

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

XI. Unfälle

[urn:nbn:de:bsz:31-255442](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255442)

entweder die Abfahrt von militärischen Flößen...
zwei Flöße antrieben und ein Floß in Verlust geriet...
Steinschiff im Anlauf eines Schiffsbrückens zu Berg...
zwei Flöße ein starkes Wellenschlag...
im Wasser stieß und dadurch zum Sinken brachte...
Wasser wurde durch Schlingungen bewirkt...
Auf der Stromstrecke Straßburg-Kehl die...
Kleinschiffahrt mit Nachen, 1913 bis 300...
zu verzeichnen...
Der...
Nachschiffahrt wird auf der Stromstrecke...
Lauterburg nicht...
Lauterburg

XI. Unfälle.

Über die im Jahr 1913 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Elsaß-Lothringen.

a) Bei Tag.

Bei dem versuchsweisen Betrieb der Großschiffahrt zwischen Straßburg-Kehl und Hünigen—Basel ereigneten sich 10 Unfälle. In 4 Fällen handelte es sich um vorübergehendes Festfahren der Schiffe auf Grund. In einem Fall hatte ein Kahn den Uferbau angefahren, in einem anderen Falle erlitt ein Dampfer vor der Schiffbrücke Markolsheim einen Schraubenbruch, was zu einer kurzen Verkehrssperre Anlaß gab. Über die anderen 4 Fälle ist folgendes zu bemerken:

- 1. Am 12. Februar geriet ein zu Tal fahrender beladener Steinweidling bei km 77,5 in den Wellengang des Bergschleppzugs „Fendel 14“ und sank. Die aus 4 Personen bestehende Schiffsmannschaft konnte gerettet werden. Der Weidling wurde wieder geborgen.
 - 2. Am 14. Juli fuhr der Kahn „Fendel 42“ infolge eines Schadens an der Steuervorrichtung gegen die Hüniger Schiffbrücke und beschädigte sie.
 - 3. Am 1. August trieb der Kahn „Richard“ der Gesellschaft „Vereinigte Spediteure und Schiffer in Mannheim“ an der Landesgrenze unterhalb Basel ab und fiel vor die Hüniger Schiffbrücke, die beschädigt wurde.
 - 4. Am 1. September fuhr der Schleppzug „Stadt Straßburg I“ der Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Fendel in Mannheim an den auf elsass-lothringischem Hoheitsgebiet stehenden Brückenteil der Breisacher Schiffbrücke, wodurch ein Brückenschiff beschädigt wurde.
- Beim Betrieb der Großschiffahrt auf der Stromstrecke Straßburg—Kehl bis Lauterburg sind im ganzen 13 Unfälle vorgekommen, bestehend in vorübergehendem Festfahren auf Grund, Reißen des Schleppstranges, Bruch des Steuerruders, Beschädigung der Schiffsschraube, Zusammenstoßen zweier Fahrzeuge bei der Vorbeifahrt, Auffahren eines Dampfers beim Aufdrehen auf seinen Buganker, wobei eine vordere Schiffsplatte eingedrückt worden ist. Der Schiffahrtsweg war nur in einem Falle gesperrt und zwar einen Tag lang. Menschenleben kamen in keinem Falle in Verlust.

Beim Betrieb der Kleinschiffahrt mit Nachen und Steinweidlingen zwischen Hünigen und Lauterburg ereigneten sich im ganzen 6 Unfälle. In einem Fall trieb ein eisernes Kiesschiff vor die Hüniger Schiffbrücke und sank; die Schiffsmannschaft wurde gerettet und das Schiff wieder geborgen; die Schiffbrücke wurde leicht beschädigt. In zwei Fällen handelte es sich um vorübergehendes Festfahren auf Grund. In zwei weiteren Fällen kenterte

anlässlich der Abhaltung von militärischen Brückenschlagübungen je ein Pionier-Ponton, wobei zwei Pioniere ertranken und ein Ponton in Verlust geriet. Im sechsten Fall fuhr ein beladenes Steinschiff im Anhang eines Schraubendampfers zu Berg; hierbei entwickelte sich infolge des raschen Fortganges ein starker Wellenschlag, der über Bord des Steinschiffes schlug, dasselbe mit Wasser füllte und dadurch zum Sinken brachte; ein Mann der Besatzung ist ertrunken; das Wrack wurde durch Sprengungen beseitigt; der Schiffsweg blieb frei.

Auf der Stromstrecke Straßburg-Kehl bis Lauterburg sind beim Betrieb der Kleinschiffahrt mit Schiffen von 100 bis 200 Tonnen Tragfähigkeit Unfälle nicht zu verzeichnen.

b) Bei Nacht.

Nachtschiffahrt wird auf der Stromstrecke Hünigen—Lauterburg nicht betrieben.

Baden.

a) Am elsässisch-badischen Rhein.

Auf der Stromstrecke Basel—Kehl sind 6 die Großschiffahrt betreffende oder mit ihrem Betrieb zusammenhängende Unfälle vorgekommen. Beteiligt waren 3 Boote, 2 Kähne und 1 Steinschiff. Ein Boot erlitt während der Fahrt einen Maschinenschaden und eines einen Schraubenbruch, das dritte geriet auf Grund und bekam beim Abtornen einen Schaden am Ruder. An einem Kahn brach während der Fahrt das Ruder, worauf er auf den Uferbau fiel und dabei am Bug ein Leck erhielt. In einem andern Fall geriet der Schleppstrang eines in zweiter Länge fahrenden Kahnes unter das Ruder des ersten Anhanges, der Kahn verlief, schlug mit dem Hinterschiff gegen den Uferbau und wurde leck. Ein Steinschiff endlich faßte bei der Vorbeifahrt an einem zu Berg gehenden Schleppzug Wasser und sank.

Auf der Stromstrecke Kehl—Lauterburg kamen 5 Unfälle vor, die 1 Räderboot und 4 Schleppkähne betrafen. Das Boot erlitt während der Talfahrt einen Bruch einiger Radschaufeln, die Kähne fuhren vorübergehend fest.

b) Am bayerisch-badischen Rhein.

Auf der Stromstrecke oberhalb Germersheim ereignete sich 1 Unfall, bestehend in Festfahren eines Kahnes auf einem Kiesgrund.

Auf der Stromstrecke unterhalb Germersheim waren 3 Unfälle zu verzeichnen. Sie betrafen 2 Kähne und 1 Eimerbagger und bestanden in einem Fall in vorübergehendem Festfahren. In einem andern Fall trieb ein leerer Backsteinnachen, weil der Anker nicht rechtzeitig Grund faßte, vor den Bug eines vor Anker liegenden Schiffes, brach in zwei Teile und sank. Der Eimerbagger wurde während des Betriebes leck und sank, da ein harter Gegenstand sich zwischen Eimerleiter und Schiffswand eingeklemmt hatte.

Bayern.

Es sind 14 Schiffsunfälle gegen 7 im Vorjahr zur Anzeige gekommen, die sich alle bei Tag ereigneten. 11 Unfälle treffen allein auf die Stromstrecke unterhalb Germersheim mit den ungünstigen Stromverhältnissen bei km 38, km 41,7 und km 45 und ereigneten sich dadurch, daß die Schiffe aus dem Fahrweg liefen und seitlich festfahren, wodurch aber die Schiffahrt in keinem Fall gestört wurde. Die festgefahrenen Schiffe wurden teils geleichtert, teils durch Dampfschiffe abgetornt.

Besonders bemerkenswert waren folgende 2 Unfälle: Am 28. Februar wollte das Schraubenschiff „Prinz Berthold Friedrich von Baden“ das geladene Schiff „Ernst Bassermann“ aus dem Mühlauhafen an die Zimmern'sche Halle in Ludwigshafen bringen. Als dieser Schleppzug aus dem Hafen fuhr, drehte im Strom vor der Hafeneinfahrt der Doppelschraubendampfer „Agneta“ mit den gekuppelten eisernen Schleppkähnen „Wilhelmina“ leer und „Stolzenfels“ beladen im Anhang zu Tal. Das Schiff „Ernst Bassermann“ mit zwei Drittel seiner Länge aus dem Hafen in den Strom gekommen, lag quer zur Stromrichtung. Zwar versuchte das Schraubenschiff „Prinz Berthold Friedrich“ mit Volldampf den Kahn stromrecht zu bringen, aber es gelang nicht, vielmehr lief „Ernst Bassermann“ dem Kahn „Stolzenfels“ in die Seite, der sofort Wasser fing und sank. Der leere Kahn „Wilhelmina“ konnte noch rechtzeitig seine Stränge von „Stolzenfels“ abwerfen und trieb talwärts. Die Mannschaft von „Stolzenfels“ rettete sich mit knapper Not. Die Lage des Schiffes im Fahrwasser ließ jedoch eine genügend breite Fahrstraße für die durchgehende Schifffahrt frei, so daß eine Beschränkung nicht einzutreten brauchte.

Die Hebearbeiten des Schiffes durch eine niederländische Unternehmung gestalteten sich sehr schwierig und dauerten bis 24. März.

Am 28. Juni nachmittags wurde die städtische Germersheimer Fähr von zwei auf die Überfahrt wartenden Personen unbefugterweise in Gang gesetzt, als gerade das Schraubenschiff „Parseval“ von Mannheim mit drei leeren Schiffen im Anhang bei km 30 zu Tal kam. Der Schleppzug überfuhr dabei gezwungenerweise zwischen dem dritten und vierten Buchtnachen das Gierseil der Fähr und riß es ab. Bei dem Zusammenprall zwischen Schleppzug, Buchtnachen und Fähr gab es verschiedene Beschädigungen an der Fähr und den Anhangschiffen des Schleppzuges. Die Fähr, mit einer Person besetzt, — die andere hatte sich beim unfreiwilligen Abgang vom Ufer noch an's Land gerettet — trieb zu Tal und kam am rechten Landjoch der Germersheimer Schiffbrücke zum Stehen, wo sie von dem Brückenpersonal mittelst Kappenständer entfernt und mit dem Boot „Parseval“ wieder zu ihrem Anlegeplatz geschleppt wurde.

Die Anhangschiffe des Schleppzuges hatten während des Unfalls abgeworfen und die Heckanker gesetzt. Personen kamen nicht zu Schaden. Der Materialschaden jedoch war nicht unbedeutend.

Hessen.

Auf der hessischen und hessisch-preußischen Stromstrecke ereigneten sich im Berichtsjahr 7 Schiffsunfälle, gegen 9 im Vorjahr, und zwar sämtlich im Bezirk des Wasserbauamts Mainz. 6 Unfälle ereigneten sich bei Tag und 1 bei Nacht. Bemerkenswert waren die folgenden Unfälle:

a) Bei Tag.

Am 11. November fuhr der eiserne Kiesnachen „Franz Minthe Nr. 8“ mit Rheinsand beladen als erstes Anhangschiff des Dampfers „Nahe“ zu Berg. Bei km 330,5, Gemarkung Kastel, etwa 200 m vom rechten Ufer entfernt, begegnete der Schleppzug dem zu Tal kommenden Dampfer „Franz Haniel Nr. 5“. Das Schleppboot „Nahe“ konnte dem Hanieldampfer nicht mehr ausweichen und fuhr ihm in die Seite. Hierbei rissen die Schleppstränge und das zweite Anhangschiff lief auf das erste, wobei sich dieses überschlug und sank.

Das Schiff wurde am 12. November gehoben und abgeschleppt.

b) Bei Nacht.

Am 31. Oktober nachmittags 7 Uhr kam das eiserne Segelschiff „Badenia 24“ mit Zement beladen von Weisenau zu Tal, um in Mainz noch Stückgut aufzunehmen.

Beim Aufdrehen brach der Schleppstrang. Der Schiffer mußte den Buganker fallen lassen, um einen Zusammenstoß mit den am Ufer liegenden Schiffen zu vermeiden. Hierbei riß die Ankerkette, das Schiff lief über den Anker, wobei es im vorderen Raum beschädigt wurde und sank.

Das Schiff wurde gelichtet und am 5. November zur Ausbesserung des entstandenen Schadens abgeschleppt.

Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahr 116 Unfälle, davon 5 bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

28 Unfälle im Bezirk	Bingerbrück,
26 " " "	Coblenz,
8 " " "	Cöln,
33 " " "	Düsseldorf,
21 " " "	Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 18 Dampfer, 85 Schleppkähne, 1 Bagger, 1 Motorboot, 4 Flöße, 1 Brückenschiff, 2 Kiesnachen, 1 Fischkutter, 1 Prahm, 1 eiserner Elevatornachen, 1 Teertankschiff.

Auch bei unbedeutenderen Havariefällen im Binger Loch ist häufiger die Fahrt durch dasselbe gesperrt gewesen; dies war im Jahr 1913 der Fall

am 15. Februar von	11 $\frac{1}{2}$ bis	3 Uhr nachmittags	=	3 $\frac{1}{2}$ Stunden,
" 9. März "	1 $\frac{1}{2}$ " 5 "	" "	=	3 $\frac{1}{2}$ "
" 14. Oktober "	11 $\frac{1}{2}$ " 1 $\frac{1}{2}$ "	" "	=	2 "
" 26. " "	8 $\frac{1}{2}$ " 11 $\frac{1}{2}$ "	vormittags	=	3 "

Einen größeren Sachschaden haben die folgenden Unfälle herbeigeführt:

1. Am 22. Februar hatte der Schleppdampfer „T. Schürmann Söhne 6“ um 6 Uhr vormittags mit zwei Schiffen im Anhang auf der Bergfahrt oberhalb Caub das wilde Gefähr passiert, als in Stromstation km 42,5 oberhalb des wilden Gefähr der Schleppdampfer seine Fahrgeschwindigkeit vermindern mußte, weil der Buganker des ersten Anhangschiffes niedergefallen war und dem Schiff Gefahr drohte, über den Anker gezogen zu werden. Der Führer des Schleppdampfers ließ die Maschine zunächst bis oberhalb des Cauber Werths nur mit halber Kraft arbeiten und stoppte dann ganz, damit der niedergefallene Anker vom ersten Anhangschiff wieder gehoben werden konnte. Hierbei kam der Schleppzug ins Treiben, so daß der im zweiten Anhang befindliche, mit Kohlen beladene Kahn „T. Schürmann Söhne 23“, mit dem Hinterschiff am Kopf des Cauber Werths auf Grund geriet und darauf von der Strömung so gedreht wurde, daß er quer zum Strom im Cauber Wasser festzuliegen kam. Es wurde versucht, den Kahn mit zwei Schleppdampfern wieder freizuziehen, was aber nicht gelang. Nach Leichterung des Kahns mittels eines Krans konnte er am 25. Februar wieder abgeschleppt werden. Das Cauber Fahrwasser war vom 22. bis einschließlich 25. Februar infolge des Unfalls gesperrt.

2. Am 11. Mai befand sich der Dampfer „Wilhelm III“ der Niederländischen Dampfschiff-Reederei auf der Talfahrt und wollte an die Niederländische Landebrücke bei Königswinter anfahren. Das Motorboot „Nixe“ von Bonn hatte bei Königswinter an der Motorboot-Landebrücke dicht

oberhalb der Niederländischen Landebrücke etwa 30 Personen aufgenommen, um dieselben nach Bonn zu fahren. Der Führer des Motorboots hatte bei dem lebhaften Schiffsverkehr nicht seine Aufmerksamkeit auf die durchgehende Schifffahrt gerichtet und fuhr von seiner Abfahrtstelle in den Kurs des genannten Dampfers. Etwa 60 m vom Ufer stießen beide Fahrzeuge zusammen. Der Dampfer stieß mit seinen Vordersteven das Motorboot an der Backbordseite mitschiff an, so daß die Seite des Boots eingedrückt wurde. Um ein Sinken zu verhindern, steuerte der Führer das Motorboot bei Königswinter an Land. Hier sank das Achterteil des Motorboots bis auf den Grund, während das Vorderteil noch über Wasser ragte. Die Fahrgäste retteten sich zum Teil auf den Dampfer „Wilhelm III“, zum Teil unmittelbar an Land. Menschen sind nicht verunglückt.

3. Auf dem mit Stückgut beladenen Schleppkahn „Mannheim 15“, der am 27. Juni bei Caub vor Anker lag, brach in der Nacht zwischen 12 und 1 Uhr im vierten Laderaum, in dem sich Baumwolle befand, Feuer aus. Die Entstehung wird auf Selbstentzündung zurückgeführt. Mit Hilfe der Cauber Feuerwehr wurde der Brand gelöscht, so daß nach Leichterung von 60 Tonnen der Kahn am 28. vormittags im Anhang vom Schleppdampfer „Moguntia“ weiter zu Berg fahren konnte.

4. Am 2. Juli befand sich der Schraubenschleppdampfer „Westdeutscher Lloyd Nr. 9“ mit drei Schiffen im Anhang auf der Talfahrt durch das zweite Fahrwasser neben dem Binger Loch. In Stromstation km 28,4/5 berührte der in erster Länge auf der Steuerbordseite hängende, mit Steinsalz beladene Kahn „Reeta-Via“ das zweite Fahrwasser vom Binger Loch trennende Leitwerk, wodurch er so starken Leckschaden erlitt, daß er kurze Zeit darauf in Stromstation km 29,8 mitten im Fahrwasser sank. Der Kahn wurde in der Zeit vom 9.—31. Oktober gehoben und nach Abdichtung des Lecks abgeschleppt.

5. Am 24. September befand sich das Schiff „Maingold“ auf der Talfahrt hinter dem Schraubenboot „Mannheim VIII“. Nachdem das Boot bei Leverkusen aufgedreht und ein mit Zement beladenes Schiff daselbst abgeworfen hatte, wollte es mit dem mit Grubenholz beladenen Schiff „Maingold“ als einzigem Anhang nach Duisburg-Ruhrort fahren. Beim Umdrehen neigte sich das Schiff „Maingold“ infolge der 2 m hohen Oberlast so stark nach der Backbordseite, daß das Wasser über den Tennenbaum in das Schiff lief. Hierbei rutschte ein Teil der Oberlast nach der Backbordseite ab ins Wasser. Das Schiff bekam hierdurch Neigung nach der Steuerbordseite, wodurch auch die rechtsliegende Oberlast ins Wasser stürzte und abtrieb. Das geladene Grubenholz im Gesamtgewicht von 200 Tonnen wurde fast ganz bei den unterhalb gelegenen Ortschaften — Wiesdorf bis Uedesheim — gelandet.

6. Am 10. Oktober fuhr das mit Getreide beladene Schiff „Wilhelmina Petronella“ im Anhang zu Berg. In Stromstation km 300,3/4 begegnete ihm der zu Tal fahrende Schleppdampfer „Risiko III“ ohne Anhang. Durch die an dieser Stelle sehr stark nehmende Strömung sprang beim Steuern des Schiffes plötzlich die Kette aus dem Quadrant und das Schiff „Risiko III“ lief gegen das oben genannte Segelschiff. Durch den starken Anprall erhielt das Schiff „Wilhelmina Petronella“ große Leckage und sank am rechten Ufer sofort unter Wasser. Am 24. Oktober wurde das Schiff aus dem Strom beseitigt.

7. Am 28. Oktober befand sich das Dampfboot „Paul“ mit einem Anhängeschiff auf der Bergfahrt von Ruhrort nach Düsseldorf. Um 7 Uhr abends wahrschaute der Führer des Anhängeschiffes, daß er nicht weiterfahren wolle, da sein Schiff 2,15 tief ging und es infolge des niedrigen Wasserstandes nicht ratsam sei, des Nachts weiterzufahren. Da auf dem Schiff Zollbeamte waren, deren Ablösung um 10¹/₂ in Düsseldorf bestellt war, wollte der Führer des Boots nach Uerdingen fahren, um das Zollamt zu benachrichtigen, damit die Ablösung erst morgens

stattfinden sollte. Nachdem das Anhängeschiff vor Anker gegangen war, kam auf der Bergfahrt das Dampfboot „Karl“ entgegen und fuhr das Boot „Paul“ an, das sofort sank.

8. Am 16. November befand sich das Schiff „Morgenstern“ in der Talfahrt in der zweiten Länge steuerbordseits hinter dem Schraubendampfer „Hermina“. Backbordseits von demselben befand sich das leere Schiff „Maria Elisabeth“. Beide Schiffe waren zusammen befestigt. Der Führer des Boots „Hermina“ beabsichtigte bei Hamm durch die zweite Öffnung (vom rechten Ufer aus) durch die Hammer Eisenbahnbrücken durchzufahren. Als er sich etwa 600 m oberhalb der Brücken befand, sah er, daß ein Teil des heute daselbst havarierten Floßes unterhalb der Brücken im Fahrweg verankert lag. Um nicht mit dem Floß zusammenzustoßen, wechselte der Führer des Boots „Hermina“ seinen Kurs, um durch die linken Brückenöffnungen durchzufahren. Bei der starken Strömung und dem Südweststurm gelang es nicht, den Schleppzug durch die Öffnung zu bringen. Das in der zweiten Länge fahrende Schiff „Morgenstern“ stieß hierbei mit seinem Vorderschiff steuerbordseits gegen den oberen mittleren Strompfeiler, wodurch es gleich im ersten Laderaum große Leckage erhielt. Durch den Stoß gegen den Pfeiler waren die Schleppstränge abgerissen. Das neben dem Schiff „Morgenstern“ fahrende leere Schiff „Maria Elisabeth“ fuhr gegen den linken unteren Strompfeiler, wodurch es am Vorderschiff beschädigt wurde. Das Schiff „Morgenstern“ trieb in sinkendem Zustand talwärts bis nach Heerdt, wo es in Höhe der Erftkanalmündung km 238,2 unterging, nachdem es vorher von der Besatzung verlassen worden war.

9. Am 6. Dezember befand sich das Dampfschiff „Stolzenfels“ auf der Talfahrt nach Düsseldorf. Das Schiff war um 6.10 Uhr bei klarem Wetter an der Landebrücke in Benrath abgefahren. Unterhalb der Werft Reisholz geriet es in eine dichte Nebelbank und stieß mit dem auf dem Strom liegenden Bagger „Düsseldorf II“ zusammen, der einen Kabelgraben baggerte. Durch den Zusammenstoß erhielt das Boot „Stolzenfels“ einen 1½ m langen Riß im Hinterschiff backbordseits in Höhe der Wasserlinie, durch den das Wasser in den Salon und in den Laderaum eindrang. Um weiteren Schaden für Schiff und Ladung zu verhüten, wurde der Dampfer unterhalb der Unfallstelle am linken Ufer km 222,6 zwischen den Buhnen auf Grund gesetzt.

Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

Oberrhein und Waal.

1. Am 20. November sank durch Zusammenstoß außerhalb des Fahrwassers bei Gameren das hölzerne Segelschiff „de 5 Gebroeders“, beladen mit Ziegelsteinen.
2. Am 10. Dezember sank aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers bei Gent ein eiserner Baggernachen.

Niederrhein und Leck.

3. Am 2. November sank in dem Leck aus unbekannter Ursache am rechten Ufer bei Vreeswijk das mit Getreide beladene Tjalkschiff „Onderneming“.

Merwede, Noord und Neue Maas.

4. Am 28. Januar sank infolge Zusammenstoßes in der Noord im Fahrwasser bei Papendrecht das Schiff „B.H.K 3“, beladen mit Sand.
5. Am 22. August sank durch Zusammenstoß in der oberen Merwede das eiserne Tjalkschiff „Staatsspoorwegen Nr. VI“, beladen mit Zucker.

6. Am 4. Dezember sank durch starken Wind und Zusammenstoß in der unteren Merwede das eiserne Aakschiff „P. J. Berger Nr. 3“, beladen mit Holz.

7. Am 8. April sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas am linken Ufer bei Ridderkerk der eiserne Dampfer „Nestor“, beladen mit Korn.

8. Am 8. Mai erhielt der eiserne Dampfer „Reserve“, beladen mit Öl in Fässern, ein Leck und sank in der Neuen Maas am linken Ufer bei Rotterdam.

9. Am 27. November sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas bei Krimpen an Leck der eiserne Dampfer „de Amstel“, beladen mit Stückgut.

10. Am 7. Dezember sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas das Motorklipperschiff „Dillenburg“, beladen mit Pulp.

Die oben erwähnten Schiffe sind alle aus dem Strom oder wenigstens aus dem Fahrwasser beseitigt.