

# Folgeschweres Schiffsunglück auf der oberen Donau.

## Das Schifferdrama bei Sarmingstein.

Die obere Donau, in deren Fluten schon so viele Schiffer ihr Grab gefunden haben, hat mit ihren hochgehenden Wogen und ihrem tückischen Felsengrunde wieder schwere Opfer gefordert. Der unbarmherzige Engel des Todes hat seine düsteren Schwingen über einen Donaudampfer und sein Konvoi gesenkt und 7 blühende Menschenleben grausam dahingerafft. Gegenüber von Sarmingstein, hart am rechten Donauufer, ragt aus den schmutziggrauen Wasserfluten der Hinterteil eines Schiffskörpers empor; es ist das Wrack eines gesunkenen Warenbootes. Eine rote Fahne, die oberhalb der Unglücksstätte gehißt ist, warnt die Schiffer vor der Gefahr. Viel wertvolles Gut verbergen die Wellen der Donau, aber namenlos ist das Leid, das die Katastrophe hervorgerufen hat. — —

Am 25. Juli früh trat der Dampfer „Banhans“ der D. D. S. G., nachdem er in der Talfahrt von Linz beim „Seiler“ die Nacht über verheftet war, mit zwei beladenen Schleppern die Weiterfahrt nach Wien an. Steuerbords hatte der Dampfer das 12 $\frac{1}{2}$  Dezimeter tauchende offene eiserne Warenboot 5017 mit 320 Tonnen Ladung, Ölfässer sowie Roheisen und Maschinenteile aus Regensburg, und backbords das 14 Dezimeter tauchende offene eiserne Warenboot mit 250 Tonnen Ladung zugekuppelt. Frohgemut waren die Schiffer an ihr schwieriges Tagewerk geschritten, hatten glücklich den Strudel passiert und ahnten nicht, daß sie in kurzer Zeit von einem folgeschweren Unglück betroffen werden.

Es war gegen 8 Uhr früh, als oberhalb Sarmingstein plötzlich die Dampfsteuerung versagte, so daß das nach rechts zirka 10 Grad ausgedrehte Steuerruder nicht mehr mittschiffs zurückgenommen werden konnte. Um das infolge der dortigen gewaltigen Strömung gegen das rechte Ufer zusteuernde Konvoi wieder gegen die Strommitte zu bringen, wurden die Steuerruder der beiden am Dampfer zugekuppelten Schleppe sofort vollständig nach links ausgedreht und gleichzeitig versucht, das Dampfsteuer in die Handsteuerung umzuschalten, was jedoch nicht gleich gelang. Das Konvoi wurde nun, da trotz aller Bemühungen die Wirkung des Dampferruders nicht mehr paralysiert werden konnte, von der gegen das rechte Ufer gerichteten, bei dem herrschenden Hochwasser abnorm starken Strömung gegen dieses Ufer getrieben.

Der Kommandant des Dampfbootes „Banhans“, Herr Schiffskapitän Friedrich Metzger, wollte in dieser kritischen Lage einen Anprall des Konvois an das rechte Ufer noch dadurch vermeiden oder wenigstens abschwächen, daß er die Maschine von „Vorwärts“ auf „Volle Kraft voraus“ kommandierte. Die kolossale Stromkraft konnte jedoch von der 600 ind. P. S. starken Maschinenkraft nicht überwunden werden.

Der Dampfer wurde gegen das rechte Ufer derart zugetrieben, daß das rechts zugekuppelte Warenboot 5017 auf die ungefähr 7 Meter vor dem Ufer gelegenen Felsenkugeln geriet. Der Anprall war so heftig, daß die Seile, mit welchen der Schlepp am Dampfer vertaut war, rissen und die Schutzbüffel, die steuerbords in das Schaufelrad gedrückt wurden, dieses havarierten. Der stromabwärts gerichtete Bug des Schlepkes begann langsam zu sinken.

Von Seite der Schleppmannschaft des W. B. 5017 und der Equipage des D. B. „Banhans“, welcher sofort eine Zille zu Hilfe sendete, geschah alles, um die bedrohte Familie des Schleppsteuermannes und die Schleppmannschaft selbst zu retten. Die beiden Schlepplotsen Andreas Lanzerits und Georg Judy, Schleppsteuermann Franz Riedmüller und Schleppmatrose Theodor Kiss — mit diesen Schiffern war das Schleppruder wegen der kurz vor dem Unglück stattgefundenen Strudenpassage bemannt — trachteten vor allem die Familie des Schleppsteuermannes zu retten und hatten seine Frau Barbara sowie seine Töchter, die 18jährige Rosa, die 16jährige Johanna, die 14jährige Amalie und die 12jährige Gisela, dann seine Söhne, den 10jährigen Emmerich und den 6jährigen Ferdinand, in die Schleppzille gebracht. Sie wollten diese mit Hilfe des drehbaren Krans bereits in das Wasser lassen, als die Katastrophe blitzschnell hereinbrach.

Durch das Abrollen der in den zwei Magazinen gelagerten Roheisenblöcke und Maschinenteile gegen die Bugrichtung zu sank der Schlepp mit seiner vorderen Hälfte plötzlich unter. Die Schleppzille kippte um und deren Insassen wurden in das Wasser geschleudert. Augenscheinlich wurde die Zille durch den Auftrieb der hauptsächlich mittschiffs verladen gewesenen Oelfässer umgestürzt. Entsetzensrufe wurden laut, dann verschwanden die Frau des Schleppsteuermannes, deren vier Töchter und der jüngste Sohn in den Fluten, während der 10jährige Sohn Emmerich des Schleppsteuermannes auf den Boden der umgekippten, noch an der Krankette hängenden Schleppzille klettern und sich dort mit aller Anstrengung festhalten konnte. Nach mühevollen, gefährlichem, dreimaligen Anfahren in der an der Unglücksstelle starken Wechselströmung gelang es der Mannschaft der Dampferzille endlich, den Knaben aus seiner gefährlichen Lage zu befreien und zu retten. Weinend erzählte der Junge, daß er seine Mutter nochmals gesehen habe, wie sie mit dem 6jährigen Bruder Ferdinand am Arme noch einmal aus dem Wasser aufgetaucht und dann gleich wieder verschwunden sei; seine vier Schwestern habe er nicht wieder gesehen.

Bei dem plötzlichen Untersinken des Schlepkes waren auch die Schlepplotsen Andreas Lanzerits und Georg Judy, der Schleppsteuermann Franz Riedmüller und der Schleppmatrose Theodor Kiss ins Wasser gestürzt. Schlepplotse Lanzerits wollte sich durch Schwimmen retten, wurde aber von einem treibenden Trümmerstück am Kopfe getroffen und versank lautlos in den gurgelnden Fluten. Schleppsteuermann Riedmüller, Schlepplotse Judy und Schleppmatrose Kiss hatten sich an einen schwimmenden, langen Stegpfosten geklammert, der sich zwar fortwährend drehte und die Schiffsleute häufig unter Wasser tauchte, aber von der Strömung nach dem rechten Ufer getrieben wurde und sie so an das rettende Ufer brachte.

Dem Dampfer „Banhans“, steuerlos und ohne seine Maschine gebrauchen zu können, gelang es dennoch, an

Anker zu wenden und sich am rechten Ufer unterhalb Sarmingstein mit seinem zweiten, unversehrt gebliebenen Schlepp 103 zu vertauen.

Der mit ungefähr einem Zehntel des Schiffsbodens aus dem Wasser ragende, gegen das Ufer zu nach rechts geneigte und mit zirka 45 Grad nach abwärts gesunkene Schlepp zeigt die Stelle, wo ein entsetzliches Schiffsunglück in wenigen Minuten sieben Menschenleben gefordert hatte. —

Allgemeine, lebhafte Teilnahme wendet sich dem bedauernswerten Schleppsteuermann Herrn Franz Riedmüller zu, der an jenem schrecklichen Morgen seine Frau und fünf Kinder verloren hatte. Wir sprechen dem von so schwerem Unglück betroffenen Mitgliede des österreichischen Schifferverbandes auch an dieser Stelle das aufrichtigste Beileid sämtlicher Mitglieder aus. Welch warmfühlende Anteilnahme die Schiffer an seinem tragischen Geschick bekunden, zeigt die in der Verbandsrubrik ausgewiesene Spendensammlung. Herr Direktorstellvertreter Suppan, der noch am Tage der Katastrophe an die Unglücksstelle geeilt war, hat sofort entsprechende Verfügungen zur Linderung des Schmerzes des verzweiferten Schleppsteuermannes getroffen und seinen braven ältesten Sohn, welcher beim Pionierregiment in Linz dient, vom Regiment ausgeben, so daß er einen 14tägigen Urlaub beim Vater verbringen und ihm tröstend zur Seite stehen kann. Ein Tröst für den schwergeprüften Mann ist auch sein tapferer kleiner Sohn, für den die Gesellschaft sorgt. Auch in materieller Beziehung hat Herr Direktorstellvertreter Suppan sowohl für den Schleppsteuermann als auch für den geretteten, aber um seine Habe gekommenen Schleppmatrosen Kiss Vorsorge getroffen. Herr Schleppsteuermann Riedmüller, der vorläufig in Reserve bleibt, wird am Praterkai im Hafensteuermannndienste verwendet werden.

Auch der Vater des verunglückten Schlepplotsen Lanzerits, der pensionierte erste DB.-Steuermann Herr Andreas Lanzerits in Theben, ist Gegenstand herzlicher Anteilnahme, umsomehr, als er vor drei Jahren seinen Sohn Karl, ebenfalls Schlepplotsen der D. D. S. G., gleichfalls durch den Ertrinkungstod verloren hat. Der österreichische Schifferverband hat dem Vater seines auf so tragische Weise in der Vollkraft der Jahre dahingerafft Mitgliedes eine Beileidskundgebung übermittelt. Die Direktion der D. D. S. G. hat an ihn ein warmgehaltenes Beileidsschreiben gerichtet.

Aufrichtigem Mitgefühl begegnet auch Herr Schiffskapitän Friedrich Metzger, der unter dem Eindrucke der schreckensvollen Katastrophe ganz gebrochen ist. Der tadellosen Haltung der wackeren Schiffsequipe und Schleppmannschaft bei ihrem Rettungswerke wird lebhafte Anerkennung gezollt.

Wenn ein tröstender Lichtblick in dieser Schiffertragödie zu verzeichnen ist, so ist es der Umstand, daß nicht persönliches Verschulden, sondern eine höhere Gewalt diese furchtbare Katastrophe herbeigeführt hat. Dieser Gedanke möge auch allen Betroffenen zum Troste reichen!

## Landbeamte als Schiffskontrollure.

Unter diesem Titel veröffentlichten wir in unserer letzten Nummer eine uns zugekommene Zuschrift, auf welche seitens eines Angehörigen der Landbranche eine Erwiderung eingelaufen ist, welcher wir hier gleichfalls Raum geben: