

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

III. Nautisches

[urn:nbn:de:bsz:31-257689](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257689)

III. Nautisches.

A. Personal.

a) Rheinschiffer-Patente.

Zur Ausstellung gelangten:

1925			1924			Rheinuferstaaten
Zur Führung von						
Schiffe mit eigener Triebkraft	Schiffe ohne eigene Triebkraft	Schiffe mit und ohne eigene Triebkraft	Schiffe mit eigener Triebkraft	Schiffe ohne eigene Triebkraft	Schiffe mit und ohne eigene Triebkraft	
—	—	—	1	—	—	Schweiz.
16	13	3	2	42	—	Frankreich.
8	127	16	6	63	3	Baden.
3	51	1	1	24	4	Bayern.
9	69	5	8	51	—	Hessen.
59	279	21	27	171	23	Preussen.
121	737	7	44	260	4	Niederland.
217	1 276	53	80	611	24	
1 546			734			

Für ausführlichere Angaben siehe Beilage Seite 159.

b) Steuerleute (Lotsen¹⁾).

Der Lotsendienst auf der schweizerischen Rheinstrecke wird von Steuerleuten deutscher oder französischer Nationalität, welche mit deutschen oder französischen Steuermannspatenten versehen sind, besorgt.

Auf der Strecke Strassburg - Mannheim waren 60 Steuerleute vorhanden, darunter:

- 12 Französische,
- 26 Badische,
- 22 Bayerische.

» Strassburg-Lauterburg: 1 französischer Steuermann.

Es waren vorhanden:

Auf der Strecke Strassburg - Mainz: 1 bayerischer Steuermann,

- » Strassburg-Maxau: 2 bayerische Steuerleute,
- » Lauterburg-Mannheim: 4 bayerische Steuerleute,
- » Germersheim-Worms: 1 bayerischer Steuermann,
- » Mannheim-Mainz: 7 hessische und 3 preussische Steuerleute,
- » Mainz-Bingen: 15 hessische und 2 preussische Steuerleute.

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

- auf der Strecke Bingen - Mainz: 32 Steuerleute, hessischer Staatsangehörigkeit,
 » Mainz - Caub: 23 Steuermann, hessischer Staatsangehörigkeit,
 » Bingen-St.-Coar: 109 preussische Steuerleute,
 » Engers-Urmitz: 3 preussische Steuerleute,
 » Reede und Grenze-Emmerich: 22 preussische Steuerleute.

Also waren in 1925 auf dem Rhein 285 Steuerleute vorhanden, worunter 13 französische, 26 badische, 30 bayerische, 77 hessische und 139 preussische.

Für nähere Angaben siehe Beilage Seite 162.

c) Schifferschulen.

1. Frankreich. — Die Schifferschule zu Strassburg hat während des Jahres 1925 weiter fortbestanden.

2. Baden. — In den drei badischen Schifferschulen konnte im Berichtsjahr kein Unterricht erteilt werden, da die Zahl der Anmeldungen von Schülern nicht genügte. Es sind jedoch Vorbereitungen getroffen worden, die die Aufnahme des Unterrichts in den Schulen Mannheim und Hassmersheim für Anfang Januar 1926 gewährleisten.

3. Bayern. — Infolge der Zeitverhältnisse wurde der Unterricht an der Schifferschule in Miltenberg im Jahre 1925 in der Weise durchgeführt, dass der Lehrgang 1925 nur einkursig als Unterstufe abgehalten wurde. Der Unterricht wurde im Januar und Februar in 20 Wochenstunden abgehalten und von 11 Schülern besucht. Er wurde am 28. Februar 1925 mit einer Prüfung abgeschlossen, die in Gegenwart eines staatlichen Kommissars stattfand. Sämtliche 11 Schüler haben die Prüfung bestanden.

4. Hessen. — An der Schifferschule zu Neckarsteinach wurde im Winter 1925/26 kein Unterricht abgehalten.

5. Preussen. — Der Unterricht an der Stromschifferschule in Coblenz ruhte im Jahre 1925 aus Mangel an Beteiligung von Schülern. In der Stromschifferschule Duisburg-Ruhrort wurde der Unterricht am 15. Januar 1925 wieder aufgenommen und endigte am 14. März 1925. Die Schule wurde von 30 Schülern der Unterstufe und von 10 Schülern der Oberstufe besucht. Allen Schülern der Oberstufe konnte das Zeugnis der Reife erteilt werden.

6. Niederland. — Infolge der beabsichtigten, baldigen Schliessung wurde der Unterricht an der Schifferschule in Rotterdam im Winter 1925/26 nur einkursig und in der Weise durchgeführt, dass der Lehrgang 1925/26 nur als Oberstufe für die Schüler der vorjährigen Unterstufe abgehalten wurde.

7. Belgien. — Der erste Kursus (1. Dezember 1924 bis 13. März 1925) der Rheinschifferschule zu Antwerpen ist durchschnittlich im Dezember von 46, im Januar von 42, im Februar von 30 und im März von 26 Schülern besucht worden.

Der Unterricht umfasste 108 Schulstunden.

Der zweite Kursus (1. Dezember 1925 bis 12. März 1926) umfasst zwei Stufen mit je 108 Schulstunden.

Im Dezember 1925 sind 21 Schüler der Unterstufe zur Oberstufe zugelassen worden und 53 Schüler haben sich für die Unterstufe eingetragen.

d) Löhne.

Im Berichtsjahre waren folgende Löhne und Lohntarife vereinbart.

A. In der Schweiz.

Es können keine Angaben gemacht werden.

B. In Frankreich.

Die Löhne waren im Laufe des Jahres 1925 grossen Schwankungen unterworfen, einerseits infolge der starken Unregelmässigkeit im Arbeitsmarkte, andererseits infolge der Schwankungen des Lebensunterhaltes und des Kaufwertes des Geldes. Ausserdem sind die Arbeitslöhne verschieden je nach Art und Körperschaften. Bei den Hafendarbeitern wechseln die bezahlten Löhne je nach Art und Zustand der umzuladenden Waren. Im Allgemeinen schwankte jedoch der Tageslohn der Hafendarbeiter im Durchschnitt zwischen 26,20 und 28 frs.

Bezüglich des Schiffspersonals können genaue Angaben nicht gemacht werden, da die Löhne durch einzelne Sonderabkommen bestimmt werden, wobei jeweils verschiedene Faktoren in Betracht kommen. Verpflegung an Bord und das Bestimmungsland beeinflussen sehr stark die Festsetzung der Löhne.

C. In Deutschland.

a) Baden.

Ord.- Nr.	Schiffspersonal	Monatsgehälter	
		R. M.	R. M.
1	Kapitäne (Verheiratete 10% Zu'age).....	270	325
2	Maschinisten „ „ „	270	325
3	Schiffer „ „ „	240	290
		Wochenlöhne	
		vom 1. Januar bis 10. Juli	vom 11. Juli bis 31. Dezember
		R. M.	R. M.
4	Steuerleute mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	44,55	49,—
5	Steuerleute mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	41,25	45,75
6	Motorbootführer (mit Patent) Rudergänger, Menageleute auf Dampfern, Matrosen auf Hafenbooten	38,75	43,25
7	Matrosen auf Güterbooten	37,95	42,50
8	Matrosen auf Kran- und Flettschiffen	34,30	38,80
9	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit mehr als 4 Berufsjahren	33,00	37,50
10	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit weniger als 4 Berufsjahren	29,70	34,00
11	2. Maschinisten mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	44,55	49,00
12	2. Maschinisten mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	41,25	45,75
13	3. Maschinisten	38,75	43,25
14	Heizer mit 6 monatiger Berufstätigkeit	37,95	42,50
15	Heizer ohne 6 monatige Berufstätigkeit	35,30	39,80
16	Schiffsjungen im 1. Jahre	16,50	18,30
17	Schiffsjungen im 2. Jahre	19,80	22,—
18	Schiffsjungen im 3. Jahre	23,10	25,50

b) Bayern.

Im Berichtsjahr waren auf Grund des Schiedsspruches vom 3. Juli 1925 folgende Löhne festgesetzt, geltend ab 11. Juli 1925.

	Monatsgelälter	
	G. M.	
Für Kapitäne u. 1. Maschinisten auf Booten mit einem Maschinisten, Maschinisten auf Güter- und Hafenbooten, Maschinisten auf Kran- und Leichterschiffen	270.—	325.—
Für Kran- und Flettschifführer	20.—	300.—
Für Schiffsführer	240.—	290.—

Ord.- Nr.	Schiffspersonal	Wochenlöhne
		G. M.
1	Steuerleute mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	49.—
2	Steuerleute mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	45,75
3	Motorbootführer (mit Patent) Rudergänger, Menageleute auf Dampfern, Matrosen auf Hafenbooten	43,25
4	Matrosen auf Güterbooten	42,50
5	Matrosen auf Kran- und Flettschiffen	38,80
6	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit mehr als 4 Berufsjahren	37,50
7	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit weniger als 4 Berufsjahren	34.—
8	2. Maschinisten mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	49.—
9	2. Maschinisten mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	45,75
10	3. Maschinisten	43,25
11	Heizer mit 6 monatiger Berufstätigkeit	42,50
12	Heizer ohne 6 monatige Berufstätigkeit	39,80
13	Schiffsjungen im 1. Jahre	18,30
14	Schiffsjungen im 2. Jahre	22.—
15	Schiffsjungen im 3. Jahre	25,50

c) Hessen.

Im Berichtsjahr waren auf Grund des Schiedsspruches vom 3. Juli 1925 folgende Löhne festgesetzt:

Ord. Nr.	Art der Beschäftigung	Wochenlöhne nach dem bestehenden Tarifvertrag:
		R. M.
1	Steuerleute mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	49.—
2	Steuerleute mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	47,75
3	Motorbootführer (mit Patent), Rudergänger, Menageleute auf Dampfern, Matrosen auf Hafenbooten	43,25
4	Matrosen auf Güterbooten	42,50
5	Matrosen auf Kran- und Flettschiffen	38,80
6	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit mehr als 4 Berufsjahren	37,50
7	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit weniger als 4 Berufsjahren	34.—
8	2. Maschinisten mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	49.—
9	2. Maschinisten mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	47,50
10	3. Maschinisten	43,25
11	Heizer mit 6 monatiger Berufstätigkeit	42,50
12	Heizer ohne 6 monatige Berufstätigkeit	39,80
13	Schiffsjungen im 1. Jahre	18,30
14	Schiffsjungen im 2. Jahre	22.—
15	Schiffsjungen im 3. Jahre	25,50

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

Kapitäne, Schiffsführer und I. Maschinisten stehen im Monatsgehalt. Die Gehälter liegen für Kapitäne und I. Maschinisten, Maschinisten auf Booten mit einem Maschinisten, Maschinisten auf Güter- und Hafenbooten, Maschinisten auf Kran- und Leichterschiffen, zwischen 270 und 325 G.M., für Kran- und Flettschiffsführer zwischen 250 und 300 G.-M., für Schiffsführer zwischen 240 und 290 G. M. Ausserdem erhalten die Verheirateten eine Familienzulage von 10 % des Monatsgehaltes.

d) Preussen.

Bezeichnung der Lohngruppe	vom 1. 1. bis 10. 7. 25	-vom 11. 7. bis 31. 12. 25
	Monatsgehalt Mk	
1. Kapitäne und I. Maschinisten	247,50/308,--	270,--/325,--
2. Kran- und Flettschiffsführer	236,--/280,50	250,--/300,--
3. Schiffsführer	220,--/264,--	240,--/290,--
Wochenlohn		
4. Steuerleute	41,25/44,55	45,75/49,--
5. Matrosen	29,70/37,95	34,--/42,50
6. II. und III. Maschinisten	38,75/44,55	43,25/49,--
7. Heizer	35,30/37,95	39,80/42,50

Verheiratete erhalten auf vorstehende Sätze eine Familienzulage von 10 %.

D. In Niederland.

Fehlanzeige.

E. In Belgien.

Ord.- Nr.	Art der Schiffe	Schiffer	Matrose	Schiffs- junge	Maschinist	Heizer	Be- merkungen
		belg. Frs.	belg. Frs.	belg. Frs.	belg. Frs.	belg. Frs.	
1	Kleine Schiffe von 38,50 m bis 47 m..	750/775	—	200	—	—	pro Monat
2	Kempenaars (50 m)	1 100		—	—	—	"
		Schiffer und Matrose zusammen					
3	Rheinkähne bis 1000 t	750	600	200/225	—	—	"
4	" über 1000 t	775/800	625/650	200/225	—	—	"
Das Personal empfängt ausserdem während der Dauer seines Aufenthalts in Deutschland oder in Holland eine Vergütung die wie folgt festgesetzt ist:							
	täglich	1/1,25	1/1,25	—	—	—	holl. Gulden
5	Güterboote	925	770	—	880	735	pro Monat
(keine Vergütung für den Aufenthalt im Ausland)							
6	Schleppdampfer	40	23	—	39	32	holl. Gulden wöchentlich

e) Arbeitsfragen.

Es liegen für 1925 keine Angaben vor.

III. B. Material.

a) Zusammensetzung der Rheinflotte.

A. In der Schweiz.

1. Schlepper.

a) Raddampfer	5	4 425	Pferdestärken
b) Schraubenmotorboot	1	200	"
Zusammen	6	4 625	Pferdestärken

2. Rheinkähne.

a) Gewöhnliche Rheinkähne	53	58 916	Tonnen
b) Tankschiffe	4	1 052	"
c) Schwimmende Kräne	1	775	"
Zusammen	58	60 743	Tonnen

B. In Frankreich.**1. Schlepper.**

a) Raddampfer	22	25 485	Pferdestärken
b) Schraubendampfer	16	6 445	»
c) Hafenschlepper	5	1 049	»
Zusammen	43	32 979	Pferdestärken

2. Rheinkähne:

a) Gewöhnliche Rheinkähne	288	354 339	Tonnen
b) Tankschiffe	5	5 426	»
c) Schwimmende Kräne	7	3 565	»
Zusammen	300	363 330	Tonnen

C. In Deutschland.

- a) **Baden:**
Fehlanzeige.
- b) **Bayern:**
Fehlanzeige.
- c) **Hessen:**
Fehlanzeige.
- d) **Preussen:**
Fehlanzeige.

D. In Niederland.¹⁾**1. Schlepper.**

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

2. Eiserne Rheinschiffe.

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

3. Güter- und Personendampfer.

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

4. Motorschiffe.

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

¹⁾ Die angegebenen Ziffern sind nur annähernd, da keine Angaben über ausgeschiedene Schiffe vorliegen

E. In Belgien.**1. Schlepper.**

a) Raddampfer	3	3 825	Pferdestärken
b) Schraubendampfer	41	8 225	»
Zusammen	44	12 050	Pferdestärken

2. Eiserne Rheinkähne.

a) Rheinkähne über 750 T.	159	204 605	Tonnen
b) Kempenaar über 500 T.	305	179 000	»
c) Kähne bis 500 T. die regelmässig den Rhein befahren	500	185 000	»
Zusammen	964	568 605	Tonnen

3. Güterdampfer.

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

III B. b) Eichwesen.

Im Jahre 1925 wurden 455 Schiffe zur Eichung gebracht (gegen 366 im Jahre 1924) deren Tragfähigkeit 368 717,5 Tonnen betrug (gegen 292 849,034 Tonnen im Jahre 1924).

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe ist demnach von 800 Tonnen auf 810 Tonnen gestiegen.

Für ausführlichere Angaben siehe Beilage S. 163.

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

Im Jahre 1925 wurden 1055 Schiffe ohne eigene Triebkraft mit einer Tragfähigkeit von 930 062 Tonnen untersucht, gegen 808 mit einer Tragfähigkeit von 734 862,221 Tonnen im Jahre 1924.

Die Zahl der im Jahre 1925 untersuchten Schiffe mit eigener Triebkraft betrug 208 (gegen 188 im Jahre 1924), mit zusammen 52 426,5 Pferdestärken (gegen 40 749 im Vorjahre).

(Siehe auch Seite 164.)

2. Floss-Untersuchungen.

Im Jahre 1925 wurden 95 Flösse mit einem Gewicht von 118 853 Tonnen untersucht gegen 126 mit einem Gewicht von 133 474 Tonnen im Jahre 1924.

Für ausführlichere Angaben siehe Seite 164.

3. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Im Jahre 1925 wurden auf dem Rhein während der Fahrt 1 656 Schiffsdampfkessel untersucht gegen 1 299 im Vorjahre.

Die Zahl der ordnungsmässig befundenen Betriebe betrug 1602 gegen 1223 im Jahre 1924, die der bemängelten Betriebe 53 gegen 63 im Vorjahre. In 62 Betrieben (gegen 71 im Vorjahre) wurden kleinere, alsbald behobene Unregelmässigkeiten gefunden und in einem Fall (1 im Vorjahre) wurde Strafanzeige erhoben.

Nähere Angaben gibt Beilage Seite 165.

III. C. Unfälle.

Die im Jahre 1925 gemeldeten Unfälle sind die folgenden:

Ordnungs-Nr.	Stromstrecke	Anzahl der Unfälle	Davon sind eingetreten		Zahl der verunglückten Personen	Zahl der gesunkenen Schiffe	Der fahrwassersperrungen		Bemerkungen Die Sperrungen erfolgten:
			bei Nacht	bei Nebel			Anzahl	Mindestdauer und Höchstdauer	
1	Basel - Strassburg	25	—	—	4	2	1	11 Stunden	bei Ottenheim.
2	Strassburg - Mannheim	54	—	1	—	—	4	5 Stunden 44 Stunden	2 mal bei Kehl-Strassb., je 1 mal bei Mchters- beia bei Oberhausen.
3	Mannheim - Bingen	52	1	1	—	2	—	—	
4	Bingen - St. Goar	11	—	1	—	—	2	74 Stunden	im Bingerloch.
5	St. Goar - Köln	13	—	2	—	2	—	—	
6	Kö'n - Panreiden	46	1	1	2	10	—	—	
7	Neder-Rijn und Lek	5	2	—	—	5	—	—	
8	Waal, Merwede, Noord und Nieuwe Maas	15	3	—	4	15	—	—	
9	Schiffahrtsweg Dordrecht - Wemeldinge	5	—	—	—	—	—	—	
	1925 zusammen	126	7	6	10	36	7		
	gegen 1924	270	11	18	10	35	23		
	Mithin 1925 } mehr	—	—	—	—	1	—		
	} weniger	44	4	12	—	—	16		

Über die im Jahre 1925 gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Frankreich.

Zur Anzeige kamen 46 Unfälle. Hiervon sind 13 auf Festfahren von Kähnen auf Kiesbänke, 2 auf Festfahren auf Bühnen, 15 auf Festfahren im Fahrwasser und 2 auf Beschädigung des Steuerruders zurückzuführen. Desgleichen wurden 2 Kähne infolge Reissens der Schlepprossen abgetrieben und fuhren fest. Ausserdem ist ein Schlepper im Fahrwasser auf Grund geraten, ein anderer fuhr auf eine Sandbank und beschädigte einen Radkasten. Die Schiffbrücken von Markolsheim, Hüningen und Schönau wurden je in einem Falle angefahren und beschädigt. Weiter wurde in drei Fällen die Eisenbahnbrücke bei Neu-Breisach sowie in einem Fall die Schiffbrücke bei Hüningen angefahren. Fahrwassersperrungen sind keine gemeldet.

Am 18. Juni wurde ein am rechten Ufer bei km 11,100 liegender Kahn von einem Talschleppzug angefahren.

Ein Nachen des Schleppers «Rhenania VII» ist am 28. Juni gesunken. Ein Mann der Besatzung ist ertrunken.

Am 24. Juli wurde ein kleines Boot des «Wasserfahrvereins Basel» auf der Talfahrt gegen die Schiffbrücke von Chalampé getrieben. Es ist sofort gesunken, wobei ein Mann der Besatzung ertrank und zwei andere verletzt wurden.

NB. In diese Aufstellung sind Unfälle aufgenommen, 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 im und am Strom beschädigt worden sind.

Baden.

Im ganzen kamen 32 Unfälle zur Anzeige, wonach 24 durch Auffahren auf den Grund entstanden sind und wovon 5 eine Sperrung des Fahrwassers zur Folge hatten. In zwei Fällen war ein Schleppkahn durch Beschädigung am Schiffsboden undicht geworden und musste vor Anker gehen und geleichtert werden. In einem Fall erlitt ein Kahn Bruch der Ruderachse und musste sich an Land legen. In einem Fall lief ein Schleppkahn einem entgegenkommenden Räderboot in die Seite, wobei beide Schiffe erheblich beschädigt wurden.

Bayern.

Zur Anzeige kamen 13 Unfälle.

Auf der Stromstrecke oberhalb Sondernheim ist ein Unfall, die übrigen sind unterhalb Sondernheim eingetreten.

Schiffbrücken wurden 1 mal, Fährn 1 mal beschädigt.

Infolge zu grossen Tiefgangs sind in 2 Fällen und wegen falscher Steuerung in 6 Fällen Schiffe auf Grund geraten. Durch unsachgemässe Entladung ist ein Schiff in der Mitte durchgebrochen. Ein Dampfer fuhr bei Nebel in eine Schwimmschule und beschädigte diese schwer. Der Dampfer blieb unversehrt.

In einem Falle sind zwei Dampfer zusammengestossen : sie konnten jedoch ihre Fahrt fortsetzen bezw. die Abfahrtsstelle wieder erreichen.

Eine Fahrwassersperrung war nicht eingetreten.

Hessen.

Auf der hessischen Stromstrecke kamen 30 Unfälle vor, die sich mit Ausnahme von einem bei Tag ereigneten ; Personen sind dabei nicht verunglückt. Bemerkenswert waren folgende Unfälle :

1. Der dem Baggerunternehmer Scholl zu Gernsheim gehörige Baggerschlepp Preston wurde am 4. März an der oberhalb Gernsheim befindlichen Baggermaschine geladen. Infolge des stürmischen Wetters schlugen die Wellen in den abwärts treibenden Kahn, der trotz Pumpens bei km 294,57 sank. Am 17. März wurde das Schiff gehoben, konnte jedoch, da es gebrochen war, nicht abtransportiert werden, sondern musste bei km 293 etwa 30 m vom rechten Ufer entfernt ausserhalb des Fahrwassers auf Grund gelegt werden. Die Entfernung aus dem Fluss erfolgt im Laufe des Jahres 1926.

2. Das Segelschiff «Stromfahrt» fuhr am 5. Juli von Mannheim kommend auf sich selbst zu Tal und wurde infolge des Sturmes bei km 290 nach dem rechten Ufer abgetrieben, wo es zwischen den Buhnen auf Grund geriet. Am 7. Juli wurde das mit 1 000 Tonnen Kohlenabfall geladene Schiff gelichtet und wieder flott.

Preussen.

Auf der preussischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahre 80 Unfälle, davon 1 bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt :

- 21 Unfälle im Bezirk Bingerbrück,
- 7 Unfälle im Bezirk Coblenz,
- 12 Unfälle im Bezirk Köln,
- 30 Unfälle im Bezirk Düsseldorf,
- 9 Unfälle im Bezirk Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 7 Dampfer, 59 Schleppkähne, 1 Segelschiff, 4 Motorfrachtschiffe, 3 Kiesnachen, 1 Landebrücke, 3 Tankschiffe, 1 Personen- und Güterdampfer und 1 Militärfahrzeug.

Sperrung des Fahrwassers im Bingerloch ist im Jahre 1925 2 mal, mit einer Gesamtdauer von 74 Stunden eingetreten. Von grösserer Bedeutung waren die nachstehend beschriebenen Schiffsunfälle:

1. Am 10. 2. 1925 schlugen bei dem am Liegeplatz bei km 49,2 vor Anker liegenden Schleppkahn „Piet“ durch Sturm und Wellengang die Räume voll Wasser, sodass das Schiff sank. Am 25. 2. 1926 war das Schiff gehoben und entfernt.

2. Das Dampfboot „Rheinfahrt I“ wurde beim Verholen durch einen Raddampfer infolge Bruchs des Schleppseils am 22. 6. 1925 voll Wasser geschlagen und sank sofort; am 26. 6. 1925 wurde das Boot gehoben.

3. Ein bei Flehe, km 230,0 ladender Kiesnachen sank am 24. 8. 1925 und war am 22. 9. 1925 gehoben.

4. Am 29. 8. 1925 geriet der Schleppkahn „Mascara“ bei km 134,6 (am Unkelstein) auf die Felsklippen; das Hinterschiff sank nach 10 Minuten, das Vorderschiff nach etwa 20 Minuten. Am 5. 12. 1925 war „Mascara“ gehoben und abgeschleppt.

5. Das Dampfboot „Mars“ ist am 29. 9. 1925 bei km 274,2 durch Bruch der Schraubenschraube gesunken. Es ist kurze Zeit darauf gehoben worden.

6. Bei dem Umbau der Düsseldorfer Strassenbrücke erlitt am 1. 10. 1925 der Schleppkahn „Joseph“ durch ein vom Kran herabfallendes schweres Eisenstück Leckage und sank. Anfang November wurde er gehoben.

7. Bei km 73,0 sank am 21. 10. 1925 ein Kiesnachen durch starken Wellenschlag; er wurde gehoben.

8. Ebenfalls sank am 3. 11. 1925 bei km 272,6 ein Kiesnachen, der wieder gehoben ist.

9. Bei km 283,6 wurde das zu Tal fahrende Schleppschiff „Möve“ von einem Schleppdampfer gerammt und sank darauf. Die Heбungsarbeiten sind im Gange.

10. Durch Aufdrehen eines Schleppzugs sank am 14. 12. 1925 die Landebrücke der Fähre Hamm Neuss, sie wurde bald darauf gehoben und aus dem Strom entfernt.

11. Das Schleppschiff „Terborgh“ sank am 29. 12. 1925 auf der Talfahrt bei km 315,6 nachdem es vorher gegen den rechtseitigen Strompfeiler geschlagen war. Mit den Heбungsarbeiten ist sofort begonnen worden.

12. Auf dem Gütermotorboot „Apollo“ gerieten am 19. 6. 1925 während des Ausladens im Düsseldorfer-Hafen Kisten, in welchen Filmabfälle verpackt waren, angeblich durch Selbstentzündung der Filme, in Brand. Zwei im Laderaum befindliche Arbeiter wurden durch die Gase erstickt und verbrannten.

Niederland.

Neder-Rijn und Lek.

Am 3. Januar sank bei Maurik ein hölzerner Bagger infolge eines Windstosses.

Am 9. Februar sank bei Nieuwpoort das eiserne mit Ziegelstein beladene Segelschiff « Regina » infolge Sturmes.

Am 10. Februar sank bei Hagestein das eiserne ungeladene Aakschiff « Bertha » infolge Sturmes.

Am 3. August sank bei Oosterbeek der eiserne ungeladene Dampfer « Huis ter Aa » infolge Zusammenstosses.

Am 29. Dezember sank bei Tull en t'Waal das eiserne mit Sand beladene Segelschiff « Gezusters » infolge Zusammenstosses.

Waal.

Am 20. Januar sank ausserhalb des Fahrwassers bei Varik der Schleppdampfer « Pax » (28 t.). Der Unfall entstand bei Nacht, als der Dampfer vor Anker lag, infolge Offenlassens eines Aussenhahnes.

Am 9. und 10. Februar sanken infolge des herrschenden orkanartigen Sturms und des damit verbundenen hohen Wellengangs, drei Schiffe, alle ausserhalb des Fahrwassers, nämlich : bei Zaltbommel der eiserne Schleppkahn « Johanna » (326 t.) beladen mit Weizen, wobei drei Personen ertranken ;

bei Millingen das eiserne Schiff « Rotterdam 59 » (417 t.) beladen mit Steinkohlen ;

bei Wamel der eiserne Schleppkahn « Carl » (338 t.) beladen mit Steinkohlen.

Am 10. August sank ausserhalb des Fahrwassers aus gleichen Gründen, bei Pannerden, der Klipper « Twee Gebroeders » (66 t.) beladen mit Kies.

Am 23. Dezember sank aus gleichen Gründen im Fahrwasser bei Herwen en Aerdt das eiserne Schiff « Hendrika » (166 t.) beladen mit Steinkohlen, wobei ein Kind ertrank.

Am 31. Dezember sank im Fahrwasser bei Afferden aus gleichen Gründen der eiserne Kahn « Ottilie » (575 t.) beladen mit Weizen.

Am Jahresschluss waren die obenerwähnten Schiffe mit Ausnahme des Schiffes « Hendrika » und des Kahnes « Ottilie » gehoben.

Merwede und Noord.

Am 9. Februar sank in der unteren Merwede bei Papendrecht infolge überschlagenden Wassers das Segelschiff „ De Zwaluw “, beladen mit Steinkohlen.

Am 10. Februar sank in der oberen Merwede bei Gorinchem infolge überschlagenden Wassers das eiserne Schleppschiff „ Centraal “ beladen mit Sand.

Am 16. April sank in der oberen Merwede bei Hardinveld infolge überschlagenden Wassers das mit Stückgütern beladene eiserne Motorschiff „ Hollandia “.

Am 14. Oktober sank in der Noord bei Ridderkerk infolge überschlagenden Wassers das mit Zuckerrüben beladene eiserne Aakschiff „ Energie 5 “.

Am 18. November sank in der Noord bei Alblasserdam eine kleine Baggermaschine infolge des Reissens einer der zwei Schleppstränge, wodurch das Fahrzeug kenterte.

Alle oben erwähnten Schiffe sind aus dem Strome beseitigt.

Nieuwe Maas.

Am 10. August sank durch Zusammenstoss beim linken Ufer in Rotterdam das mit Eisen beladene eiserne Motorschiff „ Wilhelm II “. Das Schiff wurde gehoben.

Am 16. Dezember sank beim linken Ufer oberhalb Rotterdam das mit altem Eisen beladene eiserne Boot „ N. V. F. R. Nr. 15 “; wahrscheinlich sank das Schiff durch einen Zusammenstoss infolge des Wellenschlags der durch ein vorübergehendes Dampfschiff verursacht wurde. Das Boot wurde gehoben.

Schiffahrtsweg von Dordrecht nach Wemeldinge.

Am 16. April sank in dem Oost-Hellegat bei Ooltgensplaat infolge überschlagenden Wassers, das mit Stückgütern beladene eiserne Motorschiff „ Breda s' Gravenhage Nr. 2 “.

Am 24. Oktober sank in dem Hollandsch Diep bei Strijen infolge überschlagenden Wassers, das mit Zuckerrüben beladene eiserne Aakschiff „ Op hoop van Zegen “.

Am 13. November sank in dem Mastgat bei St. Philipsland das mit Zuckerrüben beladene Aakschiff „ Wilhelmina Maria “.

Am 25. November sanken an dem Ufer des Anna Jacobapolders in dem Zijpe bei St. Philipsland das Motorschiff „ Nooit Volmaakt “ und das Motorschiff „ Vertrouwen “.

Sämtliche Schiffe sind aus dem Fahrwasser entfernt worden.