XI. Unfälle

urn:nbn:de:bsz:31-257667

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 bei Nacht	Davon sind eingetreten bei Nebel	Zahl der verunglückten Personen	Zahl der gesunkenen Schiffe	Der Fahrwassersperrungen Anzahl	Der Fahrwassersperrungen Mindestdauer u. Höchstdauer	Bemerkungen
1	Basel—Straßburg	20 [1]	—	—	3	3	—	—	[1] Ein Schiff vorübergehend auf Grund geraten.
2	Straßburg—Sondernheim	13 [2]	—	—	—	—	3	8½ Stund.	[2] Desgl.
3	Sondernheim—Bingen	19 [3]	—	—	—	1	3	¼ Tage	
4	Bingen—St. Goar	18	—	—	—	1	5 [4]	2 Std. / 16 „ Binger Loch; 67 Std. / 27 „ II. Fahrwass.	
5	St. Goar—Bonn	14	—	—	—	1	—	—	[3] In 5 Fällen vorübergehendes Festfahren.
6	Bonn—Duisburg	39	—	6	1 [5]	5	—	—	[4] 3 für Binger Loch, 2 für II. Fahrwasser.
7	Duisburg—Lobith	15	—	—	—	5	—	—	[5] 1 Verletzter.
8	Oberrhein, Waal, Merwede, Noord und Neue Maas	10	1	—	—	6	—	—	
9	Niederrhein u. Leck	2	1	—	—	2	—	—	
	1922 zusammen	150	1	6	4	24	11	5¼ Tg.	
	gegen 1921	229	1	6	4	19	13	5¾ „	
	Mithin 1922 mehr	—	—	—	—	5	—	—	
	Mithin 1922 weniger	79	—	—	—	—	2	½ Tg.	

Über die im Jahr 1922 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Frankreich.

Zu 1. In einem Falle: Anfahren eines Brückenjoches der Rheinauer Schiffbrücke durch die Anhangschiffe eines zu Tal fahrenden Schleppzuges. In drei anderen Fällen ereignete sich derselbe Unfall bzw. an den Schiffbrücken bei Neubreisach, Hüningen und Schönau.

In einem Falle: Zerreißen der Ruderkette eines zu Tal fahrenden Dampfers.

In fünf Fällen sind Radschleppdampfer bzw. Güterboote, teils auf der Bergfahrt, teils auf der Talfahrt infolge falscher Steuerung bzw. Versagens des Steuerruders vorübergehend festgefahren.

In einem Falle: Ertrinken eines Matrosen eines Schleppdampfers beim Übersetzen eines Kabels an das rechte Ufer bei der Felsenschwelle Istein.

In vier Fällen: Maschinenhavarie von zu Berg fahrenden Schleppdampfern.

In einem Falle: Zerschellen eines Fischernachens vor der Schiffbrücke Neubreisach; 2 Personen der Besatzung sind ertrunken.

Im letzten Falle: Sinken eines mit Geschiebe beladenen Weidlings, die Mannschaft konnte gerettet werden.

Zu 2. In einem Falle: Zerreißen der Ruderkette eines zu Berg fahrenden Dampfers vor der Drusenheimer Schiffbrücke; der Dampfer war gezwungen, am Uferbau anzulegen und das Fahrwasser mußte während 2½ Stunden gesperrt werden.

In fünf Fällen: Festfahren von Anhangschiffen, teils auf Buhnen, teils auf Schwellenübergängen, teils am linken Ufer der Straßburger Hafeneinfahrt.

In einem Falle: Maschinenhavarie eines zu Berg fahrenden Schleppdampfers.

In einem Falle: Anfahren und Beschädigung der Drusenheimer Schiffbrücke durch einen zu Tal fahrenden Schleppdampfer. Sperrung des Fahrwassers während 2 Stunden.

Baden.

Im ganzen kamen 8 Unfälle zur Anzeige, wodurch 2 durch Auffahren auf Grund entstanden waren und ohne Sperrung des Fahrwassers verliefen. In zwei Fällen ist das Schiff gesunken, wobei niemand verunglückte.

Bayern.

Es sind 10 Schiffsunfälle zur Anzeige gekommen, die sich alle bei Tag ereigneten, und zwar 3 Fälle auf der Stromstrecke Lauterburg—Sondernheim und 7 Fälle auf der Stromstrecke Sondernheim—Ludwigshafen. In einem Fall wurde ein Schiff erheblich beschädigt, in zwei Fällen traten Beschädigungen von Brückenpfeilern und in 4 Fällen von Fähren ein.

Bermerkenswert waren folgende Unfälle:

Am 21. April fuhr das Räderboot „Mathias Stinnes Nr. 17" mit je 2 gekuppelten Anhangschiffen durch die Eisenbahnbrücke bei Germersheim zu Tal. Infolge unrichtiger Steuerung im Zusammenhalt mit der Ungunst der Strömungsverhältnisse bei dem herrschenden hohen Wasserstande (6,26 m. a. P.) fiel das links gekuppelte Schiff des 2. Anhanges gegen den Brückenpfeiler, zerriß seine Drahtstränge und trieb dann trotz sofortigen Setzens seines Bugankers gegen das bayerischerseits stehende Randglied der Schiffbrücke. Dabei rissen die Ankerketten dieses Gliedes, sodaß es bis zur Rheinsheimer Fähre abgetrieben wurde. Das rechts gekuppelte Anhangschiff wurde kopfvor gegen das rechte Ufer getrieben. Während des Abturnens dieses Schiffes war die Schiffahrt auf 2 Stunden gesperrt.

Am 1. Juni kam das Räderboot „Raab Karcher & Cie. VI." mit 2 beladenen und 2 leergekuppelten Anhangschiffen zu Tal. Da der Schleppzug kurz oberhalb der Eisenbahnbrücke zu Germersheim nicht den Talweg einhielt, war es ihm nicht mehr möglich, die Brückenöffnung in gestreckter Richtung zu durchfahren. Infolgedessen fuhr das links gekuppelte Schiff des 1. Anhanges den Brückenpfeiler an und wurde leck. Das links gekuppelte Schiff des 2. Anhanges prallte jedoch so gegen den Brückenpfeiler, daß Pfeiler und Schiff stark beschädigt wurden, während das rechts gekuppelte Schiff kopfvor in die rechte Uferböschung hineintrieb. Dabei fiel ein Matrose über Bord, kam unter die Schiffe und konnte erst unterhalb der Schiffbrücke gerettet werden. Ferner trugen

ein Schiffer und seine Frau Verletzungen davon. Das Boot konnte mit der 1. Länge die Fahrt fortsetzen, während die Schiffe der 2. Länge kurz oberhalb des Landjoches der Schiffbrücke vor Anker gingen. Die Schiffahrt war ¾ Stunden lang gesperrt.

Hessen.

Im Berichtsjahr kamen auf der hessischen Rheinstrecke im ganzen 4 Schiffsunfälle zur Anzeige gegen 16 im Vorjahr.

Sämtliche Unfälle ereigneten sich auf der Strecke Mainz-Bingen bei Tage. Personen sind dabei nicht verunglückt.

Bemerkenswert waren folgende Unfälle:

1. Am 13. Januar 1922 fuhr der den Gebr. Page zu Mannheim gehörige Schraubenschleppdampfer „Pax" am Parallelwerk unterhalb Frei-Weinheim ohne Anhang zu Berg. In unmittelbarer Nähe des Parallelwerks blieb der Dampfer mit der Ruderkette am Steinwurf hängen und legte sich am Parallelwerk fest. Am 14. Januar wurde der Dampfer von der Unfallstelle abgezogen und konnte seine Bergfahrt wieder fortsetzen.

2. Der mit 31800 Zentner Salz beladene Schleppkahn „Duisburg" fuhr am 3. Juni 1922 im Anhang des Schraubenschleppdampfers „Contor" zu Tal und geriet außerhalb des Fahrwassers auf einer Sandschwelle fest. Nachdem alsbald mit dem Leichtern begonnen worden war, wurde der Kahn wieder flott und konnte am 6. Juni 1922 seine Talfahrt wieder fortsetzen.

Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahre 91 Unfälle, davon keiner bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

23	Unfälle	im	Bezirk	Bingerbrück,
9	„	„	„	Coblenz,
12	„	„	„	Cöln,
35	„	„	„	Düsseldorf,
12	„	„	„	Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 15 Dampfer, 62 Schleppkähne, 4 Segelschiffe, 2 Motorboote, 4 Kiesnachen, 3 Landebrücken, 1 Floß.

Eine Sperrung des Fahrwassers im Binger Loch ist im Jahre 1922 dreimal mit einer Gesamtdauer von 22½ Stunden, eine solche des II. Fahrwassers zweimal mit einer Gesamtdauer von 94 Stunden eingetreten.

Von größerer Bedeutung waren die nachstehend beschriebenen Schiffsunfälle.

1. Der mit 300 t Kies beladene „Kiesnachen Nr. 6" sank am 16. Januar 1922 bei km 290. Am 13. Februar wurde derselbe gehoben und aus dem Strom entfernt.

2. Am 20. Januar lag der Schleppkahn „Bremen 100", beladen mit 595 t Braunkohlenbriketts vor der Ladestelle bei Godorf. Von einem Leerschiff wurde ein Draht an das Hinterschiff der „Bremen 100" befestigt, um sich abzuziehen, wodurch der Kahn quer zu liegen kam. Die beiden ausgeworfenen Anker hielten den Kahn nicht mehr und er trieb quer vor mehrere unterhalb liegende Schleppkähne, wobei „Bremen 100" beschädigt wurde. Der Kahn trieb dann noch 1800 m talwärts und sank. Am 27. Januar wurde das Schiff gehoben und abgeschleppt.

3. Der Schleppkahn „Lore" beladen mit 555 t Pflastersteinen trieb am 7. Februar infolge Versagens des Steuerruders gegen den rechtsseitigen Strompfeiler der Straßenbrücke bei Wesel, brach mitten durch und sank.

4. An dem Weserkahn „H. L. T. G. 2", beladen mit 458 t Braunkohlenbriketts, brach am 22. März bei Ehingen, km. 267,3 das Setzbord. Das Schiff lief voll Wasser und versank, das Wrack konnte wegen zu hohen Wasserstandes bis jetzt noch nicht entfernt werden; die Beseitigungsarbeiten sind im Gange.

5. Am 26. Juli fuhr der Schleppkahn „Neptun" mit 993 t Schlacken beladen auf sich selbst zu Tal. Er geriet quer vor den mittleren Strompfeiler der Düsseldorfer Rheinbrücke und sank. Die Arbeiten zur Entfernung des Schiffes sind noch nicht beendigt.

6. Das Motorboot „Schiffahrtsgruppe Ost 14" fuhr am 22. August leer zu Berg. Bei Stromstation 314,0 geriet das Schiff in Brand und versank. Am 22. Oktober wurde das Boot gehoben und aus dem Strome entfernt.

7. Das Segelschiff „Maria" beladen mit 120 t Steinkohlen stieß am 28. September mit einem Schleppzug zusammen und versank. Das Schiff wurde am 10. Oktober gehoben.

8. Am 29. Oktober sank der Güterdampfer „Sultan" an der Werft zu Reisholz liegend. Der Dampfer wurde am 7. Dezember gehoben und abgeschleppt.

9. Das Motorschiff „Preußen", beladen mit 499 t Schamottsteinen befand sich am 26. Dezember auf der Talfahrt. In der Einfahrt zum 2. Fahrwasser am Binger Loch, erlitt das Schiff Ruderbruch, geriet auf das Trennungswerk und trieb von dort quer vor die Bingerlochfelsen, wo es sank. Das Schiff wurde am 19. Januar 1923 aus dem Strome entfernt.

Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

Oberrhein.

Ein Wrack, das sich schon lange Zeit auf dem deutschen Teil des Oberrheins befand, wurde im Juni zufällig durch einen Schleppstrang gefaßt und in das niederländische Fahrwasser geschleppt. Dort wurde es zersprengt.

Waal.

Am 12. Januar wurde bei Wamel das eiserne Fischerboot „God met ons" durch den Schleppstrang eines zu Tal fahrenden Schleppers gefaßt, wodurch das Boot kenterte und sank. Das Schiff wurde im Februar gehoben.

Am 26. Januar sank außerhalb des Fahrwassers bei Tiel infolge durch Treibeis erlittenen Beschädigungen das Fischerboot „Drie Gebroeders". Es wurde im Februar gehoben.

Am 8. März sank bei Varik ein Fischerboot infolge durch Sturm erhaltene Leckage. Das Wrack wurde zersprengt.

Am 11. März geriet infolge starken Stromes der eiserne Schleppkahn „Lisette" bei der Ausfahrt aus dem Kanal St. Andries auf den untersten Leitdamm. Das Schiff kam nach Entladung flott.

Am 22. September sank ohne erkennbare Ursache bei Rossum ein hölzernes Fischerboot. Es wurde die folgende Woche gehoben.

Am 19. Oktober geriet ein hölzernes Fischerboot, als letzter Anhang im Schleppzug fahrend, beim Aufdrehen des Schleppzuges auf eine Buhne. Es kam im November beim Steigen des Wassers flott.

Am 24. November befand sich eine Badeanstalt im Anhang eines Schleppbootes bei Millingen als sie durch Vollaufen einiger Pontons zu sinken anfing. Um ein Sinken zu verhindern wurde die Badeanstalt zwischen den Bühnen auf Grund gesetzt und nach Abdichtung der Lecke abgeschleppt.

Niederrhein und Leck.

Am 2. September sank durch Leckstoßen bei Doornenburg außerhalb des Fahrwassers der eiserne Schleppkahn „Prins Alexander", beladen mit Kies.

Am 5. Dezember sank bei Eck en Wiel außerhalb des Fahrwassers das eiserne Motorschiff „Zuiderzee", beladen mit Stückgütern.

Sämtliche Schiffe sind aus dem Strom entfernt.

Meerwede und Noord.

Am 20. Dezember sank in der unteren Werwede im Fahrwasser bei Sliedrecht infolge Wellenschlags das kleine eiserne Aakschiff „Nooit Alleen", beladen mit Sand.

Die Hebungsarbeiten sind noch nicht beendet.

Neue Maas.

Am 27. Dezember sank in der Neuen Maas am linken Ufer bei Rotterdam durch Sturm das eiserne Aakschiff „Nieuwe Zorg", beladen mit Steinkohlen.

Das Schiff wurde gehoben und entfernt.