

Das Schiffsunglück der "Birsigtal" in Basel

Autor(en): **Keller, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **76 (1958)**

Heft 33

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-64027>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Das Schiffunglück der «Birsigtal» in Basel

DK 656.628.004.67

Kaum war am 2. Juli 1958 das neue Schleppboot der BRAG «Vogelgriff» aus der Taufe gehoben worden (s. S. 437 ffd. Jahrgangs), als anderntags ein bedauerlicher Unfall die Schifffahrt auf dem Rhein zwischen den Kleinhüninger- und den basellandschaftlichen Hafenanlagen für fast 12 Tage vollständig blockierte. Am Freitag, 3. Juli, kenterte um 13.50 h die MS «Birsigtal» bei ihrer Bergfahrt mit einer Ladung von rd. 1000 t Koks, da plötzlich einer ihrer beiden 450-PS-Dieselmotoren durch Schwemmgut lahmgelegt wurde. Der noch intakt gebliebene Motor war nämlich ausserstande, das schwer beladene Schiff mit einem Totalgewicht von rund 1230 t beim damaligen Hochwasserstand allein durch die Strömung der Jochbogen der Mittleren Rheinbrücke zu bringen. Das 83 m lange Schiff legte sich quer zum Fluss und schlug hart am mittleren Pfeiler auf. Durch diesen Aufprall wurde das Schiff geknickt und erhielt verschiedene lecke Stellen am Rumpf. Zunächst blieb es in seiner Lage vollbeladen liegen; durch das Personenschiff «Strasbourg» konnte die Besatzung der «Birsigtal» gerettet werden.

Das wichtige Problem bestand weniger in der Bergung des verunglückten Schiffes, sondern in der Art und Weise, die Durchfahrt zu den basellandschaftlichen Hafenanlagen und nach Rheinfeldern möglichst rasch wieder freizulegen. Als erste Massnahme wurde zunächst das Entleeren des Schiffes beschlossen, und da alles sehr schnell gehen musste, blieb nichts anderes übrig, als den Koks in den Rhein zu werfen (mancher Zuschauer hätte nur einen bescheidenen Teil dieses Brennstoffes lieber in seinem Keller gesehen). Anschliessend sollte das Wrack, welches in der Zwischenzeit bereits auf Grund gesunken war, an das Kleinbasler Rheinufer gezogen werden. Um das Gelingen dieses Manövers sicherzustellen, entschlossen sich die zuständigen Fachleute, an der ETH Modellversuche durchführen zu lassen. Das Wasserbaulaboratorium war in der Lage, diese sofort an die Hand zu nehmen. Das Ergebnis erhärtete die Vermutung, dass es bei entsprechender Verankerung gelingen sollte, das Wrack in der vorgesehenen Weise ans Ufer zu ziehen, falls mindestens der halbe Schiffsraum leergespumpt würde.

Fast pausenlos hat man die Vorbereitungen zur Bergung des Schiffes vorangetrieben. Die lecken Stellen wurden soweit möglich mit allen Mitteln abgedichtet, wobei natürlich auch Taucher zum Einsatz kamen. Am Sonntag, 13. Juli, morgens 5 h, konnte mit der Schlussphase der Bergungsaktion begonnen werden. Zuerst wurden die Kammern des Schiffes, die noch intakt waren, oder bei welchen die schadhafte Stellen abgedichtet werden konnten, ausgepumpt. Sechs Motorpumpen und ausserdem das Löschboot St. Florian wurden dazu eingesetzt. Gegen Mittag erhielt das Schiff soviel Auftrieb, dass das Wasser unten durchströmen konnte und damit der starke Staudruck wesentlich abgemindert wurde. Nun konnte das Schiff unter der Leitung des Havarieexperten W. Grotloh mit sechs Drahtseilen, Flaschenzügen und Winden und mit Hilfe des Windenschiffes «Krampfer» an das Kleinbasler Ufer manövriert werden.

Die Kraftübertragung erfolgte zur Hauptsache über drei Seile, die an zwei am Kleinbasler Ufer eigens dafür errichteten Pollern und am rechten Pfeiler der Wettsteinbrücke befestigt waren. Die anderen Seile dienten mehr zur Sicherung. Die gesamte Zugkraft betrug rund 100 bis 120 t, wobei in der Berechnung der Reibungsbeiwert die grosse Unbekannte war. Durch vorsichtige Schätzung ist aber die Dimensionierung richtig erfolgt und damit die Aktion vollauf geglückt. Im Laufe des Sonntags gelang es, das Wrack soweit von der Mittleren Rheinbrücke wegzuziehen, dass bis am Montagabend die Strömung zwischen den Brückenpfeilern der Mittleren Rheinbrücke die Freigabe der Schifffahrt zulies. Dank der Zusammenarbeit aller beteiligten Instanzen war es möglich, diese grösste Bergungsaktion, die je in Basel infolge eines Schiffunglückes nötig war, zu einem guten Abschluss zu bringen.

Der Schaden, den das Unglück verursacht hat, ist schwer abzuschätzen. Das Schiff samt Ladung hatte etwa den Wert von rund einer Million Franken und war versichert. Weit schwerwiegender aber ist der Folgeschaden, der durch den Unterbruch der Schifffahrt entstanden ist. 29 Schiffe mussten auf die Bergfahrt warten, und 23 Schiffen war der Weg rhein-

abwärts versperrt. Die Versicherung haftet für diese indirekten Schäden nicht. Es stellt sich somit die Frage, wie sich in Zukunft solche Unfälle mit einer derart weittragenden Konsequenz vermeiden lassen.

Adresse des Verfassers: Ing. E. Keller, bei Gebr. Gruner, Nauenstrasse 7, Basel

Nekrologe

† **Otto Oberholzer**, Ingenieur für Projekte, Studien und Bauleitung am Baudepartement Basel-Stadt, verschied völlig unerwartet an einem Herzinfarkt in der Nacht vom 3. auf den 4. Juni, mitten aus einer rastlosen Tätigkeit.

Otto Oberholzer war heimatberechtigt in Wald im Zürcher Oberland. Das Licht der Welt erblickte er aber in der kleinen Gemeinde Lindau (Kt. Zürich) am 21. Sept. 1902, wo sein Vater als Lehrer tätig war. Später siedelte die kleine Familie nach Zürich über. Die Umwelt des Erziehers, in welcher der Verstorbene aufwuchs, war für sein ganzes Leben richtunggebend: Geben und vermitteln, helfen und im Beruf vor allem dienen, das waren die Grundzüge seines nobelen Wesens, das ganz in der pädagogischen Gedankenwelt verwurzelt war.

Nach dem Besuch der Industrieschule in Zürich absolvierte O. Oberholzer 1921 bis 1925 die Ingenieurschule der ETH, wo er sich das Diplom eines Bauingenieurs erwarb. Er diplomierte im Stahlbrückenbau, obschon sein grosses Interesse für Wasserkraftanlagen und seine erste praktische Tätigkeit als Hilfsingenieur bei der Illsee-Turtmann AG. im Wallis erwarten liess, dass er sich diesem Gebiet zuwenden werde. Tatsächlich trat er 1925 zunächst in das Bureau Dr. J. Büchi in Zürich ein, wo er sich mit der allgemeinen Projektierung von Wasserkraftanlagen und mit statischen Berechnungen von Staumauern befasste. Gerade diese Tätigkeit und seine Vorliebe für Mathematik mag ihm seine Begabung für die Baustatik zum Bewusstsein gebracht haben. So verliess er die Domäne des Kraftwerkbaues, um als Statiker für Eisenkonstruktionen in die Firma Gutehoffnungshütte in Oberhausen (Rheinland) überzutreten, deren Brückenbauabteilung ihren Sitz in Sterkrade hat. Das grosse deutsche Stahlbauunternehmen hatte damals unter andern Aufträgen auch denjenigen für die Neuerstellung der im Kriege 1914 bis 1918 zerstörten Hängebrücke über die Save in Belgrad. Welche herrliche Aufgabe bedeutete es für O. Oberholzer, im Team der Baustatiker bei der Berechnung der Brückenkonstruktion mitzuwirken!

Aber mitten in seiner neuen und fruchtbaren Tätigkeit traf ihn ein harter Schlag. Nach kaum einjähriger Ehe starb seine junge Frau samt dem Kindlein, dem sie das Leben schenken wollte. Leidgeprüft kehrte O. Oberholzer Ende 1930 in die Schweiz zurück und fand in der Eisenkonstruktions-Werkstätte Döttingen der Firma Conrad Zschokke ein neues Wirkungsfeld als Statiker und Konstrukteur. Doch er sehnte sich nach einer anderen Tätigkeit. Da kam es ihm gelegen, dass 1933 das Baudepartement Basel-Stadt einen Bauingenieur für die Organisation, Durchführung und Auswertung von Verkehrszählungen im Gebiete der Stadt Basel suchte. Es handelte sich damals um die Schaffung von Grundlagen für die Lösung verschiedener stadtplanerischer Probleme, unter anderem auch um den Entscheid der stark umstrittenen Frage, ob vorgängig dem Bau einer neuen oberen Rheinbrücke die Wettstein-Brücke zu verbreitern sei.

O. Oberholzer bewarb sich mit Erfolg um diese Stelle und trat somit im Jahre 1933 in den Staatsdienst über, ein Tätigkeitsgebiet, für das der nunmehr Verstorbene denkbar gut geeignet war. Er löste die ihm gestellte Aufgabe mit grossem Geschick und wies nach, dass vom verkehrstechnischen Standpunkt aus die Verbreiterung der Wettsteinbrücke der Erstellung einer weiteren stromaufwärts geplanten neuen Rheinbrücke oder der Verbreiterung der Johannerbrücke voranzugehen habe. Dank seinen praktischen Erfahrungen im Stahlbrückenbau wurde er als Mitarbeiter bei den Vorstudien für die Verbreiterung der Wettsteinbrücke zugezogen und schliesslich wurde ihm die Bauleitung für den stahlbaulichen Teil der Verbreiterungsarbeiten übertragen, eine Arbeit, die knapp vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges beendet werden konnte.