

<Die Havarie des Jahrhunderts>

Autor(en): Peter Ehrsam
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1987

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/8b8ccf4c-3dce-40e1-994f-a54bc252fcc5>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke 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 schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

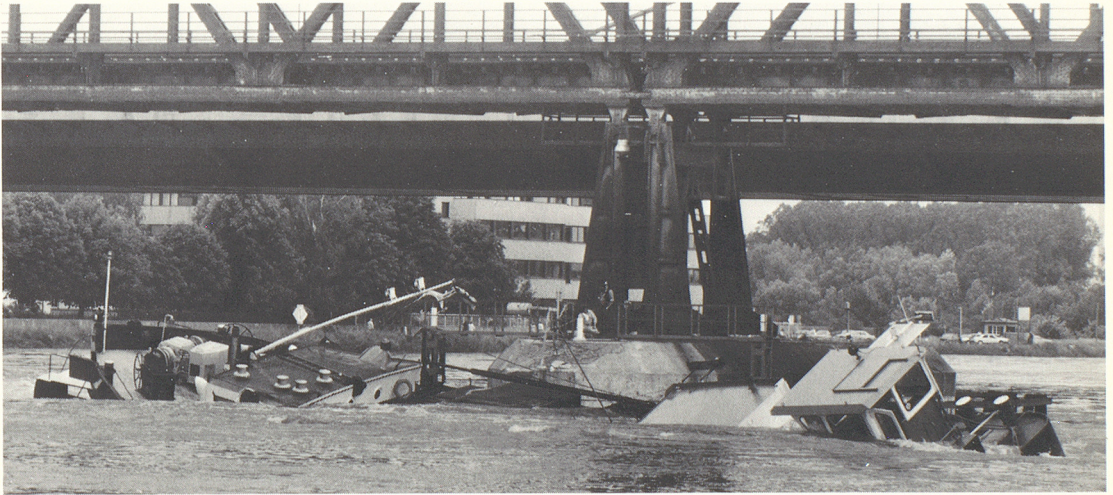
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

«Die Havarie des Jahrhunderts»



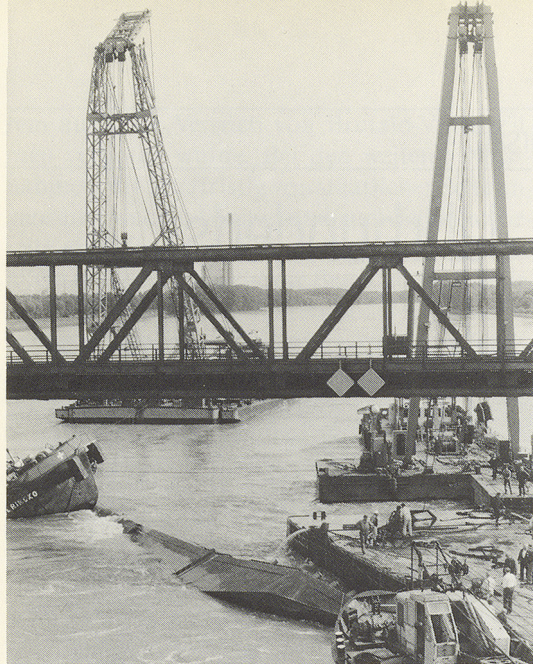
Am 9. Juni 1987 sanken am frühen Morgen zwei Schiffe der Schweizerischen Reederei und Neptun AG vor der Eisenbahnbrücke bei Maxau/Karlsruhe. In Kreisen der Rheinschiffahrt sprach man von «der Havarie des Jahrhunderts». Schon am Beginn der Grossschiffahrt auf dem Rhein nach Basel stand ein Schiffsuntergang. Elf Tage nachdem am 2. Juni 1904 die Ankunft des ersten Schleppzugs in Basel gefeiert worden war, sank der Schleppkahn «Christina» bei der Hüniger Schiffbrücke.

In die nun über achtzig Jahre alte Geschichte der modernen Basler Rheinschiffahrt schrieben sich immer wieder kleinere und grössere Schiffsunfälle ein. Und oft bildeten Brückenpfeiler die letzte Station verunglückter Schiffe. In den 1950er und 1960er Jahren blieben zweimal grosse Güterschiffe an der Johanniterbrücke hän-

△
Unmittelbar nach dem Unfall: Vom Motorschiff «Orinoko» blieb nur noch der Bug (links), vom Leichter «Pavo» nur noch das Heck (rechts) sichtbar.

gen. Einmal erlitt ein Motorschiff an einem Pfeiler der Wettsteinbrücke Schiffbruch. 1954 beendeten zwei Baggerschiffe, die vom Hochwasser losgerissen worden waren, an der Mittleren Brücke ihre unfreiwillige Fahrt.

Noch zweimal trug sich inzwischen die Mittlere Brücke als Untergangsstation in die Schiffsbücher ein. Am 4. Juli 1958 erlitt das Motorgüterschiff «Birsigtal» auf der Bergfahrt mitten in der Stadt Motorschaden, wurde vom – mittelstarken – Hochwasser rheinabwärts getrieben und quer gegen die Brückenpfeiler geschmettert. Elf Tage nahmen damals die Bergungsarbeiten in Anspruch. 1984, am 28. September, folgte das nicht minder spektakuläre Unglück mit dem



△ Hebekrane aus deutschen und holländischen Häfen im Einsatz. Der Schubleichter «Pavo» hatte sich in Schräglage unter den Bug des Motorschiffs «Orinoko» geklemmt.

Schubleichter «Corona», der sich ähnlich wie das Motorschiff «Birsigtal» quer vor die Brücke legte, nachdem er knapp oberhalb der Brücke bei ebenfalls hoher Wasserführung aus der Verrossung mit dem Schubschiff gerissen war. Diesmal beanspruchten die Bergungsarbeiten 17 Tage.

Das grösste bisherige Schiffsunglück, von dem die schweizerische Rheinschifffahrt betroffen wurde, ereignete sich am 9. Juni 1987 bei Maxau/Karlsruhe. In plötzlich aufkommendem Nebel und bei hohem Wasserstand fuhr das Motorschiff «Orinoko» mit dem seitlich angekoppelten Motorschubleichter «Pavo» gegen einen Pfeiler der kurz nach dem Zweiten Weltkrieg behelfsmässig errichteten Maxauer Eisenbahnbrücke. Innerhalb weniger Minuten sanken die beiden der Schweizerischen Reederei und Neptun AG, Basel, gehörenden Einheiten.

Wie schon bei den früheren schweren Schiffsha-

variern vor der Basler Mittleren Brücke waren auch bei Maxau glücklicherweise keine Verletzten oder gar Todesopfer zu beklagen. Dank der harmlosen Kiesladung blieb auch das Risiko einer Gewässerverschmutzung aus.

Verheerend waren allerdings die Folgen für die internationale Rheinschifffahrt, die bis zum 25. Juni vollständig unterbrochen und anschliessend bis zum 20. Juli Einschränkungen unterworfen blieb. Die Schifffahrt hätte in dieser Zeit allerdings auch wegen des Hochwassers an mehreren Tagen eingestellt werden müssen. Aber gerade die hohen Wasserstände behinderten die Bergungsarbeiten wochenlang. Der Wasserdruck hatte dafür gesorgt, dass sich die beiden gesunkenen Schiffskörper in den Rheingrund eingruben. Trotz dem Einsatz von Spezialisten aus mehreren Ländern dauerte die Bergung 42 Tage.

Am 9. Juli – einen Monat nach dem Unglück – konnte der Bugteil des MS «Orinoko» gehoben werden.

