

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

### III. Nautisches

[urn:nbn:de:bsz:31-255537](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255537)

### III. Nautisches.

#### A. Personal.

##### a) Rheinschiffer-Patente.

Zur Ausstellung gelangten :

1923			1924			Rheinuferstaaten
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
1	—	—	—	—	—	Schweiz.
2	17	2	2	42	—	Frankreich.
5	56	4	6	63	3	Baden.
1	19	1	1	24	4	Bayern.
5	60	6	8	51	—	Hessen.
42	245	24	27	171	23	Preussen.
62	713	6	44	260	4	Niederland.
118	1 110	43	88	611	34	
1 271			733			

Für ausführlichere Angaben siehe Beilage Seite 167.

##### b) Lotsen.<sup>1)</sup>

1. In Frankreich wurde im Berichtsjahr 1 Steuermannspatent erteilt. Von den früheren Patentinhabern ist keiner gestorben.

Im ganzen sind zurzeit 11 Steuerleute für Kähne und Dampfschiffe vorhanden. Davon wohnen 4 in Lauterburg, 3 in Wantzenau, 3 in Strassburg-Robertsau und 1 in Offendorf.

2. In Baden ist im Berichtsjahr 1 Steuermannspatent für die Strecke Mannheim-Strassburg (Berg- und Talfahrt) erteilt worden, und zwar zur Führung von Dampf- und Segelschiffen. Ein Steuermann ist gestorben.

Im ganzen sind 28 Steuerleute vorhanden. Davon wohnen in :

Kehl . . . . .	1	Maxau . . . . .	1
Greffern . . . . .	7	Altlussheim . . .	1
Mannheim . . . . .	18		

1) Für « Lotsen » wird am Rhein überwiegend der Ausdruck « Steuerleute » und für « Lotsenpatente » der Ausdruck « Steuermannspatente » gebraucht.

3. In Bayern wurden im Berichtsjahr 2 neue Steuermannpatente erteilt. Davon 1 zur Führung von Dampf- und Segelschiffen auf der Rheinstrecke Strassburg-Mannheim und 1 zur Führung von Segelschiffen in gleicher Stromstrecke.

Im ganzen sind 29 Steuerleute vorhanden. Davon wohnen in:

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

4. In Hessen. Am Jahresschluss 1924 betrug die Zahl der Steuerleute 95, demnach 3 weniger als im Vorjahr.

Abgegangen sind 3 Steuerleute, und zwar:  
für die Strecke Bingen—Mainz.

Neu patentiert wurden im Berichtsjahr keine Steuerleute.

5. In Preussen. Keine Veränderungen.

### c) Schiffferschulen.

1. Frankreich. Die Schiffferschule zu Strassburg ist seit 1923 wieder eröffnet.

2. Baden. In den drei badischen Schiffferschulen konnte im Winter 1923/24 kein Unterricht erteilt werden, da die Zahl der Anmeldungen von Schülern nicht genügte.

3. Bayern. Die Schiffferschule in Miltenberg a./M. wird nur noch in einer Abteilung mit 2 auf einanderfolgenden Kursen abgehalten. Im Winter 1924/1925 war die Schule von 11 Schülern besucht.

4. Hessen. An der Schiffferschule zu Neckarsteinach wurde im Winter 1924/25 kein Unterricht abgehalten, weil die junge Schiffsmannschaft von ihren Schiffen nicht abkommen konnte.

5. Preussen. — Der Unterricht an der Stromschiffferschule in Coblenz ruhte im Jahre 1924 aus Mangel an Beteiligung von Schülern. In der Stromschiffferschule Duisburg-Ruhrort wurde der Unterricht am 10. Januar 1924 wieder aufgenommen. Am Unterkursus nahmen 7 Schüler teil. Der Unterricht endigte am 19. März 1924.

6. Niederland. — Die niederländische Schiffferschule in Rotterdam eröffnete den Winterkursus 1924/25 im Januar 1925 mit 10 Schülern in der Unterstufe und 4 Schülern in der Oberstufe.

Der Unterricht umfasste 120 Stunden und endete am 27. Februar 1925.

Bei der hierbei stattgehabten Schlussprüfung wurde an 4 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
1924/1925	10	4	14
1923/1924	4	3	7
1922/1923	5	3	8
1921/1922	4	4	8
1920/1921	10	4	14

7. Belgien. — Eine Rheinschifferschule wurde in Antwerpen gegründet. Das Programm sieht einen Unter- und einen Oberkursus vor.

Der Unterkursus wurde am 1. 12. 24 eröffnet und wird am 31. 3. 25 beendet sein.

Mehr als 50 Schüler waren angemeldet, wovon ungefähr 40 regelmässig am Unterricht teilnahmen.

#### d) Löhne.

Im Berichtsjahr waren folgende Löhne und Lohnsätze 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 Einfüsse wechselten.

##### B. In Frankreich.

Fehlanzeige.

##### C. In Deutschland.

a) Baden.

Ord.- Nr.	Schiffspersonal	Wochenlöhne	
		ab 26. April 1924	ab November 1924
		G. M.	G. M.
1	Steuerleute mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe .....	40,50	44,50
2	Steuerleute mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe .....	37,50	41,25
3	Motorbootführer (mit Patent) Rudergänger, Menageleute auf Dampfern. Matrosen auf Hafengebieten .....	35,25	38,75
4	Matrosen auf Güterbooten .....	34,50	37,95
5	Matrosen auf Kran- und Flettschiffen .....	31,20	34,30
6	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit mehr als 4 Berufsjahren .....	30,—	33,—
7	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit weniger als 4 Berufsjahren .....	27,—	29,70
8	2. Maschinisten mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe .....	40,50	44,55
9	2. Maschinisten mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe .....	37,50	41,25
10	3. Maschinisten .....	35,25	38,75
11	Heizer mit 6 monatiger Berufstätigkeit .....	34,50	37,95
12	Heizer ohne 6 monatige Berufstätigkeit .....	32,10	35,30
13	Schiffsjungen im 1. Jahre .....	15,—	16,50
14	Schiffsjungen im 2. Jahre .....	18,—	19,80
15	Schiffsjungen im 3. Jahre .....	21,—	23,10

## b) Bayern.

Fehlanzeige.

## c) Hessen.

Im Berichtsjahr waren auf Grund der Schiedssprüche vom 17. April, 7. Mai, 28. Mai und 7. November 1924 folgende Mindestlöhne festgesetzt :

Ord. Nr.	Art der Beschäftigung	Wochenlöhne nach dem bestehen- den Tarifvertrag Mindestlöhne	
		R. M.	% Staffe- lung
1	Steuerleute mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe .....	40,50	135 %
2	Steuerleute mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe .....	37,50	125 %
3	Motorbootführer (mit Patent), Rudergänger, Menageleute auf Dampfern, Matrosen auf Hafenbooten .....	35,25	117,5 %
4	Matrosen auf Güterbooten .....	34,50	115 %
5	Matrosen auf Kran- und Flettschiffen .....	31,20	104 %
6	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit mehr als 4 Berufsjahren .....	30,—	100 %
7	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit weniger als 4 Berufsjahren .....	27,—	90 %
8	2. Maschinisten mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe .....	40,50	135 %
9	2. Maschinisten mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe .....	37,50	125 %
10	3. Maschinisten .....	35,25	117,5 %
11	Heizer mit 6monatiger Berufstätigkeit .....	34,50	115 %
12	Heizer ohne 6monatige Berufstätigkeit .....	32,10	107 %
13	Schiffsjungen im 1. Jahre .....	15,—	50 %
14	Schiffsjungen im 2. Jahre .....	18,—	60 %
15	Schiffsjungen im 3. Jahre .....	21,—	70 %

Die Berufsjahre sind durch das Dienstbuch nachzuweisen. Die Schiffsjungenzeit ist bei den Matrosen einzurechnen.

Kapitäne, Schiffsführer und 1. Maschinisten stehen im Monatsgehalt. Die Gehälter liegen für Kapitäne und 1. Maschinisten, Maschinisten auf Booten mit einem Maschinisten, Maschinisten auf Güter- und Hafenbooten, Maschinisten auf Kran- und Leichterschiffen, zwischen 247,50 und 308 G.M., für Kran- und Flettschiffsführer zwischen 236,50 und 280,50 G. M., für Schiffsführer zwischen 220 und 264 G. M. Ausserdem erhalten die Verheirateten eine Familienzulage von 10 % des Monatsgehaltes.

## d) Preussen.

Fehlanzeige.

## 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	Kempenaars (50 m) . . . . .	900		—	150—200	—	—
		Schiffer und Matrose zusammen					
3	Rheinkähne bis 1000 t . . . . .	700	500—575	—	—	—	—
4	» über 1000 t . . . . .	700	575	—	150—200	—	—
5	Güterboote . . . . .	885	645	680	—	870	720
6	Schleppdampfer . . . . .	1 350	630—710	810—920	350—425	1 300	750

## e) Arbeitsfragen.

Es liegen für 1924 keine Angaben vor.

## III. B. Material.

## a) Zusammensetzung der Rheinflotte.

## A. In der Schweiz.

## 1. Schlepper.

a) Raddampfer . . . . .	4	3 400	Pferdestärken
b) Schraubendampfer . . . . .	—	—	»
Zusammen . . . . .	4	3 400	Pferdestärken

## 2. Rheinkähne.

a) Gewöhnliche Rheinkähne . . . . .	56	51 000	Tonnen
b) Tankschiffe . . . . .	2	1 600	»
c) Schwimmende Kräne . . . . .	—	—	»
Zusammen . . . . .	58	52 600	Tonnen

## B. In Frankreich.

### 1. Schlepper.

a) Raddampfer .....	20	22 935	Pferdestärken
b) Schraubendampfer .....	16	6 445	»
c) Hafenschlepper .....	4	749	»
Zusammen .....	40	30 129	Pferdestärken

### 2. Rheinkähne:

a) Gewöhnliche Rheinkähne .....	284	349 068,5	Tonnen
b) Tankschiffe .....	5	5 426	»
c) Schwimmende Kräne .....	7	3 565	»
Zusammen .....	296	358 059,5	Tonnen

## C. In Deutschland.

### a) Baden.

Fehlanzeige.

### b) Bayern:

Fehlanzeige.

### c) Hessen:

Fehlanzeige.

### d) Preussen:

Fehlanzeige<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Nach preussischen Mitteilungen beabsichtigt der Rheinschiffs-Register-Verband eine neue Auflage des zuletzt im Jahre 1914 erschienenen Rheinschiffsregisters (19. Auflage) herauszugeben. — Angaben über die Zusammensetzung der gesamten Rheinflotte können daher zurzeit nicht gemacht werden. Die grössten und stärksten den Rhein befahrenden Radschleppdampfer sind:

Badenia VIII, Mannheim VII, Braunkohle XV (Friedrich Hascke), Braunkohle XVI (F. B. Behrens), Colonia II, Bergrat Kleine, Conrad Fendel (Rheinfahrt IX), France (franz.), Königin Prins Hendrik, mit maximal ca. 2 200 P. S.

Otto Gehres (Linden 6), Rotterdam (holl.), Marseille (franz.), Bordeaux (franz.), Nantes (franz.), Le Havre (franz.), Bern (schweiz.), Brest (franz.), Paris (franz.), Mathias Stinnes XXII, Franz Haniel XIV, mit je maximal ca. 1 700 P. S.

Hugo Stinnes I, II, III, Lyon (franz.), Raab-Karcher VII mit je maximal ca. 1 500 P. S., Belfort (franz.), Mathias Stinnes VII, Metz (franz.), Stachelhaus und Buchloh III, Nancy (franz.), Wilhelm von Oswald (H. Paul Disch VIII), Panthère (belg.), Epervier (belg.), Merwede (holl.), Utrecht (holl.), Amsterdam (holl.), Dordrecht (Turbinendampfer) mit je maximal ca. 1 450 P. S.

Rheinfahrt VII, Baden VIII mit je maximal 1 200 P. S.

Die grössten Schraubendampfer sind:

Franz Haniel XXVIII, Baden XII, Colonia I, Vereinigte Frankfurter Reedereien XII, Franz Haniel XV, Rhenania IV, Mathias Stinnes XVIII, XXIII, IV, Ernst Waldhausen (Jos. Schürmann I), Wilschermann IX und X.

Die grössten Schleppkähne auf dem Rheine sind zurzeit:

Rembrandt (holl.), 123 m Länge, 14,08 m Breite, 2,85 m Tiefgang, (ex Schrörs 31), 3 581 t Tragfähigkeit.

Ardjeno und Sindoro (holl.), je 112,65 m Länge, 13,10 m Breite, Tiefgang 2,90 m, Tragfähigkeit 3 064 t.

Vensur (holl.), 112,8 m Länge, 12,70 m Breite, Tiefgang 3,07 m, Tragfähigkeit 3 054 t.

Gamuret (holl.) und Herzeleide (holl.), je 112,60 m Länge, 13,10 m Breite, Tiefgang 2,90 m, Tragfähigkeit 3 030 t.

Kepala (holl.) und Tambora (holl.), je 110,65 m Länge, 13,10 m Breite, Tiefgang 2,84 m, Tragfähigkeit 2 975 t.

Gawan (holl.) und Kundry (holl.), je 110,2 m Länge, 13,08 m Breite, Tiefgang 2,87 m, Tragfähigkeit 2 910 t.

Oranje 8 und 9 (holl.), je 103 m Länge, 13,02 m Breite, Tiefgang 3,02 m, Tragfähigkeit 2 860 t.

Wawani (holl.), Merapi (holl.), Korinty (holl.), Rindjani (holl.), je 105,9 m Länge, 12,10 m Breite, Tiefgang 2,82 m, Tragfähigkeit 2 580 t.

König Marke (holl.) und Melot (holl.) je 105,8 m Länge, 12,10 m Breite, Tiefgang 2,85 m, Tragfähigkeit 2 570 bzw. 2 560 t.

**D. In Niederland.<sup>1)</sup>****1. Schlepper.**

a) Raddampfer .....	8	2 886 Pferdestärken
b) Schraubendampfer .....	406	47 332 »
Zusammen .....	414	50 218 Pferdestärken

**2. Eiserne Rheinkähne.**

Schleppkähne und Segelschiffe .....	3406	1 632 500 Tonnen
-------------------------------------	------	------------------

**3. Güterdampfer.**

a) Schrauben-Güterdampfer .....	57	40 610 Tonnen
b) Räder-Personenboote .....	9	4 720 Pferdestärken

**4. Motorschiffe.**

Motorschiffe .....	118	19 798 Tonnen
--------------------	-----	---------------

**E. In Belgien<sup>2)</sup>.****1. Schlepper.**

a) Raddampfer .....	2	2 600 Pferdestärken
b) Schraubendampfer .....	40	7 860 »
Zusammen .....	42	10 460 Pferdestärken

**2. Eiserne Rheinkähne.**

a) Rheinkähne über 750 T. ....	146	190 000 Tonnen
b) Kempenaar über 500 T. ....	295	155 000 »
c) Kähne bis 500 T. die regelmässig den Rhein befahren	500	185 000 »
Zusammen .....	941	530 000

**3. Güterdampfer.**

28 Dampfer .....		13 000 Tonnen
------------------	--	---------------

**III B. b) Eichwesen.**

Im Jahre 1924 wurden 366 Schiffe zur Eichung gebracht (gegen 188 im Jahre 1923) deren Tragfähigkeit 292 849,034 Tonnen betrug (gegen 148 780 Tonnen im Jahre 1923).

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe ist demnach von 792 Tonnen auf 800 Tonnen gestiegen.

Für ausführlichere Angaben siehe Beilage S. 171.

**III B. c) Sicherheitsmassregeln.****1. Schiffs-Untersuchungen.**

Im Jahre 1924 wurden 808 Segelschiffe mit einer Tragfähigkeit von 734 862,221 Tonnen untersucht, gegen 466 mit einer Tragfähigkeit von 527 938 Tonnen im Jahre 1923.

Die Zahl der im Jahre 1924 untersuchten Dampfschiffe betrug 188 (gegen 131 im Jahre 1923,) mit zusammen 40 749 Pferdestärken, (gegen 47 601 im Vorjahre).

(Siehe auch Seite 171.)

<sup>1)</sup> Die angegebenen Ziffern sind nur annähernd, da keine Angaben über ausgeschiedene Schiffe vorliegen.

<sup>2)</sup> Diese Statistik ist nicht nach der alten Methode aufgestellt, nach welcher alle Schiffe die auf dem Rhein fahren können aufgeführt werden, sondern sie weist nur diejenigen Schiffe auf, die regelmässig den Strom befahren.

## 2. Floss-Untersuchungen.

Im Jahre 1924 wurden 126 Flösse mit einem Gewicht von 133 474 Tonnen untersucht gegen 62 mit einem Gewicht von 92 796 Tonnen im Jahre 1923.

Für ausführlichere Angaben, siehe Beilage Seite 172.

## 3. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Im Jahre 1924 wurden auf dem Rhein während der Fahrt 1299 Schiffsdampfkessel untersucht gegen 1237 im Vorjahre.

Die Zahl der ordnungsmässig befundenen Betriebe betrug 1223 gegen 1220 im Jahre 1923, die der bemängelten Betriebe 63 gegen 17 im Vorjahre. In 71 Betrieben (gegen 17 im Vorjahre) wurden kleinere, alsbald behobene Unregelmässigkeiten gefunden und in einem Fall (0 im Vorjahre) wurde Strafanzeige erhoben.

Nähere Angaben gibt Beilage Seite 173.

## III. C. Unfälle.

Die gemeldeten Unfälle, die im Jahre 1924 vorgekommen sind, sind die folgenden:

Ordnungs-Nr.	Stromstrecke	Anzahl der Unfälle	Davon sind eingetreten		Zahl der vorun- glück- lichen Per- sonen	Zahl der gesun- denen Schiffe	Der Fahrwasser- sperrungen		Bemerkungen
			bei Nacht	bei Nebel			Anzahl	Mindest- dauer und Höchst- dauer	
1	Basel - Strassburg .....	22	—	2	—	—	1	39 Stunden	
2	Strassburg - Sondernheim .....	60	1	3	—	1	10	5 Stunden	
3	Sondernheim - Bingen .....	76	10	6	—	5	7	27 Stunden	nur für die Talfahrt
4	Bingen - St. Goar .....	24	—	3	—	2	5 <sup>1)</sup>	10 Minuten	
5	St. Goar - Bonn .....	12	—	—	—	2	—	5 Stunden	
6	Bonn - Duisburg .....	33	—	4	3	4	—	—	1) 2 im Bingerloch zu- sammen 25 1/2 St. 3 im H. Fahrwasser zusammen 26 1/2 St.
7	Duisburg - Lobith .....	19	—	—	5	7	—	—	
8	Boven - Rijn, Waal, Merwede, Noord und Nieuwe Maas .....	6	—	—	—	6	—	—	
9	Neder-Rijn und Lek .....	7	—	—	—	7	—	—	
10	Schiffahrtsweg Dordrecht - Wemeldinge .....	11	—	—	2	1	—	—	
	1924 zusammen .....	270	11	18	10	35	23	—	
	gegen 1923 .....	148	2	5	4	16	20	—	2) Dieser Vergleich trifft nicht ganz zu, da in der Aufstellung von 1923 der Schiffahrtsweg Dordrecht - Wemeldinge nicht aufgeführt war.
	Mithin 1924	mehr .....	122 <sup>2)</sup>	9	13	6	19	3	
		weniger .....	—	—	—	—	—	—	

NB. In diese Aufstellung sind Unfälle aufgenommen, bei denen

a) Menschen getötet oder verletzt wurden,

b) ein Schiff gesunken, auf Grund geraten, fahruntüchtig geworden oder erheblich beschädigt worden ist,

c) Brücken, Fähren und Überfahrtsanstalten oder andere Anlagen im und am Strom beschädigt worden sind.

Über die im Jahr 1924 gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

### Schweiz.

Im Berichtsjahre sind keine Unfälle vorgekommen.

### Frankreich.

Zur Anzeige kamen 56 Unfälle. Hiervon sind 33 auf Festfahren von Kähnen auf Kiesbänke, 5 auf Festfahren auf Bühnen und Grundswellen, 2 auf Beschädigung des Steuerruders und einer auf Beschädigung der Maschine zurückzuführen. Ausserdem wurden 2 Schiffe infolge Reissens der Schleppstränge abgetrieben und fuhren fest. In 3 Fällen wurde die Schiffbrücke bei Drusenheim, in 2 Fällen diejenige von Gamsheim, in einem Falle die Schiffbrücke von Gerstheim, in zwei Fällen die Schiffbrücke von Markolsheim und in einem Falle die Schiffbrücke von Seltz beschädigt. Weiter wurde in zwei Fällen die Schiffbrücke von Hüningen angefahren und in einem dritten Fall beschädigt. In zwei anderen Fällen wurde ein Eisbrecher dieser Brücke beschädigt. Das Fahrwasser war einmal infolge eines Unfalles gesperrt.

### Baden.

Im ganzen kamen 37 Unfälle zur Anzeige, von denen 32 durch Auffahren auf Grund entstanden sind. Zwei Fälle betreffen leichtere Beschädigungen von festgefahrenen Kähnen durch vorbeifahrende Schiffe. In einem Fall wurde ein Ponton der Schiffbrücke Greffern-Drusenheim angefahren und in einem weiteren Falle ein Kahn durch Auffahren auf einen Anker leck. Fahrwassersperrungen durch Unfälle kamen im ganzen 3 mal vor und zwar je einen Tag.

Das Motorboot « Friedrich II » hat am 4. Februar 1924 bei Maximiliansau als C. I. N. C.-Posten die Schiffskontrolle ausgeübt. Während es den im Anhang der Boote « Germania » und « Zeppelin » zu Berg schleppenden Kahn « Winschermann V » kontrollierte, kam der Schleppzug Rhenania II mit 4 beladenen Kähnen ebenfalls zu Berg und wollte den ersten Schleppzug überholen. Das Motorboot wollte den zweiten Zug auch kontrollieren, beim Abfahren setzte jedoch der Motor aus, das Boot wurde quer vor den Kahn getrieben und sank. Die Besatzung konnte sich auf den Kahn retten. Das Wrack wurde etwa 600 m abgetrieben und legte sich in einen Kolk. Am 15. April 1924 wurde es gehoben.

### Bayern.

Zur Anzeige kamen 25 Unfälle gegen 23 im Vorjahre. Hiervon ereigneten sich 7 zur Nachtzeit und einer bei Nebel.

Auf der Stromstrecke oberhalb Sondernheim traten 5 Unfälle, die anderen unterhalb Sondernheim ein.

Schiffbrücken wurden 5 mal, Fähren 1 mal beschädigt.

Infolge falscher Steuerung sind die Schiffe in 14 Fällen auf Grund geraten.

In drei Fällen sind Schiffe infolge Rohrbruches an ihrer Liegestelle im Hafengebiet Ludwigshafen gesunken; sie waren ohne Besatzung.

Bemerkenswert war folgender Unfall:

Am 17. September 1924, nachmittags  $\frac{3}{4}$  3 Uhr, fuhr der Schraubendampfer « Robertsau » mit einem Anhangschiff aus dem Luitpoldhafen zu Ludwigshafen, ohne das Brückensignal zu beachten, das einem Schleppzug die Einfahrt in den Hafen bereits freigegeben hatte. Die beiden Dampfer

konnten noch rechtzeitig ausweichen, während die beiden Anhangschiffe gegeneinander rannten und dabei stärkere Beschädigungen erlitten.

### Hessen.

Auf der hessischen Stromstrecke kamen im Berichtsjahr auf dem Rhein im ganzen 31 Schiffsunfälle zur Anzeige gegen 8 im Vorjahr. Die Unfälle ereigneten sich mit Ausnahme von 3 Unfällen alle bei Tag, davon 5 bei Nebel; Personen sind dabei nicht verunglückt. Bemerkenswert waren folgende Unfälle:

Am 1. Dezember 1924 fuhr der Raddampfer «La Rochelle» mit 5 Schiffen im Anhang zu Berg. Bei km 279,5 streifte das zweite Anhangschiff «Aname» wegen zu grossen Tiefgangs den Grund und legte sich fest. Hierauf liess der Führer des Schleppers, der infolge des nebeligen Wetters und der eintretenden Dunkelheit die Lage nicht übersehen konnte, sämtliche Anhangschiffe die Stränge loswerfen. Der Führer des dritten Anhangschiffes «Regulus» konnte hierbei anscheinend nicht schnell genug Anker werfen. Der Kahn trieb abwärts und stiess mit seinem Hinterteil gegen den Kopf des vierten Schiffes an, wodurch beide Schiffe geringe Beschädigungen erlitten. Das Schiff «Regulus» schwenkte nach dem Anprall links herum, verlor hierbei seinen Buganker und fiel dann kopf vor abwärts treibend vor den vor dem rechten Ufer liegenden alten Uferbau etwa 500 m unterhalb der Unfallstelle, wo es liegen blieb. Am 5. Dezember waren beide Kähne wieder flott, sodass noch am selben Tage «Aname» bergwärts fahren konnte, während «Regulus» am 6. Dezember nach Mannheim abgeschleppt wurde.

Am 8. Januar, vormittags 3 Uhr, lag der Schraubendampfer «Fahrwohl» am linken Rheinufer auf der Reede bei Mainz unterhalb km 330 auf der Seite eines Schleppkahns vor Anker und ist in derselben Nacht aus nicht festzustellender Ursache, gesunken. Mit der Hebung des Dampfbootes wurde sofort begonnen, sodass dieses die Unfallstelle am 14. Januar wieder verlassen konnte.

### Preussen.

Im ganzen kamen 97 Unfälle zur Anzeige, gegen 69 im Vorjahre. Alle Unfälle ereigneten sich bei Tag. Auf die Wasserbauämter verteilen sich die Unfälle wie folgt:

32	Unfälle im Bezirk	Bingerbrück,
6	»	»
11	»	»
37	»	»
11	»	»

Eine Sperrung des Fahrwassers im Bingerloch ist im Jahre 1924 2 mal mit einer Gesamtdauer von 25 1/2 Stunden, eine solche des zweiten Fahrwassers 3 mal mit einer Gesamtdauer von 26 1/2 Stunden eingetreten.

Von grösserer Bedeutung waren die nachstehenden Unfälle:

1. Am 16. Februar sank der mit 585 t Kohlen beladene, auf sich fahrende Schleppkahn «Cornelia» infolge Auffahrens auf eine Buhne bei km 331,2. Der Kahn wurde am 7. April gehoben.

2. Am 3. April stiess der mit 312 t Steinkohlen beladene und ins Treiben gekommene Schleppkahn «Anton» mit dem Dampfer «Cornelis Adrianus» zusammen und sank in km 360,3 in kurzer Zeit. Der Kahn wurde am 18. April gehoben und abgeschleppt.

3. Das mit 112 t Kohlen beladene Segelschiff « Netje Hermuna » wurde am 22. Juli, oberhalb Rees vor Anker liegend, von dem Schleppzuge des Dampfers « Scarpe » angefahren und ist gesunken. Es ist am 1. August gehoben und abgefahren worden.

4. Der mit 687 t Kohlen beladene Schleppkahn « Internationale 44 » geriet am 1. August beim Aufdrehen auf eine unter Wasser liegende Buhne und sank. Das Schiff ist am 8. August gehoben worden.

5. Der Schleppdampfer « Nancy » befand sich am 12. August mit 2 beladenen und 2 leeren Schleppkähnen im Anhang auf der Talfahrt durch das zweite Fahrwasser bei Bingerbrück. In der Einfahrt zu diesem in km 28,4 fuhr der in der ersten Länge auf der Steuerbordseite befindliche Schleppkahn « Persephone » gegen das Trennungswerk. Er erlitt Leckschaden im vorderen Laderaum und wurde bei km 31,1 auf Grund gesetzt. Die in der zweiten Länge hängenden beiden leeren Schleppkähne rissen, während der Kahn « Persephone » auf das Trennungswerk geriet, sich vom Dampfer los und trieben durch das zweite Fahrwasser. Hierbei fuhr sich der Kahn « Donau » auf dem neu angeschütteten linksseitigen Leitwerk in km 29,4 fest. Bei dem Abtreiben der beiden leeren Schleppkähne wurde das Motorschiff « Eugen Lorenz » angefahren und beschädigt.

6. Am 23. August sank der mit 307 t Kies beladene Schleppkahn « Nordstern » auf der Reede von Ruhrort. Der Schiffer, seine Frau und 3 Kinder sind ertrunken. Das Schiff ist am 2. Oktober gehoben worden.

7. Am 24. Oktober 1924 sank der mit 350 t Schwefel beladene Schleppkahn « Emma » infolge Zusammenstosses mit dem Schleppdampfer « Oranje III » bei Wesseling. Der Kahn ist im März gehoben worden.

8. Am 14. November fuhr sich der Doppelschraubendampfer « Adolf Linden V » infolge plötzlich eingetretenen Nebels auf der Talfahrt zwischen dem alten und neuen Pfeiler der Hochfelder Brücke fest. Das Anhangschiff « Münster » fuhr hierbei auf das Hinterschiff des Dampfers auf, welcher kurz darauf sank. Der Dampfer wurde am 1. Dezember von der Unfallstelle abgeschleppt.

## Niederland.

### B o v e n - R i j n .

Am 31. Juli 1924 sank infolge zu schwerer Decklast das mit 72 t Kies beladene Motorschiff « Veluwe » im Stichkanal bei der Ausfahrt aus der Kiesgewinnung Byland im Boven-Rijn. Das Schiff wurde im August gehoben.

### N e d e r - R i j n u n d L e k .

Am 23. Januar kenterte und sank bei Arnheim ausserhalb des Fahrwassers infolge falscher Steuerung das mit Früchten beladene eiserne Motorschiff « Wilhelmina ».

Am 28. Februar sank ausserhalb des Fahrwassers bei Wageningen infolge Zusammenstosses das mit Kies beladene eiserne Motorschiff « Lydia ».

Am 11. Juni fuhr der eiserne Dampfer « Vereeninging 2 », mit leeren Kisten beladen unterhalb Elst auf eine Buhne und brach durch.

Am 11. Juli kenterte und sank ausserhalb des Fahrwassers bei Schoonhoven infolge falscher Steuerung das mit Salpeter beladene eiserne Leichterschiff « Jan ».

Am 5. September sank ausserhalb des Fahrwassers bei Krimpen, ohne erkennbare Ursache, der mit Stückgut beladene eiserne Dampfer « Concordia 18 ».

Am 24. September sank ausserhalb des Fahrwassers bei Maurik durch Zusammenstoss das mit Kies beladene eiserne Motorschiff « Vertrouwen ».

Am 11. Dezember sank ohne erkennbare Ursache ausserhalb des Fahrwassers bei Schoonhoven das mit Mehl beladene eiserne Motorschiff « Nieuwe Zorg ».

Sämtliche Schiffe sind aus dem Strom entfernt.

#### W a a l.

Am 2. November 1924 sank in der Waal bei Gameren ausserhalb des Fahrwassers durch Sturm das Motorschiff « Wouter » beladen mit 85 t Zuckerrüben. Das Schiff wurde im gleichen Monat gehoben.

Am 9. Dezember 1924 sank infolge Zusammenstosses mit dem Dampfer « Salland » in der Waal bei Gameren der Güterdampfer « Harmonie I » Grösse 111 Tonnen. Der Dampfer wurde im gleichen Monat gehoben.

#### M e r w e d e u n d N o o r d.

Am 26. Februar sank in der Oberen Merwede bei Werkendam infolge Anfahrens durch einen Dampfer, das Segelschiff « Zwerver ». Es wurde im März gehoben.

Am 25. November sank in der Oberen Merwede im Fahrwasser bei Gorinchem infolge Wellenschlags das eiserne Aakschiff « Arnolda ». Es wurde am folgenden Tag gehoben.

Am 24. Dezember sank in der unteren Merwede im Fahrwasser bei Sliedrecht, infolge von Leckage, das Segelschiff « Vijf Gezusters ». Das Schiff wurde in der darauffolgenden Woche gehoben.

#### N i e u w e M a a s.

Wichtigere Unfälle fanden nicht statt.

#### S c h i f f a h r t s w e g v o n D o r d r e c h t n a c h W e m e l d i n g e.

Am 27. März geriet in dem Oost Hellegat bei Ooltgensplaat der mit Basalt beladene eiserne Schleppkahn « Anthonius » mit dem Hinterschiff auf eine Sandplatte, wodurch der Kahn bei fallendem Wasser zerbrach.

Am 13. Juli sank in dem Mallegat bei Dordrecht infolge Anfahrens das mit Steinkohlen beladene eiserne Schiff « Huiberdina ».

Am 18. Juli sanken in dem Hollandsch Diep bei Willemstad infolge Wellenschlags bei rauhem Wetter :

1. der eiserne mit Kies beladene Schleppkahn « Luctor 48 »,
2. der eiserne mit Kies beladene Schleppkahn « Luctor 44 »,
3. der eiserne mit Steinkohlen beladene Schleppkahn « Vrachtvaart 25 »,
4. der eiserne mit Steinkohlen beladene Schleppkahn « Velasquez P. 64 »,

- 5. der eiserne mit Kies beladene Schleppkahn « Adrianus Johannes »,
- 6. der eiserne mit Kies beladene Schleppkahn « Teunis ».

Am 11. November geriet in dem Oost Hellegat bei Willemstad ein Schleppzug infolge von Nebel aus dem Fahrwasser, wodurch der eiserne mit Sand beladene Schleppkahn « Internationale 68 » auffuhr und zerbrach. Sämtliche Schiffe wurden entfernt.

Am 30. November 1924 sank durch eine Kesselexplosion in « het Slaak », nördlich von St. Philipsland, der Schleppdampfer « Vios », wobei zwei Personen verunglückten. Die Schiffstrümmer versperren nicht das Fahrwasser.

Waal

Am 2. November 1924 sank in der Waal bei Cameren zusehends der Fahrwasser durch Sturm das Motorschiff « Wanda » beladen mit 85 t Zuckerrüben. Das Schiff wurde im gleichen Monat geborgen.

Am 9. Dezember 1924 sank infolge Zusammenstoßes mit dem Dampfer « Salland » in der Waal bei Gämmeren der Güterschlepper « Hermann » 120 t Getreide. Der Dampfer wurde im gleichen Monat geborgen.

Milwede und Noerd

Am 20. Februar sank in der Oberrhein Milwede bei Weickendam infolge Anlaufens durch einen Dampfer das Segelschiff « Zwerver ». Es wurde im März geborgen.

Am 22. November sank in der Oberrhein Milwede im Fahrwasser bei Göttingen infolge Wellenschlags das eiserne Ankerboot « Arnoldus ». Es wurde am folgenden Tag geborgen.

Am 24. Dezember sank in der unteren Milwede im Fahrwasser bei Sibbecht infolge von Felschlag das Segelschiff « VII. Gustavus ». Das Schiff wurde in der darauffolgenden Woche geborgen.

Nieuwe Maas

Wichtigere Unfälle fanden nicht statt.

Schiffahrtsweg von Dordrecht nach Wemeldinge

Am 17. März geriet in dem Oost Hellegat bei Oostergat das mit Bagas beladene eiserne Schleppkahn « Adriaans » mit dem Hinterschiff auf eine Sandbank, wodurch der Kahn bei fallendem Wasser zerbrach.

Am 19. Juli sank in dem Mallegat bei Dordrecht infolge Anlaufens das mit Steinkohlen beladene eiserne Schiff « Hinderdaan ».

Am 18. Juli sanken in dem Hollandsch Diep bei Willemstad infolge Wellenschlags bei rauhem Wetter:

1. der eiserne mit Kies beladene Schleppkahn « Luctor » 122 t
2. der eiserne mit Kies beladene Schleppkahn « Luctor » 42 t
3. der eiserne mit Steinkohlen beladene Schleppkahn « Vrachtwagen » 250 t
4. der eiserne mit Steinkohlen beladene Schleppkahn « Veldpauze » 62 t