



Das gesunkene RTS Padella

LLOYD'S LIST

AND SHIPPING GAZETTE

ESTABLISHED 1734

LONDON: TUESDAY, OCTOBER 25, 1960

PADELLA (barge). — Basle, Oct. 21. — When tug GLARUS was towing tank barge Padella (not BADELLA as reported in issue of Oct. 21) up river here on Oct. 20, her machinery failed and the barge drifted back and sank at 7 a.m. in an oblique position in front of an arch of the Johanniter Bridge. The five persons on board were saved. At present navigation to the ports of Birsfelden and Auhafen is stopped. One channel will be opened when the Padella, which apparently is not leaking, is safely tied up and secured to the bridge preparatory to lightering and discharging prior to lifting. The barge is of 983 tons deadweight, length 73 metres, breadth 9 metres, with draught of 2.32 metres, and was on voyage from the British Petroleum refinery at Dinslaken to Auhafen with 944 tons of heavy fuel oil.

Der Unfallhergang

In der englischen Zeitung Lloyd's List and Shipping Gazette, in der sämtliche sich auf der Welt ereignenden Schiffsunfälle veröffentlicht werden, erschien die Meldung, dass RTS Padella am Donnerstag, den 20. Oktober 1960, mit einer Ladung schweren Heizöls im Anhang des Schleppers Glarus durch Basel Richtung Birsfelden fuhr. Oberhalb der Johanniterbrücke setzte der Motor des Schleppers aus und die ganze Komposition sackte stromabwärts, da die geworfenen Anker auf dem felsigen Grund des Strombettes nicht fassten. Der Tankkahn Padella schlug an dem zunächst dem

Grossbasler-Ufer gelegenen Pfeiler der Johanniterbrücke auf, kam quer zur Stromrichtung zu liegen, wurde vom Wasser überflutet und sank kurz darnach. Der Schiffsführer, seine Frau, sein vierjähriges Kind und die Besatzung konnten sich in letzter Minute in Sicherheit bringen.

Der Bergungsplan

L. Knörzer, Leiter des Havariedienstes der Schweizerischen Reederei AG., eilte sogleich an die Unfallstelle, um die ersten Massnahmen zu treffen.

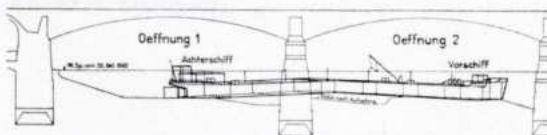
Mit der Leitung der Bergung wurde der Schifffahrtsexperte W. Grotloh beauftragt. Er kam mit den Havariespezialisten der Reederei und der Leitung der Bergungsfirma überein, die Hebung des Schiffes nach dem folgenden, aus drei Phasen bestehenden Plan in Angriff zu nehmen:

1. Sicherung des Schiffes, (sofort eingeleitet)
2. Leichterung des Schiffes,
3. Wegschaffung des Schiffes.

Schifffahrtspolizeiliche Massnahmen

Das Rheinschiffahrtsamt Basel, dem die schifffahrtspolizeilichen Aufgaben für die Gross-Schiffahrt im Raume des Kantons Basel-Stadt übertragen sind, hat auch für die Sicherheit des Schifffahrtsweges besorgt zu sein. Sofort nach dem Unfall sperrte es bis zur Sicherung des gesunkenen Schiffes die Fahrt von und nach der Schleuse Birsfelden und erliess die vorläufigen polizeilichen Anordnungen, die in der Einführung des Einbahnverkehrs und in der Vorschreibung eines Vorspannbootes bestanden.

Das Polizeiboot des Polizeidepartementes unterstützt das Rheinschiffahrtsamt, das nur über wenig Aussenpersonal verfügt, jeweils bei der Durchführung seiner Aufgaben. Neben der anfänglichen Hilfeleistung bei der Rettung der Besatzung war das Polizeiboot während der Bergungsarbeiten für die Sicherheit der Bergungsequipe eingesetzt und bereit, eventuell ins Wasser



fallende Arbeiter aufzunehmen. Daneben waren dem mit Telephonie ausgerüsteten Boot noch Übermittlungs- und Verbindungsaufgaben zwischen den verschiedenen Arbeitsplätzen der Bergungsmannschaft übertragen.

Die Sicherung

Da jeder Sog und Wellengang vorbeifahrender Schiffe bewirken konnte, die Lage des ungesicherten Schiffes zu verändern, war es notwendig, dass die Schifffahrt vorübergehend gesperrt wurde. RTS Padella, das auf der Höhe von Raum 4 am Pfeiler der Johanniterbrücke angeschlagen hatte, lag quer im Strom, so dass die Gefahr eines Abknickens des Schiffshecks stromabwärts bestand. Es war daher angebracht, zuerst die am meisten gefährdete Partie, nämlich das Heck bergwärts zu sichern. Da sich in der Umgebung der Brücke aber keine Poller befanden, war es nötig, Drähte über mehrere hundert Meter Entfernung von der Schiffllände bei der Mittleren Rheinbrücke zu dem an der Johanniterbrücke gesunkenen Schiff zu legen. Um die Drähte rack zu halten, wurde der «Krampfer», das Windenschiff der Basler Rheinschifffahrt AG., dazwischen gesetzt.

Die Leichterung

Die Fachleute waren sich im klaren, dass das Schiff, wenn man es hinten leichterte, langsam aus dem Wasser und mit der Zeit in stromrechte Lage zu liegen kommen musste. Als Leichterschiff wurde MTS Campanula, mit Schiffsführer M. Wehrli an Bord, eingesetzt und oberhalb der Unfallstelle am Rheinufer festgemacht. Das Problem bestand nun darin, zwischen dem gesunkenen Schiff und der Campanula eine Schlauchverbindung für die Leichterung herzustellen. Für diese anfänglich rund 50 m lange Leitung musste das benötigte Material von dritter Seite beschafft werden. Da schweres Heizöl, das eine zähe, dickflüssige Masse bildet, vor dem Pumpen immer zuerst mit Dampf erwärmt wird, waren auch fürsorglicherweise

Massnahmen für die Beschaffung einer Dampf- anlage und einer Dampfleitung zu treffen.

Einsatz eines Tauchers

Das Schiff lag mit dem Achterdeck zwei bis drei Meter unter Wasser, leicht nach Oberstrom gekentert. Für den Anschluss der Pump- und Dampfleitung an die Stützen des Schiffes unter Wasser musste ein Taucher eingesetzt werden, der eine öl-, wasser- und luftdichte Verbindung herzustellen hatte. Die starke Strömung über dem Wrack und die grosse Tiefe machten die Arbeiten des Tauchers recht beschwerlich, da er ständig der Gefahr des Wegrutschens ausgesetzt war. Als Strömungsbrecher wurde ein Taucherschild, eine grosse Eisenplatte mit Löchern, welche den Strömungsdruck vermindern, ins Wasser gelassen, hinter welcher der Taucher ein wenig geschützt arbeiten konnte. Dank seiner Fachkenntnisse gelang es ihm ziemlich rasch, die gewünschte Pumpverbindung für das Öl herzustellen. Infolge der ungünstigen Lage des Schiffes war es ihm jedoch nicht möglich, an die Dampfleitung heranzukommen. Es war also nicht möglich, das Öl zu erwärmen. Was tun?

Obwohl man in Fachkreisen skeptisch war, wurde beschlossen, den Versuch zu wagen, die Ladung kalt, d. h. ohne Beheizung, zu pumpen. Nach einer Probe, ob die Pumpleitung dicht war, wurde die Pumpe angesetzt und riss alsbald Öl mit.

Das Schiff hebt sich

Die Pumpleistung pro Stunde betrug anfänglich 20 t. Unter normalen Umständen wird bei erwärmtem Heizöl stündlich beträchtlich mehr gefördert. In diesem Falle aber bedeutete es immerhin die Rettung, denn wenn das Öl floss, war es klar, dass sich das Schiff mit der Zeit heben musste. Zuerst begann man an Raum 6, nachher ging man zu Raum 5 über und konnte, sobald das Schiff einigermaßen hochgekommen war, auch das Wasser aus der Wohnung und aus dem Pumpenraum her-



8

ausbefördern, was weiter zur Erhöhung des Auftriebes beitrug. Die Leichterung des Schiffes war nicht einfach, denn zur Betätigung der Ventile und Schieber auf der Padella musste immer wieder der Taucher eingesetzt werden.

An sich ist die Hebung eines Tankers einfacher als die Bergung eines gewöhnlichen Frachtschiffes. Der Tanker bildet ein in sich geschlossenes Gefäss, in das kein Wasser eindringen kann. Da auf RTS Padella zudem die Entlüfter ziemlich hoch stehen, und bald aus dem Wasser ragten, konnte an Stelle des ausgepumpten Öls Luft in die Tanks eindringen und dem Schiff weiteren Auftrieb verleihen. Ein Glück war es, dass die Expansionskastendeckel wasserdicht geschlossen waren, so dass dort kein Wasser nachfloss. Als am Mittwoch, den 26. Oktober, das bereits um 200 t geleichterte Schiff in Stromrichtung zu liegen kam, war man bereits am Pumpen aus Raum 3. Die Leitung war nun über 100 m lang geworden, so dass sich die Saugkraft der Pumpe vermindert hatte und die Stundenleistung auf 7 bis 8 t gesunken war.

Um die Pumpleitung zu verkürzen, wurde unter Anwendung aller Vorsicht das bis jetzt oberhalb der Unfallstelle liegende MTS Campanula neben das Wrack am Brückenpfeiler gelegt, worauf die Leichterarbeit mit erhöhter Pumpleistung wieder aufgenommen werden konnte. Gleichzeitig begann man, das Wasser aus dem Koffertank und der vorderen Wohnung zu pumpen, so dass das Schiff soweit geleichtert war, dass man an seinen Abtransport denken konnte.

Abschluss der Bergung

Im Laufe des Freitagvormittags ging die Leichterung weiter, und kurz nach Mittag wurde RTS Padella mit Hilfe des MTS Campanula und unter Assistenz der Schlepper Vogel Gryff und Zug vom Pfeiler der Johanniterbrücke an den Klybeckquai auf die Höhe der Ciba gebracht, wo unter Zuhilfenahme von Dampf am Samstag, Montag und Diens-

tag der Rest der Ladung ausgepumpt wurde. Die Bergung des Schiffes war erfolgreich abgeschlossen. Ein grosses Glück war es, dass die Ladung ohne Beheizung gepumpt werden konnte, denn ohne diesen Vorteil wären umständliche Vorbeurteilungsmassnahmen nötig gewesen, welche die Bergung um mehrere Tage verzögert hätten.

Die Schäden

Dem Fachmann war es gleich klar, dass das Schiff auf Höhe von Raum 4 einen starken Knick nach oben erlitten hatte. Es wird nötig sein, hier ein neues Zwischenstück einzusetzen. Daneben sind aber auch die ganzen Wohnungen und Wohnungseinrichtungen zerstört, und vom Schiffsführer der Padella, C. Melsen, der seit 17 Jahren bei unserer Reederei fährt, erfuhren wir, dass die Wohnung den Eindruck einer Ruine machte, da alles bewegliche Mobiliar durch das Wasser an die Decke gedrückt und vollständig zerstört wurde, so dass nichts mehr davon zu gebrauchen ist. Im übrigen aber war der Schiffsführer glücklich, dass die Bergung so gut verlaufen war.

Der Dank an die Bergungsmannschaft

Am Abend des Freitag, 28. Oktober, fand zur Feier der erfolgreichen Bergung ein Nachtessen im Schifferhaus in Kleinhüningen statt, zu dem alle an der Aktion Beteiligten eingeladen waren. Regierungsrat Dr. P. Zschokke, Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Reederei AG. und somit zugleich Sprecher der Cisalpina Reederei für Tanktransporte AG., richtete den Dank an alle, an die Mitarbeiter der Basler Rheinschiffahrt AG., die vor allem das Windschiff bedienten, der Firma E. Reimann AG. und der Schweizerischen Reederei AG. sowie auch an die Equipen des Polizeibootes und der Feuerwache. Als Vertreter der Versicherungsgesellschaft dankte Ph. Fürstenberger, Direktor der Basler Transportversicherungsgesellschaft, auf echt baslerische Art mit einem humorvollen Gedicht allen Teilnehmern. Im-



Der in Neckarsteinach wohnende Taucher Heinrich Bollow hat durch seinen mutigen Einsatz zur raschen Bergung wesentlich beigetragen. Die Padella war für ihn eine der schwersten Aufgaben, denn die starke Strömung machte die Arbeit äusserst gefährlich.
(Photo H. Krattiger)

mer wieder wurde an diesem Abend das gute Einvernehmen unter der Bergungsmannschaft, die sich aus verschiedenen Firmen zusammensetzte, gelobt. Darauf wies auch ein Brief, der vom am Erscheinen verhinderten Direktor des Rheinschifffahrtsamtes, Mangold, eingetroffen war und der am Abend verlesen wurde, hin. Es hiess darin u. a.: «Gerne hätte ich heute Abend unter Ihnen gewellt, ganz besonders, weil ich während der Dauer der Bergungsaktion feststellen durfte, dass es selbst heute noch Männer gibt, die aus Begeisterung zu ihrem Beruf geradezu mit sportlichem Elan Strapazen auf sich zu nehmen bereit sind, die man anderen, in der Hochkonjunktur beinahe Ertrinkenden nicht mehr ohne weiteres zumuten darf. ... Ich habe die ganze Rettungs- und Bergungsaktion von Anfang bis Ende verfolgt. Es war für mich eine erlebnis- und gleichzeitig lehrreiche Episode. Ein Musterbeispiel von Teamgeist und Teamwork. ... Nicht zu vergessen sind die Rheinpolizei und die Feuerwache. Sie waren innert weniger als zehn Minuten im Einsatz. Ich denke dabei dankend besonders an die Herren Hauptmann Flisch, Müller und Huber der Rheinpolizei sowie an Inspektor Bernus mit seiner Feuerwehr. Grosser Dank gehört selbstverständlich last but not least den Leitern der Bergung, das heisst den Herren Hans Krattiger der Firma E. Reimann, Schiff- und Wasserbau AG., sowie unseren bekannten Schiffsahrtssachverständigen Herrn Willy Grotloh und Herrn Alfred Hüliger.» Und so wie der Direktor des Rheinschifffahrtsamtes die ganze Bergungsaktion erlebt hatte, so fühlte auch H. Krattiger, der in seinen markanten Dankesworten erklärte, dass es für ihn eine Freude gewesen sei, wie alle Beteiligten zusammengearbeitet hätten, die von der BRAG, SRAG und ERAG.

Die weitere Abwicklung des Schadenfalls

Das Wrack Padella wurde inzwischen mittels Drähten, welche von dem Vorderschiff kreuzweise

über einen Bock (Balkenkonstruktion) nach dem Hinterschiff gespannt waren, gegen Knickbewegungen gesichert. Die Überführung an die Strassburger Schiffswerft erfolgte aufseits des MTS Avia Romantica unter Assistenz eines Schleppbootes. Der bedenkliche Zustand des Wracks liess eine Beförderung an eine mittelrheinische oder nieder-rheinische Werft (Fahrt durchs Gebirge) nicht zu.

Nach den bisherigen Feststellungen bestand lediglich in Strassburg die Möglichkeit, das Fahrzeug zu reinigen, wozu erstmals ein chemisches Mittel zur Verwendung gelangte. Vor erfolgter Reinigung war eine ordnungsgemässe Taxierung und auch die Reparatur des umfangreichen Schadens nicht möglich.

Die Bergungskosten werden in Havariegrosse verrechnet, d. h. auf Schiff und Ladung (nach Massgabe deren «Restwerte») verteilt. Der umfangreiche Kaskoschaden ist durch die Reederei (bzw. im Rahmen der Police durch deren Versicherer) zu übernehmen.

Das Manko (d. h. das bei dem Unfall aus den leck gewordenen Tankräumen ausgeflossene Öl) sowie die Manipulierung der durch Campanula übernommenen Restladung geht zu Lasten der Ladungseigentümer (bzw. deren Versicherer).

Da die Beschmutzung des Stroms durch das ausfliessende Öl auf einen Schiffsunfall zurückzuführen ist, können hierwegen von dritter Seite keine Ansprüche an die Beteiligten gestellt werden.

Die Ursache des Motorendefektes konnte bei der durch das Bureau Veritas durchgeführten Prüfung und auch bei der durch einen Motorenspezialisten der Motorenfabrik vorgenommenen Kontrolle nicht festgestellt werden. Ähnliche Motorendefekte sind relativ selten, lassen sich jedoch niemals vollständig vermeiden. – In diesem Zusammenhang erinnern wir an den Unfall des MS Birsigtal. Auch dieser Unfall ist infolge eines Motorendefektes entstanden, dessen Ursache nachträglich nicht mehr festgestellt werden konnte.