

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

III. Nautisches

[urn:nbn:de:bsz:31-257672](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257672)

1923			1922			Bemerkungen. Angabe der Strecken, für welche die Patente erteilt wurden
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
b) Bayern.						
—	7	1				Straßburg—Meer
—	1	—				Straßburg—Ruhrort
—	1	—				Karlsruhe—Meer
—	2	—				Karlsruhe—Ruhrort
—	2	—				Maxau—Speyer
—	2	—				Mannheim—Meer
—	3	—				Mannheim—Ruhrort
—	1	—				Mainz—Meer
—	5	2				Erweitert wurden:
—	—	1				Straßburg—Meer
—	—	—				Germersheim—Mainz
1	—	—				Mannheim—Meer
			2	17	1	
1	24	4	2	17	1	
e) Hessen.						
2	—	—				Straßburg—Meer
1	—	—				Straßburg—Meer und Lauffen—Mannheim
1*)	—	—				Straßburg—Walsum
1	—	—				Mannheim—Meer und Lauffen—Mannheim
1	—	—				Mannheim—Ruhrort
1	—	—				Worms—Bingen
—	24	—				Straßburg—Meer
—	1	—				Straßburg—Meer und Lauffen—Mannheim
—	4	—				Straßburg—Ruhrort
—	3	—				Karlsruhe—Meer
—	7	—				Mannheim—Meer
—	6	—				Karlsruhe—Ruhrort
—	1	—				Mannheim—Ruhrort
1	—	—				Erweitert wurden außerdem:
—	4	—				Straßburg—Meer
—	1	—				Straßburg—Meer
—	—	—				Karlsruhe—Meer
			11	63	2	
8	51	—	11	63	2	
d) Preußen.						
11	54	16				Straßburg—Meer
3	24	—				Straßburg—Meer und Main unterhalb Frankfurt
—	2	—				Straßburg—Meer und Main bis Aschaffenburg
1	6	—				Straßburg—Meer und preußischer Main
—	1	—				Straßburg—Meer und Mosel unterhalb Remich
1	1	—				Straßburg—Ruhrort und Main unterhalb Frankfurt
1	6	—				Straßburg—Ruhrort
—	1	—				Straßburg—Walsum und Main unterhalb Frankfurt
3	8	1				Straßburg—Rotterdam
—	1	—				Straßburg—Rotterdam und preußischer Main
—	1	—				Straßburg—Rotterdam und Main unterhalb Frankfurt
—	—	1				Straßburg—Rotterdam, Mosel u. Main bis Frankfurt
—	1	—				Karlsruhe—Meer und Main unterhalb Frankfurt
20	106	18				zu übertragen

*) Inhaber besitzt bereits ein Segelschifferpatent für diese Strecke.

1923			1922			Bemerkungen.
Zur Führung von						
Dampf-schiffen	Segel-schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf-schiffen	Segel-schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Angabe der Strecken, für welche die Patente erteilt wurden
20	106	18				Übertrag
—	1	—				Karlsruhe—Ruhrort
—	2	—				Karlsruhe—Rotterdam
2	3	1				Mannheim—Meer
—	1	—				Mannheim—Meer und Main unterhalb Frankfurt
—	2	1				Mannheim—Ruhrort
—	1	—				Mannheim—Alsum
—	1	—				Mannheim—Wesel
4	42	2				Mannheim—Rotterdam
1	—	—				Mainz—Ruhrort und Mosel
—	1	—				Mainz—Ruhrort
—	1	—				Mainz—Alsum
—	1	—				Mainz—Rotterdam
—	1	—				Mainz—Rotterdam und Main unterhalb Frankfurt
—	1	—				Coblenz—Ruhrort
—	1	—				Coblenz—Alsum
—	1	—				Coblenz—Emmerich
—	1	—				Wesseling—Ruhrort
—	1	—				Wesseling—Emmerich
—	1	—				Köln—Ruhrort
—	1	1				Köln—Walsum
—	1	—				Rhein und Mosel
			38	200	22	
27	171	23	88	200	22	
D. In Niederland.						
2	—	—				Wesel—Meer
—	7	—				Ruhrort—Meer
—	2	—				Duisburg—Meer
—	1	—				Neuß—Meer
4	19	1				Cöln—Meer
—	5	—				Coblenz—Meer
—	1	—				Lauterburg—Meer
20	123	2				Mannheim—Meer
2	79	1				Straßburg—Meer
Erweitert wurden:						
1	—	—				Cöln—St. Goar
4	1	—				Cöln—Mannheim
—	1	—				Cöln—Straßburg
1	—	—				Bonn—Mannheim
1	—	—				Coblenz—Mannheim
4	—	—				St. Goar—Mannheim
1	—	—				Mainz—Mannheim
—	15	—				Mannheim—Straßburg
Bescheinigung im Sinne des Art. 18 der Rhein-schiffahrtsakte auf belgische Patente:						
1	4	—				Mannheim—Meer
—	1	—				Straßburg—Meer
3	1	—				Cöln—Meer
			50	340	13	
44	260	4	50	340	13	

1923			1922			Rheinuferstaaten
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
Wiederholung.						
2	42	—	—	1	—	Frankreich.
6	63	3	4	47	1	Baden.
1	24	4	2	17	1	Bayern.
8	51	—	11	63	2	Hessen.
27	171	23	38	200	22	Preußen.
44	260	4	50	340	13	Niederland.
88	611	34	105	668	39	
733			812			

In Niederland wurden 10 belgische Schiffer (gegen 88 in 1922) durch Ausstellung einer Bescheinigung im Sinne des Artikels 18 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte zur Führung von Schiffen auf dem Rhein zugelassen.

b) Lotsen.

1. In Frankreich wurde im Berichtsjahr ein Steuermannspatent¹⁾ erteilt. Von den früheren Patentinhabern ist keiner gestorben.

Im ganzen sind zurzeit 10 Schiffs-Steuerleute vorhanden, und zwar 1 für Segelschiffe und 9 für Dampf- und Segelschiffe. Davon wohnen 3 in Lauterburg, 3 in Wantzenau, 3 in Straßburg-Robertsau und 1 in Offendorf.

2. In Baden ist im Berichtsjahr 1 Steuermannspatent erteilt worden, und zwar zur Führung von Dampf- und Segelschiffen.

Im ganzen sind 28 Steuerleute vorhanden. Davon wohnen in:

Kehl	1	Maxau	1
Greffen	7	Altlußheim	1
Mannheim	18		

3. In Bayern wurde im Berichtsjahr 1 neues Steuermannspatent erteilt.

Im ganzen sind 27 Steuerleute vorhanden. Davon wohnen in:

Neuburg	15	Sondernheim	2
Maximiliansau	2	Speyer	2
Leimersheim	4	Ludwigshafen	2

4. In Hessen. Am Jahresschluß 1923 betrug die Zahl der Schiffssteuerleute 98, demnach 4 weniger als im Vorjahr.

Abgegangen sind 5 Steuerleute, und zwar:

für die Strecke Mainz—Bingen	= 4
„ „ „ Bingen—Caub	= 1

Neu patentiert wurde:

für die Strecke Bingen—Caub	= 1
---------------------------------------	-----

¹⁾ Für Lotsenpatente wird am Rhein überwiegend der Ausdruck „Steuermannspatente“ gebraucht.

5. In Preußen ist im Berichtsjahr durch Tod eine Lotsen-Konzession erloschen.

Neukonzessionen haben im Jahr 1923 nicht stattgefunden.

c) Schifferschulen.

1. Baden. In den drei badischen Schifferschulen konnte im Winter 1922/23 kein Unterricht erteilt werden, da keine Anmeldungen von Schülern erfolgten.

2. Bayern. Infolge der Zeitverhältnisse wurde der Unterricht an der Schifferschule in Miltenberg im Jahre 1923 nur einkursig in der Weise durchgeführt, daß der Lehrgang 1923 als Übergangskurs, und zwar nur für die Schüler des vorjährigen 1. Kurses als 2. Kurs abgehalten wurde.

Der Unterricht, der von 5 Lehrern in 16 Wochenstunden erteilt wurde, begann am 4. Januar 1923 und wurde von 5 Schülern besucht. Er wurde am 1. März 1924 mit einer Prüfung abgeschlossen, die in Gegenwart der staatlichen Kommissare abgehalten wurde. Von den 5 Schülern haben 2 die Prüfung mit sehr gutem, die übrigen 3 mit gutem Erfolge bestanden.

3. Hessen. An der Schifferschule zu Neckarsteinach wurde auch im Winter 1923/24 kein Unterricht abgehalten, weil die junge Schiffsmannschaft von ihren Schiffen nicht abkommen konnte.

4. Preußen. Der Unterricht an der Stromschifferschule in Coblenz ruhte im Jahre 1923 aus Mangel an Beteiligung von Schülern. In der Stromschifferschule Duisburg-Ruhrort wurde der Unterricht am 3. Januar 1923 wieder aufgenommen. Am Unterkursus nahmen 10 und am Oberkursus 27 Schüler teil. Die mündliche Abgangsprüfung der Oberstufe fand am 12. März 1923 statt. Sämtliche Schüler bestanden die Prüfung.

5. Niederland. Die niederländische Schifferschule in Rotterdam eröffnete den Winterkursus 1923/24 am 2. Januar 1924 mit 4 Schülern in der Unterstufe und 3 Schülern in der Oberstufe.

Der Unterricht umfaßte 120 Stunden und endete am 26. Februar 1924. Ein Schüler der Oberstufe hat die Schule vor der Prüfung verlassen.

Bei der hierbei stattgehabten Schlußprüfung wurde an 2 Schülern der Oberstufe das Abgangszeugnis erteilt.

Die Kosten betragen 600 Gulden Lehrerhonorar und ungefähr 300 Gulden weitere Ausgaben. Der Staatszuschuß beträgt 500 Gulden.

Eine Übersicht des Schulbesuchs in den letzten 5 Jahren gibt folgende Zusammenstellung:

Winter	Unterstufe	Oberstufe	Insgesamt
1923/1924	4	3	7
1922/1923	5	3	8
1921/1922	4	4	8
1920/1921	10	4	14
1919/1920	18	4	22

d) Dienstbuch-

In der nachstehenden Übersicht ist das Ergebnis der im Lauf des Berichtsjahres in den für die Rheinschiffahrt vom 17. August 1892 und auf Grund der Ziffer 6 der Vollzugsanweisung vom Jahr 1902¹⁾ stattgehabten Revisionen über die Führung von Dienstbüchern auf Rheinschiffen

Laufende Nr.	Hafen der Revision	Zahl der revidierten Schiffe										Ins- gesamt	
		Baden	Bayern	Hessen	Preußen	Sonst. Deutsche	Belgien	Frankreich	Großbritannien	Luxemburg	Niederlande		Schweiz
1	A. In der Schweiz. Basel	Es fanden keine Revisionen der Dienstbücher statt.											
1	B. In Frankreich. Straßburger Rheinhafen												
2	Lauterburger Rheinhafen											68	
	C. In Deutschland.												
	a) Baden:												
1	Kehl					42 ²⁾						7	49
2	Karlsruhe					10							10
3	Rheinau					94							116
4	Mannheim					245				8			253
	Bei der Fahrt im offenen Ström und an verschiedenen Landestellen:												
5	Rheinbaubezirk Offenburg					1						3	4
6	" Mannheim					3							8
	b) Bayern:												
1	Maximiliansau												
2	Speyer	1		3	1					5			10
3	Ludwigshafen												
4	Frankenthaler Kanal												
	Außerdem fanden im freien Strom folgende Revisionen statt:												
5	Flußbaubezirk Maximiliansau												
6	" Sondernheim												
7	" Germersheim							5					5
8	" Speyer												
9	" Ludwigshafen												
10	" Frankenthal	1	10	1									12
	c) Hessen:												
1	Oppenheim—Mainz							3					3
	d) Preußen³⁾:												
1	Biebrich					3							3
1a	Schierstein												
2	Eltville					5							5
3	Oestrich					4							4
4	Geisenheim (Schiffs Liegeplatz)					10							10
5	Rüdesheim					3							5
6	Offener Strom zwischen Biebrich u. Rüdesheim					3							41
7	Coblenz					25							25
8	Cöln					133							163
9	Neuß					56							92
10	Düsseldorf					100							100
11	Uerdingen					20							43
12	Duisburg					520							807
13	Duisburg-Ruhrort					504							1186
14	Duisburg-Hochfeld					47							80
15	Wesel					6							6
16	Emmerich					32							163

¹⁾ Die Vorschrift gilt nicht für die Schweiz und die Niederlande. ²⁾ Die Trennung der Schiffe nach ihrer An-
einer solchen Trennung in ihren Berichten bisher noch keine Weisung hatten. ³⁾ Ausführlichere Angaben können

revisionen.

einzelnen Uferstaaten in Ausführung des Beschlusses zu Protokoll XI der Zentral-Kommission über das behördliche Verfahren bei Ausstellung und Visierung der Dienstbücher gemäß Verordnung zusammengestellt:

Zahl der zur Führung von Dienstbüchern verpflichteten Schiffsleute	Ohne Dienstbuch betroffen											Ins- gesamt		
	Baden	Bayern	Hessen	Preußen	Sonst. Deutsche	Belgien	Frankreich	Großbritannien	Luxemburg	Niederlande	Schweiz		Sonstige	
	Dagegen wurde ständig eine Paßkontrolle durchgeführt.													
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
111	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
256	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
561	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
334	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	5
99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
606	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	9
448	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

gehörigkeit zu den einzelnen deutschen Uferstaaten kann nicht erfolgen, da die betreffenden Dienststellen zur Vornahme nachträglich nicht mehr gemacht werden.

Hinsichtlich der Zeit der Revisionen wird das Folgende mitgeteilt:

1. In der Schweiz —.
2. In Frankreich —.
3. In Baden sind die Hafen- und Schiffsfahrtspolizeibeamten angewiesen, mehrmals im Jahr (mindestens zwei- bis dreimal) auf den in den Hafenanstalten und an den Anlandestellen liegenden und in Fahrt begriffenen Schiffen — auf den letzteren namentlich im Anschluß an die Untersuchung des Betriebs der Schiffsdampfkessel — das Vorzeigen der Dienstbücher der Schiffsmannschaften zum Zweck der Kontrolle unvermutet zu verlangen.
4. In Bayern nehmen die Dammeister, die Hafenmeister, der Landeplatzaufseher und der Schleusenwärter in Ludwigshafen die Revisionen in den Häfen und auf dem freien Strom gelegentlich ihrer Dienstgänge und Dienstfahrten vor.
5. In Hessen mußte von öfteren Revisionen abgesehen werden, da die Schifffahrt im Berichtsjahr zum großen Teil stillgelegen hat.
6. In Preußen wurden außer der ständigen laufenden Kontrolle auf dem freien Strom und an den Schiffsliegeplätzen usw. durch die Strommeister usw. viermal jährlich, und zwar an den ersten 10 Tagen jedes Quartals, sämtliche in die Häfen eingelaufenen Schiffe bezüglich der Dienstbücher durch die Hafenbeamten revidiert.

e) Löhne.

Im Berichtsjahr waren folgende Löhne und Lohntarife vereinbart:

A. In der Schweiz.

Es können keine Angaben gemacht werden. Die Anstellungsbedingungen beruhten auf persönlichen Abmachungen mit jedem Schiffer, die fast wöchentlich infolge der verschiedenen Einflüsse wechselten.

B. In Frankreich.

Fehlanzeige.

C. In Deutschland.

a) Baden.

Fehlanzeige.

b) Bayern.

Fehlanzeige.

c) Hessen.

Ord.- Nr.	Art der Beschäftigung	I. Wochenlöhne nach Schieds- spruch des Reichsarbeits- ministeriums für die Zeit	
		vom 30. Dez. 1922 bis 13. Jan. 1923 Mark	vom 14. Jan. 1923 bis 31. Jan. 1923 Mark
1	Für Kapitäne	26 933	33 666
2	„ Schiffsführer der Kran- und Flettschiffe	26 282	32 823
3	„ „ „ übrigen Fahrzeuge und Steuerleute	26 153	32 691
4	„ Motorbootsführer mit Patent, Rudergänger, Menageleute auf Dampfern, Matrosen auf Hafenbooten	24 478	30 597
5	„ Matrosen auf Güterbooten	24 216	30 270
6	„ „ „ Kranen und Flettschiffen	23 921	29 901
7	„ „ „ übrigen Fahrzeugen	23 808	29 760
8	„ erste Maschinisten	26 933	33 666
9	„ zweite „	26 153	32 691
10	„ dritte „	24 478	30 597
11	„ Heizer	24 216	30 270
12	„ Schiffsjungen im ersten Jahr	10 044	12 555
13	„ „ „ zweiten „	11 719	14 649
14	„ „ „ dritten „	13 392	16 740

Ord.- Nr.	Art der Beschäftigung	II. Neuregelung der Löhne ab 1. Dezember 1923	
		v. 1.-7. Dez. 1923 Milliarden-Mark	v. 8.-14. Dez. 1923 Milliarden-Mark
a	Erste Steuerleute mit mehr als 15 Berufsjahren	78 780	43 150
b	„ „ „ „ „ 5—15 „	75 750	41 240
c	„ „ „ weniger „ 5 „	72 720	39 340
d	Motorbootsführer (mit Patent) und Rudergänger	69 690	38 070
e	Matrosen über 21 Jahre	60 600	33 000
f	„ unter 21 Jahren	54 540	29 820
g	Zweite Maschinisten und Kranenmaschinisten mit mehr als 15 Berufsjahren	78 780	43 150
h	„ „ „ „ „ 5—15 „	75 750	41 240
i	„ „ „ „ „ weniger „ 15 „	72 720	39 340
k	Dritte Maschinisten mit weniger als 5 Berufsjahren	69 690	38 070
l	Heizer mit mehr als 5 Berufsjahren	66 660	36 170
m	„ „ weniger „ 5 „	63 630	34 900
n	Schiffsjungen im ersten Jahr	30 300	16 500
o	„ „ zweiten „	36 360	19 670
p	„ „ dritten „	42 420	22 840
	Verheiratete erhalten einen Zuschlag von 10 %.		

Infolge der im Berichtsjahr stetig fortschreitenden Geldentwertung erfuhren die Löhne des Schiffspersonals eine ständige, zeitweise wöchentliche Veränderung.

d) Preußen.

Vom 1. Oktober 1922 bis 31. Oktober 1923 bestand ein Rahmentarifvertrag, der von Arbeitgeberseite gekündigt wurde. Ab 1. November 1923 besteht ein tarifloser Zustand. Durch einheitliche Einzelarbeitsverträge für das Personal und Anstellungsverträge für das Oberpersonal wurde ab Dezember 1923 durch die beteiligten Arbeitgeberverbände eine zufriedenstellende Regelung getroffen, die heute noch gilt.

Die Löhne betragen in Goldmark (a) und Papiermark (b):

Datum	a) Gold- mark b) Papier- mark	Kapitäne	Schiffs- führer	Matrosen	Heizer	Bemerkungen
ab 1. Januar 1923	a) 14,80 b) 26 933,—	14,80	14,40	13,10	13,30	
ab 1. April 1923	a) 20,70 b) 109 100,—	20,70	20,10	19,20	19,50	
ab 1. Juli 1923	a) 21,20 b) 806 700,—	21,20	20,60	18,70	19,—	
ab 1. Oktober 1923	a) 50,70 b) 2 919 131,—	50,70	49,20	44,80	45,50	Tausend Mark
ab 1. November 1923	a) 34,20 b) 1 056 581,—	34,20	32,20	30,30	31,10	Millionen Mark
ab 1. Dezember 1923 ¹⁾	a) 90,—/105,80 b) 90000/106000	75,60/83,10	75,60/83,10	60,40	60,50	Milliarden Mark

¹⁾ Ab 1. Dezember 1923 Verheiratete + 10 %.

D. In Niederland.							
Fehlanzeige.							
E. In Belgien (Monatslöhne).							
Ord-Nr.	Art der Schiffe	Schiffer	Matrose	Steuer- mann	Schiffs- junge	Maschinist	Heizer
		belg. Frs.	belg. Frs.	belg. Frs.	belg. Frs.	belg. Frs.	belg. Frs.
1	Kleine Schiffe von 38,50 m bis 47 m	550	350	—	—	—	—
2	Kempenaar (50 m)	900		—	125—175	—	—
		Schiffer und Matrose zusammen					
3	Rheinkähne bis 1000 t	600	500	—	—	—	—
4	„ über 1000 t	600	350—500	—	125—175	—	—
5	Güterboote	820	600	700	—	820	650
6	Schraubendampfer (holländ. Gulden)	40	16	32	—	39	32

f) Arbeitsfragen.

Es liegen für 1923 keine Angaben vor.

B. Material.

a) Zusammensetzung der Rheinflotte.

A. In der Schweiz.

1. Schlepper.		
a)	Stromschlepper: Raddampfer	4 3 400 Pferdestärken
b)	„ Schraubendampfer	— „
	Zusammen	4 3 400 Pferdestärken
2. Rheinkähne.		
a)	Gewöhnliche Rheinkähne	54 49 300 Tonnen
b)	Tankschiffe	2 1 600 „
c)	Schwimmende Krane	— „
	Zusammen	56 50 900 Tonnen
3. Kanalkähne.		
a)	Gewöhnliche Kanalkähne	4 1 200 Tonnen

Auf der Schiffswerft in Augst sind im Auftrag der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft zwei Kähne mit einer Tragfähigkeit von rund 800 Tonnen mit Namen „Linth“ und „Töb“ fertig erstellt worden, die im Auftrag des Schifffahrtsamtes vermessen und von ihm mit den erforderlichen Schiffspapieren versehen worden sind.

B. In Frankreich.

1. Schlepper:

a) Stromschlepper:	Raddampfer	16	17 310 Pferdestärken
„	Schraubendampfer	33	12 925 „
b) Hafenschlepper:	„	2	349 „
	Zusammen	51	30 584 Pferdestärken

2. Rheinkähne:

a) Gewöhnliche Rheinkähne	248	300 037 Tonnen
b) Tankschiffe	5	5 426 „
c) Schwimmende Krahn	6	3 303 „
	Zusammen	259 308 766 Tonnen

C. In Deutschland.

Ausreichende neue Angaben liegen nicht vor.

D. In Niederland.

Die Niederländische Rheinflotte bestand aus:

3119 Schleppkähne und Segelschiffe,
54 Motorschiffe,
46 Schrauben-Güterdampfer,
9 Räder-Personenboote,
406 Schrauben-Schleppdampfer,
6 Räder-Schleppdampfer.

b) Eichwesen.

Die Anzahl und Größe der im Jahr 1923 zur Eichung gebrachten Schiffe, verglichen mit dem Vorjahr, war folgende:

Eichamt	Anzahl		Tragfähigkeit in Tonnen	
	1923	1922	1923	1922
Basel	2	6	1 626	4 993
Straßburg	—	—	—	—
Speyer	—	1	—	41
Mannheim	10	15	5 352	10 320
Mainz	2	3	2 549	4 260
Coblenz	—	1	—	500
Cöln	4	6	3 680	5 541
Duisburg	2	21	909	23 028
Duisburg-Ruhrort	44	158	40 902	132 332
Rotterdam	82	29	69 735	12 278
Amsterdam	8	—	2 646	—
Dordrecht	34	23	21 381	9 481
Zusammen	188	263	148 780	202 774

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe ist demnach von 770 t auf 792 t gestiegen.

c) Sicherheitsmaßnahmen.

I. Schiffs-Untersuchungen.

a) Segelschiffe.

Es wurden in 1923 untersucht:

Bei der Untersuchungsstelle zu	Erste Untersuchung		Nachuntersuchung		Zusammen	
	Anzahl	Tragfähigkeit t	Anzahl	Tragfähigkeit t	Anzahl	Tragfähigkeit t
Basel	—	—	—	—	—	—
Straßburg	—	—	145	191 000	145	191 000
Speyer	—	—	—	—	—	—
Mannheim	5	2 742	6	7 009	11	9 751
Mainz	—	—	2	2 549	2	2 549
Frankfurt a. M.	—	—	—	—	—	—
Biebrich	—	—	—	—	—	—
Coblenz	—	—	—	—	—	—
Cöln	1	252	9	9 239	10	9 491
Düsseldorf	—	—	—	—	—	—
Duisburg	—	—	3	2 259	3	2 259
Duisburg-Ruhrort	53	48 973	13	12 682	66	61 655
Dordrecht	37	26 129	5	1 998	42	28 127
Rotterdam	72	75 320	109	145 010	181	220 330
Amsterdam	6	2 776	—	—	6	2 776
Zusammen	174	156 192	292	371 746	466	527 938
1922	366	266 874	109	101 753	475	368 627
Mithin 1923	{ mehr		183	269 993	—	159 311
	{ weniger		—	—	9	—

b) Dampfschiffe.

Bei der Untersuchungsstelle zu	Erste Untersuchung		Nachuntersuchung		Zusammen		
	Anzahl	Pferdestärken	Anzahl	Pferdestärken	Anzahl	Pferdestärken	
Basel	—	—	—	—	—	—	
Straßburg	—	—	19	14 755	19	14 755	
Speyer	—	—	—	—	—	—	
Mannheim	2	2 450	1	650	3	3 100	
Mainz	2	600	—	—	2	600	
Frankfurt a. M.	—	—	—	—	—	—	
Biebrich	—	—	1	30	1	30	
Coblenz	—	—	—	—	—	—	
Cöln	6	2 915	1	1 000	7	3 915	
Düsseldorf	—	—	—	—	—	—	
Duisburg	1	1 000	—	—	1	1 000	
Duisburg-Ruhrort	10	9 50	10	2 570	20	3 520	
Dordrecht	17 ¹⁾	2 500	3 ²⁾	460	20	2 960	
Rotterdam	47 ³⁾	15 860	6 ⁴⁾	1 370	53	17 230	
Amsterdam	5 ⁵⁾	491	—	—	5	491	
Zusammen	90	26 766	41	20 835	131	47 601	
1922	71	21 048	16	6 524	87	27 572	
Mithin 1923	{ mehr	19	5 718	25	14 311	44	20 029
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

2. Floß-Untersuchungen.

Untersucht wurden:

Bei der Untersuchungsstelle zu	Anzahl der Flöße		Gewicht in Tonnen nach § 33 Ziffer 4 der Pol-Ord. von 1913	
	1923	1922	1923	1922
Mannheim: a) vom Oberrhein gekommene und unmittelbar durchgegangene Flöße	—	—	—	—
b) sonstige auf dem Rhein und Neckar angekommene, im Floßhafen umgebaute Flöße	2	21	399	19 356
c) vom Neckar nach dem Rhein zu Tal durchgegangene Flöße	—	—	—	—
Mainz	39	72	58 914	105 421
Schierstein	21	37	33 483	95 345
Rüdesheim	—	—	—	—
Oberwesel	—	—	—	—
Wesel	—	—	—	—
Zusammen	62	130	92 796	220 122

Gegen das Vorjahr wurden sonach 78 Flöße weniger untersucht mit 127 326 Tonnen Gewicht weniger.

¹⁾ Einschl. 4 Motorschiffe mit 305 PS. ²⁾ Einschl. 1 Motorschiff mit 80 PS. ³⁾ Einschl. 12 Motorschiffe mit 870 PS.

⁴⁾ Einschl. 2 Motorschiffe mit 70 PS. ⁵⁾ Einschl. 4 Motorschiffe mit 310 PS.

3. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Zusammenstellung

über die im Lauf des Jahres 1923 auf dem Rhein während der Fahrt erfolgten Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Aufsichtsbezirk	Aufsichtsbeamte	Ergebnis der Untersuchungen					Bemerkungen, insbesondere nähere Angaben zu e. (Art der Zuwiderhandlung, Bestrafung usw.)
		a. untersuchte Betriebe	b. ordnungs- mäßig be- triebene Betriebe	c. bemängelte Betriebe	d. kleinere, als- bald behobene Unregel- mäßigkeiten	e. Straf anzeigen wurden er- hoben	
A. Schweiz.							
Basel		—	—	—	—	—	
B. Frankreich.							
Wasserbaubezirk Straßburg-Rhein	3 Dammeister	—	—	—	—	—	
C. Deutschland.							
a) Baden ¹⁾ :							
Rheinbauamt Offenburg	1 Dienstvorstand, 8 Dammeister	—	—	—	—	—	
Rheinbauamt Mannheim	1 Dienstvorstand, 1 Bauinspektor, 1 Dammeister	1	1	—	—	—	
b) Bayern:							
Speyer	1 Ober- Bauamtmann, 1 Kesselrevisor, 1 Oberdammeister	—	—	—	—	—	
c) Hessen:							
Wasserbauamt Worms	1 Amtsvorstand, 1 Reg.-Baumeister, 2 Bauinspektoren, 1 Oberbausekretär	—	—	—	—	—	Untersuchungen wurden wegen Stilllegens der Rheinschiffahrt nicht vorgenommen.
Wasserbauamt Mainz	1 Amtsvorstand, 1 Reg.-Baumeister, 3 Bauinspektoren	2	2	—	—	—	
d) Preußen:							
Wasserbauamt Bingerbrück km 0 bis 48,5	1 Reg.- u. Baurat, 1 Strommeister	41	41	—	—	—	
Wasserbauamt I Coblenz . . . km 48,5 bis 112	1 Reg.- u. Baurat, 2 Strommeister	88	71	17	17	—	
Wasserbauamt Cöln km 112 bis 199	1 Reg.- u. Baurat, 2 Strommeister	606	606	—	—	—	
Wasserbauamt I Düsseldorf km 199 bis 281	1 Reg.- u. Baurat, 2 Strommeister	214	214	—	—	—	
Wasserbauamt Wesel km 281 bis 363,44	1 Reg.- u. Baurat 2 Strommeister	285	285	—	—	—	
D. Niederland.							
Rotterdam (3. Bezirk)		—	—	—	—	—	
Arnheim (5. Bezirk für die Dampf- kesselrevision)	1 Ingenieur, 3 Assistenten	—	—	—	—	—	Revisionsfahrten wurden nicht vorgenommen, weil während längerer Zeit kein Boot zur Verfügung stand und wegen Schloffheit in der Rheinschiffahrt.
1923 zusammen		1237	1220	17	17	—	
gegen 1922		2368	2313	38	39	8	
Mithin 1923							
{ mehr		—	—	—	—	—	
{ weniger		1131	1093	21	22	8	

¹⁾ Das Rheinbauamt Karlsruhe ist im Jahre 1922 aufgehoben worden. Der Bezirk wurde auf die Rheinbauämter Mannheim und Offenburg verteilt.

C. Unfälle.

Nach Beschluß der Zentral-Kommission vom 4. September 1915 (Prot. Nr. IV der ordentlichen Sitzung von 1915) sollen — erstmals im Jahresbericht für 1915 — die amtlich gemeldeten Unfälle nach einheitlichen Gesichtspunkten und nach den geographischen Abschnitten des Stromes in einer Übersicht zusammengestellt werden. In diese Übersicht sollen aufgenommen werden diejenigen Unfälle, bei denen

- Menschen getötet oder verletzt wurden;
- ein Schiff gesunken, auf Grund geraten, fahruntüchtig geworden oder erheblich beschädigt worden ist;
- Brücken, Fähren und Überfahrtsanstalten oder andere Anlagen und Einrichtungen im und am Strom beschädigt worden sind;

die wichtigeren Unfälle sollen näher beschrieben werden.

Die aus den Uferstaaten nach diesen Gesichtspunkten vorliegenden Angaben sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt:

Ordnungs-Nr.	Stromstrecke	Anzahl der Unfälle	Davon sind eingetreten		Zahl der verunglückten Personen	Zahl der gesunkenen Schiffe	Der Fahrwasser-sperrungen		Bemerkungen
			bei Nacht	bei Nebel			Anzahl	Mindestdauer u. Höchstdauer	
1	Basel—Straßburg	3	—	—	—	1	—	—	
2	Straßburg—Sondernheim	42	—	—	—	1	7	24 1/2 Std.	
3	Sondernheim—Bingen	33	2	1	2	2	4	5 „	
4	Bingen—St. Goar	17	—	—	—	—	9 ¹⁾	3 Std. (290 ²⁾ /4 „	Binger Loch, 47 1/2 Std. II. Fahrwasser.
5	St. Goar—Bonn	11	—	—	—	2	—	—	¹⁾ 8 für Binger Loch, 1 für II. Fahrwasser.
6	Bonn—Duisburg	30	—	4	2 ²⁾	5	—	—	²⁾ 1 Verletzter, 1 Toter.
7	Duisburg—Lobith	8	—	—	—	1	—	—	
8	Oberrhein, Waal, Merwede, Noord und Neue Maas	4	—	—	—	4	—	—	
9	Niederrhein u. Leck	—	—	—	—	—	—	—	
	1923 zusammen	148	2	5	4	16	20	13,86 Tg.	
	gegen 1922	150	1	6	4	24	11	5,25 „	
	Mithin 1923								
	{ mehr	—	1	—	—	—	9	8,6 Tg.	
	{ weniger	2	—	1	—	8	—	—	

Über die im Jahr 1923 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Frankreich.

Zu 1. Kentern eines mit Wacken beladenen Weidlings — Festfahren eines Anhangschiffes auf dem Uferbau — Abtreiben eines Anhangschiffes durch Zerreißen des Schleppseiles.

Zu 2. In einem Falle Festfahren eines Anhangschiffes auf einem Bühnenfeld; in einem Falle Festfahren eines Anhangschiffes auf einer Bühne; in 13 Fällen Festfahren eines Anhangschiffes auf einer Kiesbank, und in 1 Falle Festfahren eines zu Tale fahrenden Schleppzuges auf einer solchen; in einem Falle sind beim Aufdrehen zum Übernachten die Exzenterwellen eines Raddampfers gebrochen; in einem Falle Anfahren und Beschädigung der Schiffbrücke bei Gamsheim durch ein Anhangschiff; in einem Falle Anfahren und Beschädigung der Schiffbrücke bei Drusenheim durch ein Anhangschiff; in einem Falle Anfahren und Beschädigung eines Brückenjoches der Gamsheimer Schiffbrücke durch ein Anhangschiff; in einem Falle stieß ein Schiff bei der Überfahrt vom Straßburger

nach dem Kehler Hafen unmittelbar vor der Einfahrt des letzteren auf einen unsichtbaren Gegenstand, das Schiff füllte sich sofort mit Wasser und sank; in einem Falle Beschädigung des Steueruders eines Raddampfers und Festfahren desselben auf einer Buhne; in einem Falle graste der Anker eines Schiffes, wobei dieses auf den Uferbau auffuhr und ein Leck bekam; um ein Sinken des Schiffes zu verhindern, steuerte der Steuermann dasselbe auf eine Kiesbank; in 4 Fällen Festfahren eines zu tiefgehenden Anhangschiffes.

Baden.

Im ganzen kamen badischerseits 14 Unfälle zur Anzeige, wovon 10 durch Auffahren auf Grund entstanden waren und ohne Sperrung des Fahrwassers verliefen. In einem Falle handelte es sich um das Anfahren einer Badeanstalt in Mannheim, die leicht beschädigt wurde.

Die drei anderen Fälle betreffen Beschädigungen der Schiffbrücke Speyer. Sie verliefen folgendermaßen:

1. Am 6. April fuhr das Schraubboot „Fendel X“ mit je 2 gekuppelten Anhangschiffen zu Tal. Das Boot fuhr mit dem im 1. Anhang steuerbordseits befindlichen Kahn das äußerste Brückenschiff des stehenden Teiles der badischen Seite an. Das Brückenschiff wurde stark eingedrückt, drei Stromankerketten abgerissen und der Oberbau der Brücke verschoben.

2. Am 28. August fuhr das Schraubboot „Colmar IV“ mit je 2 gekuppelten Anhangschiffen zu Tal. Das Boot fuhr den rechtsseitigen, stehenden Brückenteil hart an. Das erste steuerbordseitige Anhangschiff lief auf das äußerste Brückenschiff und beschädigte es stark. Durch den Druck rissen die Stromankerketten. Ein Brückenteil mit 10 Pontons riß ab und wurde gegen die Kiesbank gedrückt. Derselbe Kahn erfaßte mit dem Buganker noch das hinter dem stehenden Teil befindliche, ausgefahrene letzte Ausfahrjoch und riß es ab, so daß es 3 km zu Tal trieb. Der Schleppzug drehte auf, die Kähne wurden vor Anker gelegt und das abgetriebene Joch wieder zurückgeholt.

3. Am 17. November fuhr das Räderboot „Mulhouse IV“ mit je 2 gekuppelten Anhangschiffen zu Tal. Beim Passieren der Öffnung rannte es mit dem ersten steuerbordseitigen Anhangkahn auf das äußere Brückenschiff, das stark beschädigt wurde. Drei Stromankerketten rissen, der Oberbau wurde verschoben und teilweise zertrümmert.

Bayern.

Zur Anzeige kamen 23 Unfälle gegen 10 im Vorjahr. Alle Unfälle ereigneten sich bei Tag. 1 davon traf auf die Stromstrecke oberhalb Sondernheim und 22 trafen auf die Strecke unterhalb Sondernheim. In einem Fall ertranken 2 Schiffer, in 4 Fällen wurden Schiffe beschädigt, 12 Schiffe gerieten auf Grund. Beschädigungen von Fahren waren in 6 Fällen, von Schiffbrücken in 4 Fällen zu verzeichnen.

Bemerkenswert waren folgende Unfälle:

1. Am 26. Februar nahm das mit 1 beladenem Schiffe zu Tal fahrende Räderboot „Fritz Funke“ bei Sondernheim (km 28,5) noch zwei weitere Schiffe ins Schlepptau. Infolge ungeschickten Manövrierens kamen jedoch die Schleppstränge unter die Anhangschiffe, sodaß diese beim Wiederanfahren abrissen. Die kopfvor zu Tal treibenden Schiffe versuchten bei km 29,9 aufzudrehen, kamen aber dabei in den Bereich der beiden obersten Buchtnachen der Germersheimer Fähre, drückten diese unter Wasser, sodaß sie abrissen und in Stücken zu Tal trieben.

2. Am 20. Juni wollten 2 Schiffer des Schleppkahns „Caub“ mit ihrem Flieger unterhalb des Kaiserwörthhafens zu Ludwigshafen einen Mährdraht an Land bringen; infolge Ungeschicklichkeit der Leute fiel der Flieger um, sodaß jene ertranken, bevor Hilfe gebracht werden konnte.

3. Am 4. Juli ließ sich der Schleppkahn „Transporteur“ zu Tal treiben. Bei der Schiffbrücke Germersheim verding sich der Heckanker in dem bayerischerseits stehenden Randponten, sodaß der Kahn gegen die Brücke verfiel und diese auf eine Länge von 74 m abdrückte.

4. Am 29. Juli fuhr das Räderboot „Paris“ mit 2 Schiffslängen im Anhang zu Tal; beim Passieren der Schiffbrücke Speyer wurden die Anhangschiffe gegen die Abweispontons geschleudert und das Landjoch schwer beschädigt.

5. Am 17. November wurde das bayerische Landjoch der Schiffbrücke Speyer von dem mit 4 leeren Schiffen im Anhang zu Tal fahrenden Schraubendampfer „Robertsau“ leicht und 3 Stunden später durch den mit 2 geladenen Schiffen im Anhang zu Tal fahrenden Raddampfer „Straßburg III“ schwer beschädigt.

Hessen.

Im diesseitigen Bezirk kamen im Berichtsjahr auf dem Rhein nach der beigeschlossenen Übersicht im ganzen 8 Schiffsunfälle zur Anzeige, gegen 4 im Vorjahr.

Hiervon kamen 2 Unfälle auf der Strecke Worms—Oppenheim, 1 Unfall auf der Strecke Oppenheim—Mainz und 5 Unfälle auf der Strecke Mainz—Bingen vor. Die Unfälle ereigneten sich mit Ausnahme eines Unfalls alle bei Tage; Personen sind dabei nicht verunglückt. Bemerkenswert waren folgende Unfälle:

1. Am 22. August fuhr das mit Holz beladene eiserne Motorschiff „Gott mit uns“ zu Tal. Bei km 284 begegnete es einem zu Berg kommenden französischen Schleppzug und wich diesem nach rechts aus. Das zweite Anhangschiff des Schleppzuges fuhr in diesem Augenblick aus unbekannter Ursache nach links aus seinem Kurs heraus. Das Motorschiff mußte deshalb nach rechts ausweichen, kam dabei aus dem Fahrweg und fuhr sich fest. Am 25. August wurde es vom Grund abgezogen und setzte seine Reise am 26. August zu Tal fort.

2. Das holländische Räderboot „Rotterdam“ fuhr am 30. Oktober bei leichtem Nebel zu Berg. Bei Gernsheim verstärkte sich der Nebel, das Boot setzte aber, sich nahe am rechten Ufer haltend, seine Fahrt fort. Bei km 293 verdichtete angeblich plötzlich der Nebel sich derart, daß der Kapitän beschloß, vor Anker zu gehen. Ehe er dies jedoch ausführen konnte, fuhr das Schiff mit seinem Vorderteil auf die unterste Buhne der oberhalb Gernsheim am rechten Ufer liegenden Buhnggruppe auf. Versuche, das Boot mittels eigener Kraft abzubringen, waren erfolglos. Auch mißlang ein Versuch, es durch einen Dampfer von der Buhne abzuziehen. Hierbei brach ein zur Leitung des Schleppstrangs dienender Poller, und ersterer riß einen Teil des auf dem Deck befindlichen Salons ein. Durch das inzwischen fallende Wasser setzte sich das Boot auch mit seinem hinteren Teile auf dem unterhalb der Buhne befindlichen Kiesgrund fest, so daß der Schiffskörper nach weiterem Fallen des Wassers auf zwei Punkten aufliegend mit dem übrigen Teil frei in der Luft schwebte. Die infolge dieser Lage im Schiffskörper entstandenen starken Spannungen verursachten Beschädigungen des Schiffes. Durch Entfernen des betreffenden Teils der Buhne und des Kiesgrundes mittels Baggers wurde das Schiff bei steigendem Wasser wieder flott und konnte am 18. November mit eigener Kraft die Unfallstelle verlassen.

3. Am 10. November 1923 lag das mit 628 t Kohlen beladene Schiff „Chantecler“ vor der Reede bei Bingen vor Anker. Als es mit mehreren anderen Schleppkähnen ins Treiben kam, fuhr sich das Schiff auf einem verloren gegangenen Anker bei km 361+120 m und etwa 120 m vom linken Ufer entfernt fest, wobei es im Schiffsboden ein Leck erhielt und sank. Wegen der höheren Wasserstände konnte das Schiff noch nicht gehoben werden. Das Fahrwasser ist durch das gesunkene Schiff nicht gesperrt.

Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahre 69 Unfälle, davon keiner bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

20 Unfälle im Bezirk Bingerbrück,
11 „ „ „ „ Coblenz,
7 „ „ „ „ „ Cöln,
24 „ „ „ „ „ Düsseldorf,
7 „ „ „ „ „ Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 7 Dampfer, 46 Schleppkähne, 1 Segelschiff, 2 Motorboote, 1 Kiesnachen, 1 Landebrücke, 2 Flöße, 4 Aalschokker, 1 Brückenjoch, 1 Materialschuppen, 1 Tankschiff, 1 Bootshaus, 1 Pumpenschiff eines Greifbaggers.

Eine Sperrung des Fahrwassers im Binger Loch ist im Jahre 1923 8mal mit einer Gesamtdauer von $299\frac{3}{4}$ Stunden, eine solche des II. Fahrwassers einmal mit einer Gesamtdauer von $47\frac{1}{2}$ Stunden eingetreten.

Von größerer Bedeutung waren die nachstehend beschriebenen Schiffsunfälle.

1. Am 30. Mai 1923 sank der Aalschokker „Nikolaus“ bei Niederspays infolge starken Sturmes, durch den er gegen das Ufer geworfen wurde. Im September wurde das Schiff aus dem Strome entfernt.

2. Am 7. Juni versank infolge Undichtigkeit des Schiffsbodens der Schokker „Petrus“ bei Boppard. Das Schiff wurde später gehoben.

3. Das Segelschiff „De Zwaluw“, mit 150 Tonnen Briketts beladen, kenterte am 28. August während eines starken Sturmes auf der Talfahrt bei Ensen mitten im Fahrwasser und versank. Das Schiff wurde gehoben.

4. Am 11. Oktober sank ein Aalschokker bei Monheim in einem heftigen Sturme. Das Schiff wurde später aus dem Strome entfernt.

5. Am 21. Oktober brach in einem Schokker bei Hitdorf durch Unvorsichtigkeit Feuer aus. Das Schiff brannte aus und versank. Das Wrack wurde später beseitigt.

6. Am 2. November, abends 7 Uhr, stieß oberhalb Himmelgeist ein Motorboot der Rheinpolizei auf der Talfahrt mit dem zu Berg fahrendem Schraubenschiff „Möwe“ zusammen. Das Motorboot sank. Während der Bootsführer und der Matrose gerettet werden konnten, ertrank ein Polizeiwachmeister aus Duisburg.

Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

Oberrhein und Waal.

Am 29. Juni 1923 wurde der eiserne Schleppkahn „Asom 23“, mit Sand beladen, durch einen Bagger bei Herwynen gefaßt. Infolge ungleichmäßiger Beladung brach der Kahn und sank außerhalb des Fahrwassers. Der Kahn wurde später gehoben.

Am 3. November hakte das Ruder des eisernen Aakschiffs „Eben Haezer“ hinter dem Bugstrang einer Baggermaschine bei Herwynen. Das Schiff kenterte und sank. Es wurde später gehoben.

Niederrhein und Leck.

Auf Niederrhein und Leck sind im Berichtsjahr keine Unfälle zu verzeichnen.

Merwede und Noord.

Am 31. Oktober sank in der oberen Merwede bei Gorinchem durch Zusammenstoß das eiserne Motorschiff „Niets bestendig“, beladen mit Sand. Das Schiff ist aus dem Strome beseitigt.

Das in 1922 in der unteren Merwede gesunkene Schiff „Nooit alleen“ wurde aus dem Strome beseitigt.

Neue Maas.

Am 10. Februar sank durch Zusammenstoß am rechten Ufer bei Rotterdam das eiserne Schiff „Fendel VII“, beladen mit Eisen und Ölkuchen. Das Schiff wurde gehoben und entfernt.

Schiffahrtsweg von Dordrecht nach Wemeldinge.

Am 26. Februar sank in dem Hollandsch Diep bei Numansdorp infolge überschlagendem Wasser das eiserne Aakschiff „de Vrouw Cornelia“, geladen mit Sträuchern. Das Schiff wurde aus dem Fahrwasser entfernt.

Am 14. August lief in dem Oost Hellegat bei Ooltgensplaat das eiserne Segelschiff „Wilhelmina“ mit dem Hinterschiff auf dem steilen Rande einer Sandplatte fest, wonach bei fallendem Wasser das herabhängende Vorderschiff das Fahrzeug zerbrach. Es wurde aus dem Fahrwasser entfernt.

Am 10. Oktober sank in dem Hollandsch Diep bei Willemstad infolge Zusammenstoßes das hölzerne Fischerboot „Vier Gebroeders“. Das Schiff wurde aus dem Fahrwasser entfernt.

Am 10. Oktober sank in dem Hollandsch Diep bei Strijen infolge überschlagendem Wasser das eiserne Segelschiff „Teuntje Johanna“, geladen mit Rübenpulpe. Das Schiff wurde gehoben.

Am 28. November sank in dem Hollandsch Diep bei Strijen infolge Zusammenstoßes das eiserne Segelschiff „Stormvogel“, geladen mit Zuckerrüben. Das Schiff wurde aus dem Fahrwasser entfernt.

1. Basel	14. Mainz	27. Neub.
2. Straßburg	15. Bielefeld	28. Düsseldorf
3. Kehl	16. Schierstein	29. Grotfeld
4. Lauterburg	17. Barmbeim	30. Uerdingen
5. Karlsruhe	18. Bingen	31. Eppenhoven
6. Speyer	19. Oberlahnstein	32. Durbur
7. Mannheim mit Rhinan	20. Coblenz	33. Homberg ²⁾
8. Ludwigshafen	21. Babel	34. Aisum mit Schwelgen
9. Worms	22. Boin	35. Walsum
10. Germsheim	23. Wesseling	36. Orsoy ³⁾
11. Nierstein	24. Köln u. Köln-Mülheim ⁴⁾	37. Rheinberg
12. Walsdorf	25. Lutzerath	38. Weich
13. Gustavsburg	26. Kaisdorf	

Wird der Güterverkehr, geschieden in Zufuhr und Abfuhr, beider wieder getrennt nach Berg- und Talfahrt, angegeben.

¹⁾ Für 1928 waren mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse Angaben nicht erhältlich. Anzunehmen sind daher die Statistik von Kammern durch die von 1927 für 1928.

²⁾ Mühlheim wurde am 1. April 1914 Köln einverleibt.

³⁾ Umfaßt den Verkehr, der unter der Ortsbezeichnung Rheinberg, Barmbeim und Helen Rheinbergen angemeldet wurde.

⁴⁾ Der Hafen zu Orsoy ist im Jahresbericht für 1916 zum erstenmal bei den wichtigsten Häfen aufgenommen. Bis 1914 rechnete der Verkehr im Hafen zu Orsoy bei den wichtigsten Häfen, jedoch nur Umschlagstellen unter Nr. 42 Preußen.

