

„HANSA“

DEUTSCHE NAUTISCHE ZEITSCHRIFT

ORGAN

FÜR

SEEWESEN, SCHIFFBAU UND SCHIFFSMASCHINENKUNDE.



Büchersammlung

JAHRGANG 1891.

hamburgischen Instituts

Schiffs- und Tropenkrankheiten

Abt. HAMBURG.

ECKARDT & MESSTORFF

BUCH-, LAND- UND SEEKARTENHANDLUNG.

STEINHÖFT No. 1.

haltende Schleuse in Verbindung, so dass von Rendsburg aus also eine Gabelung des Wasserweges nach der Nordsee (nach Tönning einer- und nach Brunsbüttel andererseits) stattfindet.

Die Aushebung des Canals ist bereits soweit gediehen, dass sich mit Sicherheit die Innehaltung des auf den 3. Juni 1895, genau 8 Jahre nach der am 3. Juni 1887 bei Kiel durch Kaiser Wilhelm I. vollzogenen Grundsteinlegung, festgesetzten feierlichen Eröffnungstermins voraussehen lässt. Besondere technische Schwierigkeiten sind bei dem Werke, bei welchem es sich um eine Erdbewegung von rund 75 Millionen Cubikmeter handelt, nicht zu bewältigen, mit Ausnahme der Führung des Canals durch die nassen Moor-gegenenden des Kudensees, welche besondere und ziemlich umfangreiche Dammschüttungen von festem Boden zur Sicherung der Uferböschungen erforderlich machen.

Zum Theil sind Strecken des neuen Canals zwischen Rendsburg und Kiel schon dem Betrieb übergeben, jedoch ist daselbst noch eine fortschreitende weitere Vertiefung durch Schwimmbagger erforderlich. Die Wasserhaltungen des Eiderkanals zwischen Rendsburg und Kiel, welche vermittelt 6 Schleusen drei Terrassen umfassen, fallen in Zukunft fort, wodurch der Wasserspiegel des alten Canals in seiner höchsten Haltung zwischen Königsförde und Rathmannsdorf um ca. 7 m gesenkt, und der vom Canal berührte Fleinhuder See auf etwa die Hälfte seines Areals reducirt wird. Die Senkung des Wasserspiegels des Eiderkanals erfolgt für die verschiedenen Wasserhaltungen desselben in nachstehenden Terminen: Die erste Senkung findet in der Scheitelstrecke des Eiderkanals zwischen Königsförde und Rathmannsdorf am 1. Jan. 1892 statt; die zweite und dritte Senkung findet für die anderen beiden Wasserhaltungen am 1. Januar 1893 statt, sodass von da an der neue Canal bereits im Niveau seines zukünftigen Wasserspiegels jedoch in noch nicht vollständig erreichter Tiefe von 9 m befahren werden kann.

Die Herstellung des Canals ist zu 156 Millionen Mark veranschlagt, welcher Betrag als ausreichend erachtet wird. Die Bauausführung ist seitens der Kaiserlichen Bauverwaltung an verschiedene Unternehmer vergeben; die Vergabe der Arbeiten erfolgt getrennt im Verdingungswege je nach dem bevorstehenden Baupensum; die Erdarbeiten sind sämmtlich vergeben und ziemlich weit ausgeführt; gegenwärtig ist man mit Fundirung der Schleusen und Brücken und einzelt schon mit Aufstellung der Eisenkonstruktion beschäftigt. Verzögerungen irgendwie nennenswerther Art sind nicht vorgekommen.

Der Verkehr des Canals wird nur auf ca. $\frac{2}{3}$ von jenen 24,000 Dampf- und Segelschiffen mit zusammen 8,300,000 Reg.-Tonnen geschätzt, welche im Durchschnitt der Jahre 1877—81 jährlich ihren Weg zwischen solchen Häfen der Ost- und Nordsee nehmen, dass ihnen der Canal eine wesentliche Reiseabkürzung bieten würde. In den späteren Jahren hat der Nord-Ostsee-Verkehr sich noch ganz ausserordentlich gehoben. Man nimmt auf Grund der früheren Verkehrszahlen an, dass im Ganzen jährlich 18,000 Schiffe mit rund $5\frac{1}{2}$ Millionen Reg.-Tonnen den Canal passiren, so dass täglich als höchstes Maass ca. 27 Dampfer und 30 Schleppzüge von je 3—4 Seglern nach einer Richtung hin durch den Canal fahren werden. Für den Verkehr der Segler ist die Bugsirung derselben in Schleppzügen von 3—4 Schiffen vermittelt Schleppdampfer vorgesehen. Dieser Betrieb soll seitens der Canalverwaltung ausgeführt, und auch Nachts bei elektrischer Beleuchtung der Canalstrecke aufrecht erhalten werden. Die Dauer der Canalfahrt ist mit allen Aufhalten bei einer statthaften Fahrgeschwindigkeit von 5,3 Seemeilen in der Stunde auf höchstens 13 Stunden angenommen. Zur Deckung der auf jährlich rund 1,9 Mil-

ionen Mark veranschlagten Unterhaltungs- und Betriebskosten sowie zur theilweisen Verzinsung des Baukapitals soll eine Abgabe von den passirenden Schiffen erhoben werden, die, bei freier Benutzung aller sonstigen Betriebs- und Schiffahrtseinrichtungen des Canals, zu durchschnittlich 75 Pfg. per Registertonne Reinschiffbarkeit vorläufig angenommen wird. Der Tarif wird vom Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrath festgestellt und es werden vor seiner dauernden Inkraftsetzung die Schiffahrtakreise gehört werden.

Ueber die Schiffahrtsverschiebung im Verkehre zwischen Nord- und Ostsee giebt die unten rechts in unserer Zeichnung*) enthaltene Skizze einigen Anhalt. Aus derselben ist zu ersehen, von welchen Häfen aus eine wesentliche Fahrtabkürzung bei Benutzung des Nord-Ostsee-Canals stattfindet, und es ist dort durch eine stark punktirte Linie angedeutet, welche dieser Schiffsbewegungen sich in Zukunft durch den Nord-Ostsee-Canal vollziehen werden.

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Hamburg.

Sitzung vom 29. October. Verhandelt wurde über die Collision der Dampfer Procida und Athabasca. Der Spruch des Seeamtes lautet:

Der Zusammenstoss des deutschen Dampfers „Procida“ mit dem britischen Dampfer „Athabaska“ oberhalb der östlichen Finkenwärder-Baake auf der Elbe, in Folge dessen der letztere sank und wrack wurde, ist dadurch herbeigeführt, dass einmal die „Athabaska“, nachdem sie wieder flott geworden und die 3 rothen Laternen heruntergeholt, der überholenden „Procida“ kein Hecklicht oder Flackerfeuer zeigte und ferner dadurch, dass die „Procida“, nachdem sie die „Athabaska“ als dunklen Gegenstand gesichtet, nicht sofort durch Rückwärtsarbeiten ihrer Maschine die Vorwärtsfahrt verringerte und der „Athabaska“ sich mit grösster Vorsicht näherte, sondern mit gestoppter Maschine und „Hart-über“ gelegtem Ruder an derselben vorbeifahren wollte. Die von der „Athabaska“ geführten Zolllaternen ersetzen die nach Art. II der internationalen Ausweicheregeln vorgeschriebenen Lichter nicht.“

Der Zusammenstoss fand am 7. October 8 Uhr Abends in der Elbe zwischen der Königs-Baake und dem Quai von Neumühlen statt. Die aus See aufkommende Athabasca hatte beim Passiren der Königsbaake den Grund berührt und war für kurze Zeit sitzen geblieben. Die drei rothen Lichter wurden während des Festsitzens gezeigt und die Zolllampen brannten nach Aussage der Zeugen hell. Als der Dampfer wieder anfang Fahrt zu machen, wurden die drei rothen Lampen wieder heruntergeholt und die Seitenlaternen ausgesetzt.

Kurz darauf rannte die von hinten aufkommende Procida die Athabasca mittschiffs im Kohlenbunker an, und beschädigte sie dergestalt, dass der Kesselraum sich sofort mit Wasser füllte. Die Procida hatte bedeutenden Schaden am Bug erhalten. Die Athabasca, welche an der Collisionstelle sitzen blieb, brach noch in derselben Nacht durch und wurde später von den Eigenthümern abandonnirt.

In seiner Beurtheilung des Falles erörtert das Seeamt zunächst ob die Athabasca zur Zeit als sich die Procida demselben näherte wieder flott gewesen, mithin manövrierfähig war und Fahrt durch das Wasser machte.

An der Hand der Zeugenaussagen kommt das Seeamt zu dem Resultat, dass die Athabasca Fahrt durch das Was-

*) Vergl. die Karte in voriger Nummer.

ser, wenn auch nur geringe Fahrt machte, indessen dieselbe genügend um das Schiff als manövrirfähig anzusehen, besonders da erwartet werden durfte, dass dasselbe jeden Augenblick mehr Fahrt voraus durch das Wasser bekommen würde. Die mehr oder minder-grosse Fahrt eines Schiffes sei nicht für die Manövrirfähigkeit desselben entscheidend, denn dies würde zu den gewagtesten Consequenzen führen, im vorliegenden Falle aber zu einer gefährlichen Täuschung der Procida Veranlassung gegeben haben.

Man habe daher auf der Athabasca durchaus correcter Weise die drei rothen Laternen heruntergeholt. Das Seeamt erörtert gleichfalls an der Hand der Zeugnisaussagen dann weiter, ob die Positionslichter und die Zolllaternen zur Zeit der Collision gebrannt, resp. rechtzeitig ausgesetzt seien und kommt zu dem Resultat, dass dies gleichfalls der Fall gewesen sei.

Dann wird erörtert, welches dieser Lichter der Procida in Sicht sein musste und wird aus der Beweisaufnahme gefolgert, dass die Seiten-Lichter und das Topplicht nicht gesehen werden konnten, da die Collision unter einem Winkel von 30—45 Grad von hinten stattfand, die Procida somit in weniger als 6 Strich von hinten aufkam, dass also die Zolllaternen gesehen werden mussten, da diese nach dem Zollregulativ für die Unterelbe ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 12 Compassstrichen und zwar 6 Strich nach jeder Seite hinauswerfen.

Aus der Lage der Schiffe wird gefolgert, dass die Procida zweifellos ein überholendes Schiff war.

Einem solchen musste aber nach Art. 11 der internationalen Ausweichregel ein weisses Hecklicht oder ein Flackerfeuer gezeigt werden.

Es wird demnach erörtert, ob das Zeigen jener Zolllaternen für die Befolgung des Artikel 11 des Strassenrechts genüge und da wird zunächst darauf hingewiesen, dass dieselben lediglich ihre Bestimmung im Zollinteresse haben. Als solchen sei ihnen bezüglich ihrer Anbringung speciell vorgeschrieben, dass die beiden Laternen, die obere mit weissem, die untere mit grünem Lichte an der Stelle gezeigt werden sollen, wo am Tage die Zollflagge weht und diese Zollflagge soll an hinteren Mast und zwar in der Regel an der Gaffel oder auf dem Flaggenstock am Heck geführt werden.

Diese Bestimmung zeige aber deutlich, dass die Zolllaterne das im Art. 11 vorgeschriebene Hecklicht nicht unbedingt ersetzen könnte. Es sei offenbar nicht die Meinung des Gesetzgebers gewesen, dem Hecklicht eine so beliebige Anbringung zu gestatten, da dasselbe dann leicht seinen Zweck verfehlen würde, sondern jenes Licht solle vom Heck des Schiffes aus gezeigt werden und hatte die directe Bestimmung als Warnungssignal für etwaige überholende Schiffe zu gelten, wie dies ja auch besonders das zulässige Flackerlicht zeige, das Charakteristische jenes im Art. 11 vorgeschriebenen Lichtes und Feuers liege also gewissermaassen in dem Zeigen zum gegebenen Momente zur Abwendung einer Gefahr, die aus dem Ueberholen eines vorausgefahren an sich nicht sichtbaren Schiffes entstehe. Es liege an sich daher auch nicht eigentlich in der Bestimmung des Hecklichtes, dass es als ein festes geführt werden sollte. Nun würde in belebten Gewässern immerhin ein solches festes Hecklicht, weil zweckmässig, wohl zulässig sein und unter Umständen konnten daher die Zolllaternen den Zweck des Hecklichtes praktisch ersetzen, zumal dieselben an sich eine jenen Zweck erfüllende Einrichtung hatten, allein man würde nie sagen dürfen, weil die Zolllaternen brennen, bedarf es auf dem Elbrevier keines weiteren Hecklichtes für etwaige überholende Schiffe. Die im Art 11 enthaltene Bestimmung sei als absolute, nicht durch ihre im einzelnen Falle festzustellende Nothwen-

digkeit oder Zweckmässigkeit bedingte, zu betrachten: ihre Nichtbefolgung sei eine Ordnungswidrigkeit.

Man habe auf der Athabasca auf aufkommende Schiffe, wie unumwunden zugegeben, nicht geachtet, weder als man an Grund gekommen, noch später als die rothen Laternen heruntergezogen seien. Man habe die Procida erst bemerkt, als sie dicht herangekommen sei, da habe man Pfeifensignale gegeben, die aber nicht genügten. Es hätte auf der Athabasca des Zeigens eines Hecklichtes oder eines Flackerfeuers bedurft.

In dieser Beziehung habe die Athabasca die nöthigen Versuche ausser Acht gelassen und somit gegen Art. 11 und 24 der Vorschriften des Strassenrechtes verstossen.

Was nun das von der Procida geübte Verhalten anbetreffe, so frage es sich, ob auf derselben guter Ausguck gehalten sei und da liesse sich nicht verkennen, dass die mit der Führung des Schiffes betrauten Personen auf dem Platze gewesen seien. Auffallender Weise seien von keinem derselben aber die Lichter der Athabasca gesehen, obwohl wie schon erwähnt die Zolllaternen und ebenso auch die 3 rothen Laternen nach Lage der Schiffe hätten in Sicht sein müssen. Das Aufziehen der rothen Laternen sei etwa 6—7 Minuten vor der Collision erfolgt, als die Procida die Königsbaake bereits passirt haben musste, das Herunterholen 3—4 Minuten vor der Collision.

Die Möglichkeit, dass jene Lichter sich vielleicht von den bei Hamburg und Altona vorausbefindlichen Lichtern nicht genügend abgehoben hatten, müsse zugegeben werden: der Vorwurf der Unvorsichtigkeit sei der Führung der Procida nicht zu machen, da eine solche nicht nachzuweisen sei. Das Seeamt habe aber doch den moralischen Eindruck gewonnen, als ob man noch besser hätte aufpassen können.

Das Insiehtkommen der Athabasca als dunkler Gegenstand sei mindestens 3 Minuten vor dem Zusammenstoss erfolgt. Bei der Erörterung der Massnahmen, welche in dieser Zeit getroffen zur Vermeidung der Collision, kommt das Seeamt zu dem Resultate, dass man auf der Procida darin nicht richtig gehandelt habe, sich mit dem Stoppen der Maschine und dem Steuerbord-Ruderlegen zu begnügen, sondern man hätte, da jener dunkle Gegenstand im Fahrwasser doch zweifellos eine grosse Gefahr in sich barg, die noch immer erhebliche Vorwärtsfahrt, welche nach gestoppter Maschine mit Fluth und Wind etwa noch 5 Meilen per Stunde betragen habe, durch sofortiges Rückwärtsarbeiten der Maschine wesentlich verringern müssen und sich jenem nicht erkennbaren Gegenstände nur mit der allergrössten Vorsicht nähern dürfen.

Man hätte namentlich in Erwägung ziehen sollen, dass jener Gegenstand eins der Dampfschiffe sei, deren Vorfahrt man genau kannte.

Die Folge, dass man das Schiff mit der erhaltenen Fahrt weiter laufen liess, war die, dass, als man die Gefahr erkannte, das Rückwärtsarbeiten der Maschine nichts mehr nützen konnte.

Wenn so verfahren wäre, hätte man sowohl dem Art. 18 als auch dem Art. 24 der Kaiserl. Verordnung gehorcht, was nun nicht geschehen sei.

Vermischtes.

Auf Grund des § 53 des Gesetzes, betreffend die Unfallversicherung der Seeleute und anderer bei der Seeschifffahrt betheiligter Personen, vom 13. Juli 1887 wird, nachdem die Neuwahlen für die in Gemässheit § 52 erster Absatz ausgeschiedenen Beisitzer und Stellvertreter erfolgt sind, die jetzige Zusammensetzung des für die Section III der See-Berufsgenossenschaft errichteten Schiedsgerichts öffentlich bekannt gemacht. Vorsitzender: Dr. juris J. H. Steinthal, Vorsitzender in der Schätzungs-Commission für Expropriations-sachen, wohnhaft Hamburg. Stellvertreter des Vorsitzenden: