januar sank außerhalb des Fahrwassers bei Huissen der eiserne Schleppkahn „Verlangen II“, beladen mit Kies, der beim Drehen auf eine Buhne gestoßen war.

6. Am 4. Juli sank aus unbekannter Ursache bei Lekkerkerk außerhalb des Fahrwassers das kleine eiserne Aakschiff „Op hoop van zegen“, beladen mit Sand.

7. Am 23. Dezember sank durch Zusammenstoß oberhalb Culemborg außerhalb des Fahrwassers ein kleines eisernes Aakschiff, beladen mit Weidenholz.

Merwede und Noord.

8. Am 12. Januar sank in der unteren Merwede bei Papendrecht der Dampfer „Merwede III“, beladen mit Stückgütern. Der Dampfer fuhr auf eine Buhne und fiel bei senkendem Wasserspiegel um.

9. Am 6. November sank infolge Wellenschlags außerhalb des Fahrwassers der unteren Merwede bei Dordrecht das eiserne Motorschiff „Elisabeth Cornelia“, beladen mit Stückgütern.

Neue Maas.

10. Am 7. März sank infolge Antreiben an die Eisenbahnbrücke bei Rotterdam der Kahn „Sophia“, beladen mit Sand.

11. Am 16. August sank infolge überschlagender Wellen bei Rotterdam ein eiserner Kahn ohne Namen, beladen mit Kohlen.

12. Am 24. November sank in dem Koningshafen bei Rotterdam durch Zusammenstoß das unbeladene Motorschiff „Rens Mars“.

13. Am 2. Dezember sank bei Rotterdam durch Festklemmung in der rechten Uferdeckung der Schleppkahn „Käthe“.

Alle oben erwähnten Schiffe sind sämtlich aus dem Strome beseitigt.