

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

III. Nautisches

[urn:nbn:de:bsz:31-255540](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255540)

III. Nautisches.

A. Personal.

a) Rheinschiffer-Patente.

Zur Ausstellung gelangten :

1926			1925			Staaten, welche die Patente herausgegeben haben :
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.
6	1	1	16	13	3	Frankreich.
6	95	14	8	127	16	Baden.
7	72	—	3	51	1	Bayern.
10	54	3	9	69	5	Hessen.
48	285	19	59	279	21	Preussen.
—	216	—	—	—	—	Niederland.
—	—	—	—	—	—	Belgien.
304	1 518	48				
1 870						

Siehe auch Beilage Seite 161.

In der Novembersitzung 1926 hat die Kommission die Delegationen der beteiligten Staaten gebeten, die Zahl derjenigen Patente anzugeben, die seit dem 8. Juli 1925 (Tag des Inkrafttretens der neuen Bestimmungen, siehe auch Jahresbericht 1925 S. 21) jeweils gemäss den Bestimmungen der alten Akte und auf Grund der neuen Bestimmungen ausgestellt worden sind.

Aus den verschiedenen Mitteilungen geht hervor, dass folgende Patente ausgestellt worden sind :

in der Schweiz, 1 Patent, nach den alten Bestimmungen ;

in Frankreich, auf 46 Patente, 28 Patente nach den neuen Bestimmungen ;

in Baden, Bayern, Hessen und Preussen sind keine Patente nach den neuen Bestimmungen ausgestellt worden :

Baden	203 Patente
Bayern	117 »
Hessen	117 »
Preussen	498 »

in den Niederlanden ist 1 Patent auf insgesamt 652 Patente nach den neuen Bestimmungen ausgestellt worden ;

in Belgien sind 216 Patente ausgestellt worden, alle nach den neuen Bestimmungen.

b) Steuerleute (Lotsen¹⁾.

Den Steuermannsdienst auf der schweizerischen Rheinstraße versehen neben Steuerleuten deutscher und französischer Nationalität auch zwei Schweizer, welche im Besitze des Rheinschifferpatents sind.

Es waren vorhanden:

Auf der Strecke Strassburg-Mannheim waren 67 Steuerleute, wovon:

17 Französische,
26 Badische,
24 Bayerische.

Auf der Strecke Strassburg-Mainz: 1 bayerischer Steuermann,

» Strassburg-Maxau: 2 bayerische Steuerleute,
» Lauterburg-Mannheim: 3 bayerische Steuerleute,
» Germersheim-Worms: 1 bayerischer Steuermann,
» Mainz-Mannheim: 10 hessische Steuerleute,
» Mainz-Bingen: 18 hessische Steuerleute.
» Bingen-Mainz: 32 hessische Steuerleute;
» Bingen-Caub: 22 hessische Steuerleute;
» Bingen-St. Goar: 111 preussische Steuerleute;
» Engers-Urmitz: 3 preussische Steuerleute;
» Reede und Grenze-Emmerich: 23 preussische Steuerleute.

Es waren also in 1926 auf dem Rhein 293 Steuerleute vorhanden, wovon 17 französische, 26 badische, 31 bayerische, 82 hessische und 137 preussische.

(Siehe auch Beilage Seite 164.)

c) Schifferschulen.

1. Frankreich. — Die in 1923 von der Handelskammer gegründete und unter deren Aufsicht stehende praktische Rheinschiffer-Schule befindet sich an Bord des Schleppers „Nantes“, der Eigentum der Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin ist. Die Schüler wohnen an Bord dieses Schleppers und verrichten den Dienst der Deckbemanning. Ihr theoretischer und praktischer Unterricht wird von einem Instruktions-Kapitän geleitet, der gleichzeitig Kapitän des Schleppers ist. Ausserdem hält sich zeitweise ein Studieninspektor (Oberstauermann der Rheinflotille) an Bord auf.

Aufstellung der Schüler.

	1923	1924	1925	1926
Matrosen-Schüler für Schlepper	13	6	16	19
Steuermanns-Schüler für Kähne	11	4	0	0
Steuermanns-Schüler für Schlepper	1	0	4	0
Schiffsführer-Aspiranten für Kähne	4	0	0	0
Kapitäns-Aspiranten für Schlepper	0	9	2	3
zusammen	29	19	22	22

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

2. **Baden.** — Im Berichtsjahr wurde in der Schifferschule zu Hassmersheim an 14 Schüler und in der in Mannheim an 9 Schüler der Unterricht in der Unterstufe erteilt. Das Ergebnis war recht gut; die Schüler haben sämtliche das Ziel der Unterstufe erreicht. In Eberbach konnte infolge ungenügender Zahl von Anmeldungen die Schule nicht eröffnet werden.

3. **Bayern.** — Die Schifferschule Miltenberg wurde am 4. Januar 1926 eröffnet. Der Lehrgang 1925/1926 umfasste einen Oberkurs und einen Unterkurs. Die Teilnehmerzahl betrug für den Unterkurs 14, für den Oberkurs 12. Der Unterricht fand für beide Abteilungen nachmittags und zwar Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag und Samstag 3-6 Uhr, Mittwoch 1-6 Uhr statt, erstreckte sich auf volle 8 Wochen mit je 20 Unterrichtsstunden.

Die Prüfungen fanden unter dem Vorsitz eines Regierungskommissars Ende Februar 1926 statt.

Das Prüfungsergebnis war folgendes: Oberstufe: 6 Schüler, Note I; 6 Schüler, Note II. — Unterstufe: 4 Schüler, Note I; 8 Schüler, Note II; 2 Schüler, Note III.

4. **Hessen.** — An der Schifferschule zu Neckarsteinach wurde im Winter 1926/1927 kein Unterricht abgehalten.

5. **Preussen.** — Der Unterricht an der Rheinschifferschule in Ruhrort begann am 5. Januar 1926 und endigte am 15. März 1926. Die Schule wurde von 21 Schülern in der Oberklasse und 14 in der Unterklasse besucht. Sämtliche Schüler der Unterklasse wurden in die Oberklasse versetzt. Bei der am 13. März vorgenommenen öffentlichen Prüfung konnte allen Schülern der Oberklasse das Zeugnis der Reife erteilt werden. Vier Schüler der Oberklasse und vier Schüler der Unterklasse erhielten für besonders gute Leistungen Prämien.

6. **Niederland.** — Die niederländische Schifferschule in Rotterdam ist nach Beendigung des Winterkurses 1925/1926 endgültig geschlossen worden.

7. **Belgien.** — Für den zweiten Kursus (1. Dezember 1925 bis 1. März 1926) der Rheinschifferschule zu Antwerpen haben sich 83 Schüler für die Unterstufe einschreiben lassen. Ungefähr 30 haben den Unterricht regelmässig besucht.

Ausserdem sind 17 Schüler, die erfolgreich die Unterstufe des ersten Kursus (1924/1925) besucht hatten, zur Oberstufe zugelassen worden, die sie regelmässig besuchten. 16 dieser Schüler, die am Ende des Kursus die Abgangsprüfung bestanden hatten, haben das Zeugnis der Reife erhalten.

Der Unterricht umfasste in jeder der beiden Stufen 108 Schulstunden.

Der dritte Kursus (29. November 1926 bis 4. März 1927) umfasste 104 Schulstunden.

Bei Eröffnung des Kursus sind 19 Schüler zur Unterstufe zugelassen worden und 17 Schüler, die regelmässig in 1925/1926 die Unterstufe besucht hatten, konnten für das zweite Studienjahr eingetragen werden.

d) Löhne.

Im Berichtsjahre waren folgende Löhne und Lohnsätze vereinbart.

A. In der Schweiz.

Die Belohnung des Schiffspersonals richtet sich nach den Anstellungsbedingungen auf den anderen Rheinstrecken. Aus diesem Grunde wird auf Erhebungen inbezug auf die Anstellungsbedingungen verzichtet und können deshalb auch keine Angaben gemacht werden.

B. In Frankreich.

Die Löhne haben sich von Januar bis Juli sehr häufig geändert und lassen sich nicht genau verfolgen. Im allgemeinen war die Tendenz steigend, während im Herbst die Stabilisierung ein-

trat und sich die Monatslöhne des französischen Rheinschiffahrtspersonals durchschnittlich wie folgt bezifferten :

Kapitäne auf Schleppschiffen	1920 frs.
Kapitäne auf Dampfern	1800 »
Kranführer (Fachleute) (5 Tonnen und darüber)	1870 »
Kranführer	1700 frs.
Schiffsführer (je nach ihren Dienstjahren und Tonnenzahl des Fahrzeuges)	von 1200/1860 frs.
Steuerleute (täglich)	» 32/ 45 »
Geprüfte Maschinisten (täglich)	46 frs.
Heizer (je nach ihrer Anzahl, den Schwierigkeiten in der Bedienung und der Anwesenheit eines Maschinisten)	» 36/ 42 »
Alte Matrosen	35 frs.
Junge Matrosen	28 frs.
Schiffsjungen	20 frs.

Alle diese Zahlen sind Durchschnittszahlen.

C. In Deutschland.

Ord. Nr.	Schiffspersonal	a) Baden	b) Bayern	e) Hessen	d) Preussen	
		Lohntarif für die Rheinschiffahrt geltend ab 29. XI. 1926 für Partikulierschiffer geltend ab 1. XI. 1926	Lohntarif für die Rheinschiffahrt geltend ab 29. X. 1926 für Partikulierschiffer geltend ab 1. XI. 1926	Lohntarif vom 1. XI. 1926	1. 1. 1926 bis 28. 10. 1926	Ab 29. X. 1926 bis 31. III. 1927 treten hinzu folge. Zulagen
1	Kapitäne, 1. Maschinisten, Maschinisten auf Boten mit einem Maschinisten, Maschinisten auf Güter- und Hafenbooten, Maschinisten auf Kran- und Leichterschiffen	Monatsgehälter in Reichsmark 290.- bis 345.-	Monatsgehälter in Reichsmark 290.- bis 345.-	Monatsgehälter in Reichsmark 290.- bis 345.-	Monatsgehälter in Reichsmark 270.- bis 325.-	20.-
2	Kran- und Flettschiffsführer	270.- » 320.-	270.- » 320.-	270.- » 320.-	250.- » 300.-	20.-
3	Schiffsführer	260.- » 310.-	260.- » 310.-	260.- » 310.-	240.- » 290.-	20.-
4	Steuerleute mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	51.50	51.50	51.50	43.75 bis 49.00	2.50
5	Steuerleute mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	48.25	48.25	48.25		
6	Motorbootführer (m. Patent) Rudergänger, Menageleute auf Dampfern, Matrosen auf Hafenbooten ..	45.75	45.75	45.75	39.30 bis 42.50	2.50
7	Matrosen auf Güterbooten	45.00	45.00	45.00		
8	Matrosen auf Kran- und Flettschiffen	41.30	41.30	41.30	18.30	1.40
9	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit mehr als 4 Berufsjahren	40.00	40.00	40.00		
10	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit weniger als 4 Berufsjahren	36.50	36.50	36.50	22.-	1.70
11	2. Maschinisten mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	51.50	51.50	51.50		
12	2. Maschinisten mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	48.25	48.25	48.25	25.50	2.-
13	3. Maschinisten	45.75	45.75	45.75		
14	Heizer mit 6 monatiger Berufstätigkeit	45.00	45.00	45.00	19.70	1.40
15	Heizer ohne 6 monatige Berufstätigkeit	42.30	42.30	42.30		
16	Schiffsjungen im 1. Jahre	19.70	19.70	19.70	23.70	1.70
17	Schiffsjungen im 2. Jahre	23.70	23.70	23.70		
18	Schiffsjungen im 3. Jahre	27.50	27.50	27.50	25.50	2.-

1) Nicht nur die Mindest- und Höchstgehälter werden erhöht um 20 Mk. im Monat, sondern auch alle dazwischen liegenden Gehälter.
 2) Verheiratete der unter 1-3 genannten Lohngruppen erhalten auf vorstehende Sätze eine Familienzulage um 10 %

Fehlanzeige.

D. In Niederland.

E. In Belgien.

Ord.-Nr.	Art der Schiffe	Schiffer	Matrose	Schiffsjunge	Maschinist	Heizer	Bemerkungen
1	Kleine Schiffe von 38,50 m bis 47 m ..	30,—	—	20,—	—	—	holl. Gulden pro Woche
2	Kempenaars (50 m)	55,—		—	—	—	
		Schiffer und Matrose zusammen					
3	Rheinkähne von 750 t bis 2 300 t ...	35/37	27/30	20,—	—	—	
Das Personal empfängt ausserdem während der Dauer seines Aufenthalts in Deutschland oder in Holland eine Vergütung die wie folgt festgesetzt ist:							
	täglich	4/4.25	3/3.50	2.75	—	—	
		Kapitän	Steuermann	Matrose			
4	Güterdampfer	35,—	26.50	23.50	30,—	25,—	holl. Gulden pro Woche
	Tägliche Zulage während des Aufenthalts in Deutschland oder in Holland	7.25	5.60	5.10	6.60	5.35	
5	Schraubenschleppdampfer, zwischen Antwerpen und Dordrecht (Zeeländische Gewässer)	965.—	735.—	—	965.—	780.—	Belg. Francs pro Monat holl. Gulden
	Pauschalzulage für die ganze Reise (hin und zurück)	3/3.75	3/3.75	—	3/3.75	3/3.75	

e) Arbeitsfragen.

Es liegen für 1926 keine Angaben vor.

III. B. Material.

a) Zusammensetzung der Rheinflotte.

A. In der Schweiz.

1. Schlepper.

a) Raddampfer	5	5 750	Pferdestärken
b) Schraubendampfer	1	275	»
c) Schraubemotorboote	2	360	»
Zusammen	8	6 385	Pferdestärken

2. Rheinkähne.

a) Gewöhnliche Rheinkähne	55	61 015	Tonnen
b) Tankschiffe	4	1 052	»
c) Schwimmende Kräne	1	775	»
Zusammen	60	62 842	Tonnen

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

a) Raddampfer	22	25 485	Pferdestärken
b) Schraubendampfer	16	6 445	»
c) Hafenschlepper	4	749	»
Zusammen	42	32 679	Pferdestärken

2. Rheinkähne:

a) Gewöhnliche Rheinkähne	284	349 342	Tonnen
b) Tankschiffe	5	5 426	»
c) Schwimmende Kräne	7	3 565	»
Zusammen	296	358 333	Tonnen

C. In Deutschland.a) **Baden.**
Fehlanzeige.b) **Bayern:**
Fehlanzeige.c) **Hessen:**
Fehlanzeige.d) **Preussen:¹⁾**
Fehlanzeige.**D. In Niederland.²⁾****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⁾ Nach preussischen Mitteilungen sind folgende bemerkenswerte Neubauten zu erwähnen: der im Jahre 1926 bei der Firma P. Smits jr. in Rotterdam erbaute Schleppkahn „Grotius“ der Nederlandsche Transport-Maatschappij von 130,6 m Länge, 14,3 m Breite und 3,18 Tiefgang und mit 4321 t Tragfähigkeit und die beiden von Gebr. Sachsenberg in Deutz erbauten Personendampfer der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft „Vaterland“ und „Rheinland“ mit 76 m Länge, 8,25 m Breite (ohne Radkasten). Beide Dampfer sind das Vollkommenste, was bis jetzt im Bau von Personendampfern auf dem Rhein geleistet worden ist.

²⁾ 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	40	7 860 »
Zusammen	43	11 685 Pferdestärken

2. Eiserne Kähne.

a) Grosse Kähne (Kast) über 750 T.	190	245 501 Tonnen
b) Kempenaar über 500 T.	315	176 000 »
c) Kähne bis 500 T. die regelmässig den Rhein befahren	500	185 000 »

Zusammen 1005 606 501 Tonnen

3. Güterdampfer.

Güterdampfer	12	8 500 Tonnen
--------------------	----	--------------

4. Motorschiffe.

Motorschiffe (1980 HP).....	56	13 250 Tonnen
-----------------------------	----	---------------

Aus der 20. Ausgabe des Rheinschiffs-Registers, herausgegeben vom Rheinschiffs-Register-Verband in Frankfurt am Main, ergibt sich die Zusammensetzung der Rheinflotte wie folgt:

	Bel- gische	Nieder- ländische	Deutsche						Französi- sche	Schwei- zerische	Sonstige	Zu- sammen
			bad.	bayer.	hes.	preuss.	sonst.	zusam- men				
Schleppkähne u. Segelschiffe	2199	5581	470	291	200	1921	106	2988	329	71	38	11206
Dampfschiffe	150	791	95	15	74	538	53	775	86	8	2	1812
Motorschiffe	70	280	20	46	15	160	8	249	10	13	1	623

III-B. b) Eichwesen.

Im Jahre 1926 wurden 316 Schiffe zur Eichung gebracht (gegen 455 im Jahre 1925) deren Tragfähigkeit 257 867,028 Tonnen betrug (gegen 368 717,5 Tonnen im Jahre 1925).

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe ist demnach von 810 Tonnen auf 816 Tonnen gestiegen.

Für ausführlichere Angaben siehe Beilage S. 165.

III B. c) Sicherheitsmassregeln.

1. Schiffs-Untersuchungen.

Im Jahre 1926 wurden 695 Schiffe ohne eigene Triebkraft mit einer Tragfähigkeit von 588 86 Tonnen untersucht, gegen 1055 mit einer Tragfähigkeit von 930 362 Tonnen im Jahre 1925.

Die Zahl der im Jahre 1926 untersuchten Schiffe mit eigener Triebkraft betrug 179 (gegen 208 im Jahre 1925), mit zusammen 38 989 Pferdestärken (gegen 52 426,5 im Vorjahre).

(Siehe auch Seite 165.)

2. Floss-Untersuchungen.

Im Jahre 1926 wurden 89 Flösse mit einem Gewicht von 132 408 Tonnen untersucht gegen 127 mit einem Gewicht von 166 623 Tonnen im Jahre 1925.

Für ausführlichere Angaben siehe Seite 166.

3. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Im Jahre 1926 wurden auf dem Rhein während der Fahrt 1.990 Schiffsdampfkessel untersucht gegen 1 666 im Vorjahre.

Die Zahl der ordnungsmässig befundenen Betriebe betrug 1.871 gegen 1602 im Jahre 1925, die der bemängelten Betriebe 90 gegen 53 im Vorjahre. In 117 Betrieben (gegen 62 im Vorjahre) wurden kleinere, alsbald behobene Unregelmässigkeiten gefunden und in 9 Fällen (1 im Vorjahre) wurde Strafanzeige erhoben.

Nähere Angaben gibt Beilage Seite 167.

III. C. Unfälle.

Die im Jahre 1926 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	12	—	—	—	1	2		
2	Strassburg—Mannheim	66	—	2	—	1	32	1/2 Stunde 94 Stunden	
3	Mannheim—Bingen	26	2	1	—	1	—	—	
4	Bingen—St. Goar	19	—	1	—	—	3	66 Stunden 1)	im Bingerloch.
5	St. Goar—Köln	24	—	3	3	3	—	—	1) Gesamtdauer
6	Köln—Panzerden	79	3	1	9	10	1	—	
7	Neder-Rijn und Lek	9	—	1	—	6	—	—	
8	Waal	6	2	—	—	6	—	—	
9	Merwede, Noord und Nieuwe Maas	10	6	1	2	10	—	—	
10	Schiffahrtsweg Dordrecht—Wemeldinge	7	1	—	—	7	—	—	
	1926 zusammen...	258	14	10	14	45	38		
	gegen 1925.....	226 ¹⁾	7	6	10	36	7		
	Mithin 1926 } mehr	32	7	4	4	9	31		
	} weniger								

Über die im Jahre 1926 für die verschiedenen Strecken gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

1. Basel—Strassburg.

Es kamen auf dieser Strecke 12 Unfälle zur Anzeige. Hiervon sind 3 Unfälle auf Festfahren auf Kiesbänke und 4 auf Festfahren im Fahrwasser zurückzuführen. Ein Kahn ist gesunken. Ausserdem ist ein Schlepper im Fahrwasser auf Grund geraten. Die Schiffsbrücke von Schönau wurden in einem Falle angefahren und beschädigt und in einem Falle wurde die Schiffsbrücke von Marckolsheim infolge Reissens der Ankerkette, stark beschädigt. Ein Kahn fuhr die Uferbefestigung an und erhielt ein Leck. In 2 Fällen wurde das Fahrwasser gesperrt.

Ein Kanalkahn, der sich im Rheinhafen St. Johann bei einem Treidelversuch losgerissen hat, ist auf der Kiesbank vor dem Kleinhüningerhafen aufgesessen, ohne aber das Fahrwasser zu versperren. Er konnte ohne Beschädigung wieder frei gemacht werden.

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.

¹⁾ Diese Zahl dürfte wohl zu hoch gegriffen sein, da bei der Zusammenstellung der Unfälle in 1925 übersehen worden ist, dass sich unter den von den verschiedenen Uferstaaten für die gemeinschaftlichen Stromstrecken gemeldeten Unfällen solche befinden können, die doppelt aufgegeben sind.

2. Strassburg—Mannheim.

Französischerseits kamen 39 Unfälle zur Anzeige. Hiervon sind 34 Unfälle auf Festfahren im Fahrwasser zurückzuführen, 31 Kähne und 3 Güterschiffe, die in 14 Fällen eine Sperrung des Fahrwassers verursachten. Desgleichen fuhren 2 Kähne infolge Reissens des Schlepstranges fest. Ausserdem sind 2 Schlepper auf Grund geraten.

Am 26. Juli stiess der Schraubenschlepper « Franz Haniel 28 » bei der Talfahrt zwischen km 149,500 und 150,100 mit dem Schleppzug « Bordeaux » zusammen und beschädigte hierbei den Kahn « Marivaux ». Gleichzeitig zerriss er den Schlepstrang des Kahnes « Président Bonnardel », welcher beim Passieren der Schiffbrücke von Drusenheim an der Ankerkette des ersten Brückenjoches hängen blieb.

Badischerseits kamen 29 Unfälle zur Anzeige, wovon 27 durch Auffahren auf Grund entstanden sind. 25 Unfälle lagen zwischen bad. km 127,1 und 131,570, je ein Unfall bei bad. km 148,000 und 192,700. In 14 dieser Fälle war das Fahrwasser gesperrt. Ein weiterer Unfall entstand durch Anfahren des Uferbaus bei bad. km 219,2. Ferner sank ein Kahn bei bad. km 230 durch Anfahren der Speyerer Schiffbrücke, die dabei beschädigt wurde. Das Fahrwasser war in diesem Fall 11 Stunden gesperrt. Das Schiff wurde wieder gehoben.

Bayerischerseits kamen 12 Unfälle zur Anzeige. Diese ereigneten sich sämtlich bei Tag.

Infolge falscher Steuerung sind in 5 Fällen Schiffe auf Grund geraten und zwar 2 mal bei bayr. km 10,0 und je 1 mal bei bayr. km 38,4, 52,750 und 71,250.

Aus gleichem Grunde fuhren in 3 Fällen Schiffe auf Kiesschwellen fest und zwar 2 mal bei bayr. km 10,0 und 1 mal bei bayr. km 12,1.

Bei bayr. km 4,1 geriet 1 Schiff wegen falscher Steuerung auf eine Bühne.

Ferner rannten bei bayr. km 68,9 und 69,5 wegen Versagens der Steuerung bzw. eines gesetzten Ankers 2 Schiffe kopfvor gegen das bayerische Ufer. Die Schiffe blieben unbeschädigt und konnten die Reise fortsetzen.

Ausserdem fuhr ein Anhangschiff gegen die Schiffbrücke bei Germersheim (km 31,8) und beschädigte ein Randponton, welches sofort unter Wasser ging. Ein grosser Teil des Dielen- und Balkenbelages trieb zu Tal.

Das Fahrwasser war hierdurch $6\frac{1}{4}$ Stunden gesperrt und der Verkehr über die Schiffbrücke 4 Tage unterbrochen.

Der Unfall entstand dadurch, dass der Schlepstrang des betreffenden Anhangschiffes an das Ruder des ersten Anhangschiffes kam und dadurch nicht mehr richtig gesteuert werden konnte.

Fahrwassersperrungen waren noch eingetreten von $\frac{1}{2}$ und $1\frac{1}{2}$ Stunde bei bayr. km 10,0 woselbst sich Schiffe, wie eingangs schon angeführt, auf einer Kiesschwelle festgefahren hatten.

3. Mannheim—Bingen.

Bayerischerseits kam 1 Unfall zur Anzeige, dieser ereignete sich bei Tag.

Infolge schlechter Drehung rannte ein Personendampfer bei bayr. km 72,2 auf einen Ländebock. Der Ländebock wurde beschädigt; der Dampfer blieb unbeschädigt.

Hessischerseits kamen 16 Unfälle zur Anzeige. Die Unfälle ereigneten sich mit Ausnahme von 2 alle bei Tag. Personen sind dabei nicht verunglückt. In zwei Fällen traten vorübergehende Schifffahrtsbeschränkungen ein.

Bemerkenswert ist folgender Unfall :

Der mit Kies beladene Kahn Gertrud fuhr im Anhang des Schraubenbootes Ottonie zu Tal, um im Handelshafen Gernsheim zu löschen. Vor dem Aufdrehen in der Richtung der Hafemündung gab der Bootsführer mehrmals Signal. Während des Aufdrehens fuhr das französische Kontrollboot Mainkette VIII mit voller Kraft aus dem Hafen heraus und um den Kieskahn herum zu Berg. Die hierdurch entstandenen starken Wellen schlugen über Bord des Kieskahnes und brachten denselben unmittelbar zum Sinken. Der Kahn legte sich quer zur Stromachse auf Grund. Die Besatzung rettete sich im Beinachen an Land.

Am 15. November wurde mit den Bergungsarbeiten begonnen und am 4. Dezember dieselben beendet. Der Kahn wurde zur Werft abgeschleppt.

Preussischerseits kamen 9 Unfälle zur Anzeige. Ein Unfall ereignete sich bei Nebel.

4. Bingen—St. Goar.

Es kamen 19 Unfälle zur Anzeige. In 3 Fällen war das Fahrwasser im Bingerloch während einer Gesamtdauer von 66 Stunden gesperrt.

5. St. Goar—Köln.

Es kamen 24 Unfälle zur Anzeige, wovon 3 bei Nebel eingetreten sind. 3 Schiffe sind gesunken und 3 Personen verunglückt.

Von grösserer Bedeutung waren die nachstehend beschriebenen Unfälle :

Ein Motorboot (Pröviantschiff) ist am 23. Juni bei Niederspay (km 76,6) infolge eines Schadens an der Schraube gesunken. Anfang Oktober wurde es aus dem Strom entfernt.

Bei einem Weinschiff riss am 5. Juli kurz vor der Südbrücke in Köln eine Ankerkette, sodass der Kahn stromab auf den Pfeiler der Brücke trieb und zerschellte. Am 24. August 1926 wurde das Wrack entfernt.

Der Fischkutter « Elisabeth » ist am 31. Oktober 1926 bei km 145,5 untergegangen, nachdem vorher die Ankerdrähte gerissen waren. Die Hebungsarbeiten sind sofort eingeleitet worden.

6. Köln—Pannerden.

Es kamen 79 Unfälle zur Anzeige, wovon 3 bei Nacht und 1 bei Nebel eingetreten sind. 10 Schiffe sind gesunken und 9 Personen verunglückt. In einem Falle war die Talfahrt während der Hebung bei Nacht gesperrt.

Von grösserer Bedeutung waren die nachstehend beschriebenen Unfälle :

Am 26. Januar 1926 wurde der zu Tal fahrende Schleppkahn « Phylis » bei km 248,3 (Mönchenwerth, von einem in Bergfahrt befindlichen Schleppkahn so stark angerannt, dass er in 2 Teile geschnitten wurde. Der hintere Schiffsteil sank sofort, während die vordere Hälfte erst 1000 m stromab unterging. Die Wrackteile sind inzwischen gehoben.

Durch starken Wellenschlag ist am 6. Februar 1926 ein bei km 273,4 vor Anker liegendes Pröviantschiff voll Wasser geschlagen und gesunken. Es ist bald darauf gehoben worden.

Am 26. Mai 1926 geriet auf dem Motorfährrboot der Stadt Hamborn der aus dem undicht gewordenen Tank gelaufene Betriebsstoff in Brand. Das Boot brannte vollständig aus. Von den 45 Fahrgästen wurden 5 Personen durch leichte Brandwunden verletzt.

Ein bei Düsseldorf (km 242,9) liegender Kieskahn sank am 6. Juli und wurde am 13. August gehoben.

Bei km 279,6 (Homberg) stiess ein zu Tal fahrender Schleppkahn gegen ein vor Anker liegendes Boot; durch die starke Beschädigung sank der Kahn, ehe er zum Ufer abgeschleppt werden konnte. Er ist Anfang August gehoben worden.

Infolge Leckage sank am 8. Juli bei km. 206,3 der Schleppkahn « Luise ». Er ist kurz darauf abgedichtet und entfernt worden.

Das Motorschiff « Rust Roest » ist bei der Talfahrt am 20. Juli durch Wellenschlag eines Bergschiffes bei km 329,2 gesunken; ein Matrose ertrank. Das Schiff ist gehoben.

Der Schleppkahn « Rival » ist am 22. Juli 1926 auf der Talfahrt nach vorherigem Zusammenstoss mit einem Schleppdampfer bei km 327,5 gesunken. Die Hebearbeiten sind am 18. Dezember 1926 beendet worden.

Ein bei Flehe (km 230,0) bei einer Baggermaschine liegender Kiesnachen sank am 28. September 1926 auf unaufgeklärte Weise; er wurde bald darauf gehoben.

Beim Wenden stiess am 9. Oktober 1926 bei km 352,0 das Segelschiff « Vijf Gebroeders » gegen einen Anhang eines zu gleicher Zeit talwärts fahrenden Schleppzugs, sodass es sank. Es wurde kurz darauf an Land gezogen, abgedichtet und nach der Leichterung abgeschleppt.

7. Neder-Rijn und Lek.

Es kamen 9 Unfälle zur Anzeige. Ein Unfall ereignete sich bei Nebel. 6 Schiffe sind gesunken.

Das im vorigen Jahresbericht erwähnte und am 29. Dezember 1925 bei Tull en't Waal gesunkene Segelschiff « Zes Gezusters » wurde aus dem Strom entfernt.

Am 20. März sank innerhalb des Fahrwassers bei Tull en't Waal ohne erkennbare Ursache ein eisernes Motorschiff ohne Ladung.

Am 21. April sank ausserhalb des Fahrwassers bei Vreeswijk, durch Zusammenstoss, das mit 172 t Papier beladene eiserne Motorschiff « Nellij ».

Am 31. Mai sank ausserhalb des Fahrwassers bei Culenborg infolge Wellenschlags ein hölzernes Wohnschiff.

Am 29. Juni stiess bei Pannerden infolge falscher Steuerung das eiserne mit 252 t Kies beladene Segelschiff « Willem » auf das Ufer und wurde beschädigt. Das Schiff konnte seine Reise fortsetzen.

Am 5. Juli wurde unter Culenborg infolge falscher Steuerung ein kleines mit Kaufwaren beladenes eisernes Schiff überfahren und sank innerhalb des Fahrwassers.

Am 20. Oktober wurde bei Lexmond das mit 100 t Mais beladene eiserne Motorschiff « Een-dracht » infolge Zusammenstosses schwer beschädigt; es ist jedoch nicht gesunken.

Am 20. November sank ausserhalb des Fahrwassers bei Vreeswijk infolge Stossens auf das Ufer das mit 156 t Zellulose beladene eiserne Schiff « Vriendschap ».

Am 27. November wurde bei Vianen der mit 100 t Stückgut beladene Dampfer « Stad Amsterdam VII » durch Verwickeln seiner Kette in die Schraube fahrtuntüchtig.

Am 20. Dezember sank innerhalb des Fahrwassers bei Lienden infolge Wellenschlags ein eisernes Schiff.

Die am 20. März, 21. April, 31. Mai, 5. Juli und 20. November gesunkenen Schiffe sind aus dem Strom entfernt worden. Die Vorbereitungen zur Hebung des am 20. Dezember gesunkenen Schiffes sind bereits getroffen.

8. Waal.

Es kamen 6 Unfälle zur Anzeige, die durch Sinken von 6 Schiffen entstanden sind.

Am 8. Januar, zur Zeit des aussergewöhnlichen Hochwassers, stiess der mit Stückgut beladene eiserne Dampfer « Beurtman IV » (133 Tonnen) beim Anlegen in der Nähe von Nijmegen auf einen unsichtbaren Gegenstand. Mit einem Leck kam der Dampfer in Nijmegen an, wo man die Havarie reparieren wollte. Bevor man die Reparatur ausführen konnte, sank das Boot infolge des eingedrungenen Wassers.

Am 12. Februar lief bei Nebel das mit Sand beladene Schiff « Maartje Neeltje » (120 t) beim Aufdrehen bei Zuilichem auf zwei vor Anker liegende Schiffe, wobei es ein Leck erhielt und sank.

Am 30. Juni geriet der mit Drahtseilen beladene Schleppkahn « Amici » (307 t) infolge Durchgehens des Ankers auf den untersten Leitdamm des Kanals St. Andries, erhielt ein Leck und sank.

Am 10. Oktober sank der bei Vuren vor Anker liegende mit Eisen beladene Schleppkahn « N. V. Frank Rijdsdijk N° 66 » (320 t) infolge überschlagenden Wassers bei Sturm.

Am 11. November wurde das Motorschiff « Scheepvaart V » (69 t) durch einen Bagger bei Herwijnen mit Sand beladen. Infolge ungleichmässiger Beladung kenterte das Schiff und sank.

Am 16. Dezember stiess der mit Steinkohlen beladene und zu Tal fahrende Schleppkahn « Vrachtvaart 107 » (347 t) bei Hurwenen mit einem vor Anker liegenden Motorschiff zusammen, wobei er ein Leck erhielt und sank.

Sämtliche Schiffe sind aus dem Strom entfernt.

9. Merwede, Noord und Nieuwe Maas.

Es kamen 10 Unfälle zur Anzeige die durch Sinken von 10 Schiffen entstanden sind. 2 Personen sind ertrunken.

Am 6. Februar sank bei Rotterdam infolge Wellenschlags das unbeladene eiserne Pontonschiff « H 816 ».

Am 22. Februar sank ohne erkennbare Ursache der eiserne Schleppdampfer « Heinrich ».

Am 9. April sank infolge Wellenschlags bei Rotterdam ein mit Gemüse beladenes eisernes Motorschiff.

Am 28. Juni sank in der oberen Merwede im Fahrwasser bei Gorinchem infolge Wellenschlags das eiserne Aakschiff « Goede Verwachting ». Es wurde am folgenden Tag gehoben.

Am 2. August fuhr der eiserne, mit Kohlen beladene Schleppkahn « Elize », bei Rotterdam auf eine Buhne und sank.

Am 15. September sank infolge Zusammenstosses bei Rotterdam der eiserne Schleppdampfer « Jupille 40 ». Frau und Kind des Schiffers sind ertrunken.

Am 6. Oktober sank infolge Zusammenstosses bei Rotterdam der mit Kohlen beladene eiserne Schleppkahn « Frans ».

Am 26. Oktober sank infolge Zusammenstosses bei Rotterdam der mit Stückgütern beladene eiserne Schleppkahn « Suzanna Johanna ».

Am 6. November sank in der Noord bei Nieuw-Lekkerland infolge Anfahrens durch ein Motorschiff, das eiserne Segelschiff « Twee Gebroeders ». Es wurde am 8. November gehoben.

Am 15. November sank infolge Zusammenstosses bei Rotterdam das mit Steine beladene eiserne Schiff « Dankbaarheid ».

Sämtliche Schiffe sind gehoben worden.

10. Schifffahrtsweg von Dordrecht nach Wemeldinge.

Es kamen 7 Unfälle zur Anzeige, die durch Sinken von 7 Schiffen entstanden sind. Ein Unfall ereignete sich bei Nacht.

Am 9. Februar sank in dem Oost Hellegat bei Ooltgensplaat infolge Wellenschlags das mit Sand geladene Aakschiff « Zeven Gebroeders ».

Am 11. März sank in dem Vlije van Wemeldinge infolge Anfahrens der mit Macadam beladene Schleppkahn « Jacoba Anna ».

Am 10. März sank in dem Oost Hellegat bei Willemstad durch Zusammenstoss das ungeladene eiserne Aakschiff « Vertrouwen ».

Am 13. März sank in dem Grevelingen bei Bruinisse infolge Anfahrens das mit Stein beladene Segelschiff « Dankbaarheid ».

Am 22. Juli sank in dem Dordtsche Kil bei 's-Gravendeel infolge von Leckage der Schleppdampfer « Cornelis ».

Am 5. November sank in dem Oost Hellegat bei Ooltgensplaat infolge Wellenschlags das mit Zuckerrüben geladene eiserne Segelschiff « Nieuwe Zorg ».

Am 20. Dezember sank in dem Hollandsch Diep bei Numansdorp infolge von Leckage der mit Steinkohlen geladene eiserne Schleppkahn « Renée ».

Sämtliche Schiffe wurden nach einigen Tagen aus dem Strom entfernt.

In den wichtigeren schweizer, französischen und deutschen Rheinhäfen (siehe Liste Seite 169, Nr. 1-38) wird der Güterverkehr, geschieden in Zufuhr und Abfuhr, beides wieder getrennt nach Berg- und Talfahrt, angeschrieben.

L. Nach Beilage I zu IV. A. 2 Summe I Seite 171, betrug in den wichtigeren schweizer, französischen und deutschen Rheinhäfen

	1925	1926	
die Zufuhr	27.025.518 t	28.295.076 t	mithin 1926 weniger 1.267.461 t
die Abfuhr	39.122.106 t	30.021.030 t	1926 mehr 9.077.107 t
Zusammen	66.147.624 t	58.316.106 t	mithin 1926 mehr 7.829.706 t

Die Verkehrszunahme in den wichtigeren schweizer, französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 4,48%, gegen 17,12% Zunahme im Vorjahr; die Verkehrszunahme bei der Abfuhr 30,2%, gegen 12,57% Zunahme im Vorjahr; im ganzen 13,40% gegen 14,62% Zunahme im Vorjahr.

Die Daten dieser Seite sind im Vergleich zwischen dem Gesamtverkehr verschiedener Häfen sowie dem Rheinverkehr zu Berg und zu Tal dar.