

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

III. Nautisches

[urn:nbn:de:bsz:31-257693](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257693)

III. Nautisches.

A. Personal.

a) Rheinschiffer-Patente.

Zur Ausstellung gelangten :

1927			1926			Staaten, welche die Patente ausgestellt haben :
Zur Führung von						
Schiffen mit eigener Triebkraft	Schiffen ohne eigene Triebkraft	Schiffen mit und ohne eigene Triebkraft	Schiffen mit eigener Triebkraft	Schiffen ohne eigene Triebkraft	Schiffen mit und ohne eigene Triebkraft	
—	—	—	1	—	—	Schweiz.
13	3	2	6	1	1	Frankreich.
9	96	8	6	95	14	Baden.
10	59	—	7	72	—	Bayern.
15	58	2	10	54	3	Hessen.
79	224	29	48	285	19	Preussen.
153	591	23	226	795	11	Niederland.
—	157	—	—	216	—	Belgien.
279	1 188	64	304	1 518	38	
1 531			1 870			

Siehe auch Beilage Seite 161.

Nach den neuen Bestimmungen ¹⁾ wurden erteilt :

In Frankreich.....	17 Patente
In Bayern	2 »
In Preussen	2 »
In Belgien	143 »

¹⁾ Siehe J. B. 1925, S. 22.

b) Steuerleute (Lotsen¹⁾).

Es waren vorhanden:

Auf der Strecke Strassburg - Mannheim: 78 Steuerleute, wovon:

18 Französische,
31 Badische,
29 Bayerische.

Auf der Strecke Strassburg - Mainz: 1 bayerischer Steuermann,
» Strassburg - Maxau: 1 bayerischer Steuermann,
» Lauterburg - Mannheim: 2 bayerische Steuerleute,
» Germersheim - Worms: 1 bayerischer Steuermann,
» Mainz - Mannheim: 9 hessische Steuerleute,
» Mainz - Bingen: 18 hessische Steuerleute.
» Bingen - Mainz: 31 hessische Steuerleute;
» Bingen - Caub: 24 hessische Steuerleute;
» Bingen - St. Goar: 113 preussische Steuerleute;
» Engers - Urmitz: 3 preussische Steuerleute;
» Reede und Grenze - Emmerich: 22 preussische Steuerleute.

Es waren also in 1927 auf dem Rhein zwischen Strassburg und Emmerich 303 Steuerleute vorhanden, wovon 18 französische, 31 badische, 34 bayerische, 82 hessische und 138 preussische (Siehe auch Beilage Seite 164).

c) Schifferschulen.

1. Frankreich. —

Aufstellung der Schüler an Bord des Schulschiffes «Nantes»¹⁾.

	1926	1927
Matrosen-Schüler für Schlepper	19	33
Steuermanns-Schüler für Kähne	0	2
Steuermanns-Schüler für Schlepper	0	0
Schiffsführer-Aspiranten für Kähne	0	0
Kapitäns-Aspiranten für Schlepper	3	1
	22	36

2. Baden. — Im Berichtsjahr wurde in der Schifferschule zu Hassmersheim an 10 Schüler der Oberstufe und an 8 Schüler der Unterstufe, in der in Mannheim an 8 Schüler der Ober- und an 13 Schüler der Unterstufe Unterricht erteilt. Sämtlichen Schülern der Oberstufe konnte das Abgangszeugnis erteilt werden, die Schüler der Unterstufe erreichten das Klassenziel. In Eberbach konnte infolge ungenügender Zahl von Anmeldungen die Schule nicht eröffnet werden.

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

²⁾ Siehe J. B. 1926, S. 32.

3. Bayern. — Der Lehrgang 1926/1927 wurde am 3. Januar 1927 eröffnet und umfasste einen Oberkurs und einen Unterkurs. Die Teilnehmerzahl betrug für den Unterkurs 5, für den Oberkurs 7. Der Unterricht erstreckte sich für beide Abteilungen auf volle 8 Wochen mit je 20 Unterrichtsstunden.

4. Hessen. — An der Schifferschule zu Neckar-Steinach wurde im Winter 1926/1927 mangels Teilnehmer kein Unterricht abgehalten.

5. Preussen. — Der Unterricht an der Rheinschifferschule in Ruhrort begann am 4. Januar 1927 und endigte am 14. März 1927. Die Schule wurde von 16 Schülern in dem Oberkursus und 21 in dem Unterkursus besucht. Sämtliche Schüler des Unterkursus wurden in den Oberkursus versetzt. Bei der am 13. März vorgenommenen öffentlichen Prüfung konnte allen Schülern des Oberkursus das Zeugnis der Reife erteilt werden.

6. Niederland. — Es besteht keine Schifferschule mehr in den Niederlanden.

7. Belgien. — Das dritte Schuljahr (29. November 1926 bis 4. März 1927) umfasste in jeder der beiden Stufen 104 Schulstunden. 19 Schüler sind zur Unterstufe zugelassen worden und 17 Schüler besuchten regelmässig die Oberstufe.

d) Löhne.

Im Berichtsjahre waren folgende Löhne und Lohntarife vereinbart:

A. In der Schweiz.

Das Schiffspersonal auf schweizerischen Rheinschiffen wird nicht nach einheitlichen Sätzen entlohnt. Die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft zahlt folgende Löhne für das Personal ihrer Schlepper:

Kapitän.....	Fr. 465 pro Monat
1. Maschinist	Fr. 440 pro Monat

Das übrige Maschinen- und Deckpersonal wird wöchentlich bezahlt und bezieht folgende Wochenlöhne:

1. Steuermann	Fr. 63
Rudergänger und Koch	Fr. 60
Matrosen	Fr. 50
2. Maschinist	Fr. 63
3. Maschinist	Fr. 58
Heizer	Fr. 56
Schiffsjungen	Fr. 23 — Fr. 30 je nach dem Dienstjahr.

Die Schiffer auf den Kähnen erhalten einen Monatslohn von Fr. 340 und die Matrosen einen Wochenlohn von Fr. 50.

Sämtliche Bediensteten des Fahrpersonals erhalten für jede Überstunde eine besondere Vergütung nach dem jeweiligen, von der Direktion des Unternehmens gültig erklärten Tarif.

Für die Entlohnung des Schiffspersonals der A. G. für Schiffahrt und Spedition «Rhenus» gelten die Abmachungen der deutschen Verbände. Die Transport- und Schiffahrts- A. G. «Neptun» entrichtet an ihr Schiffspersonal Löhne, die durchwegs ein wenig höher sind, als die zwischen den deutschen Verbänden vereinbarten, dagegen vergütet sie keine Überstunden.

B. In Frankreich.

Die Löhne haben sich seit Ende 1926, trotzdem die Tendenz steigend war, nicht fühlbar geändert. Es besteht weder ein offizieller Tarif, noch ein Kollektivvertrag der Löhne in der französischen Rheinschiffahrt; infolgedessen sind die nachstehenden Zahlen nur als Durchschnittszahlen anzusehen. In diesen Zahlen sind die durchschnittlichen Familienzulagen berücksichtigt, den besonderen Vergütungen für Überstunden, besondere Arbeiten usw. ist jedoch keine Rechnung getragen.

Kapitäne auf Schleppschiffen	1950 frs.	Steuerleute (täglich)	von 32/45 frs.
Kapitäne auf Dampfern	1800 »	Geprüfte Maschinisten (täglich)	39/50 »
Kranführer (Fachleute) (5 Tonnen und darüber)	1900 »	Heizer (je nach ihrer Anzahl, den Schwierigkeiten in der Bedienung und der Anwesenheit eines Maschinisten)	36/45 »
Kranführer	1700 »	Alte Matrosen	37 »
Schiffsführer (je nach ihren Dienstjahren und Tonnenzahl des Fahrzeuges)	von 1100/1900 »	Junge Matrosen	30 »
		Schiffsjungen	20/25 »

C. In Deutschland.

Ord. Nr.	Schiffspersonal	Lohntarif von	
		Lohntarif ab 22. Aug. 1927	1. Jan. 1927 bis zum 31. März 1927
1	Kapitäne, 1. Maschinisten. Maschinisten auf Boten mit einem Maschinisten. Maschinisten auf Güter- und Hafenbooten, Maschinisten auf Kran- und Leichterschiffen	Monatsgehälter in Reichsmark 36.- bis 36.-	Monatsgehälter in Reichsmark 29.- bis 34.-
2	Kran- und Flettschiffführer	25.- » 35.-	27.- » 32.-
3	Schiffsführer	25.- » 32.-	26.- » 31.-
4	Steuerleute mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	56.20	51.50
5	Steuerleute mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	52.50	48.25
6	Motorbootführer (m. Patent) Rudergänger, Menageleute auf Dampfern, Matrosen auf Hafenbooten ..	49.30	45.75
7	Matrosen auf Güterbooten	48.30	45.00
8	Matrosen auf Kran- und Flettschiffen	44.20	41.30
9	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit mehr als 4 Berufsjahren	43.00	40.00
10	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit weniger als 4 Berufsjahren	39.00	36.50
11	2. Maschinisten mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	56.70	51.50
12	2. Maschinisten mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	52.50	48.25
13	3. Maschinisten	49.30	45.75
14	Heizer mit 6 monatiger Berufstätigkeit	48.30	45.00
15	Heizer ohne 6 monatige Berufstätigkeit	45.00	41.30
16	Schiffsjungen im 1. Jahre	21.50	19.70
17	Schiffsjungen im 2. Jahre	25.80	23.70
18	Schiffsjungen im 3. Jahre	30.10	27.50

Bemerkung: Der Tarif der zweiten Spalte wurde zum 1. April 1927 gekündigt. Da zwischen den Parteien eine Einigung nicht zustande kam, bestand seit dem 1. April 1927 ein tarifloser Zustand. Die vorstehend aufgeführten Löhne wurden aber trotzdem und zwar vom Ablauf des Vertrages an bis zum 22. August 1927 weiter bezahlt. Der Tarif der zweiten Spalte wurde seitens der Arbeitgeberverbände zum 30. April gekündigt. Der Tarif der unter 1-3 genannten Lohngruppen der ersten Spalte sind ab 1. August 1927 gültig. Verheiratete der unter 1-3 genannten Lohngruppen erhalten auf vorstehende Sätze eine Familienzulage von 10 %.

D. In Niederland.

§ 1. Löhne auf Rheindampfern.

Wochenlohn in Gulden.

a)	Kapitäne	Mindestgehalt	40.—
	1. Maschinisten	»	38.50
	2. Maschinisten	»	33.30
	Steuerleute (mit Patent)	»	33.30
	Steuerleute (ohne Patent)	»	32.40
	Heizer	»	32.40
	Matrosen über 18 Jahre	»	23.85
	Matrosen von 16 bis 18 Jahren	»	18.—
b)	Auf Dampfern mit mehr als 100 qm Heizfläche erhöhen sich die Löhne für Kapitäne und erste Maschinisten, für jede 50 qm oder Bruchteile davon, um einen Gulden pro Woche.		

§ 2. Löhne auf Rheinkähnen.

Wochenlohn in Gulden

Für Schiffe unter 200 Tonnen:			
	Schiffer		27.—
	Matrosen (falls eingestellt)		17.10
»	»	von 201 bis 600 Tonnen:	
	Schiffer		27.90
	Matrosen		18.90 bis 20.70
»	»	von 601 bis 900 Tonnen:	
	Schiffer		28.80
	1. Matrosen		22.50
	Schiffsjungen (falls eingestellt)		17.10
»	»	von 901 bis 1.350 Tonnen:	
	Schiffer		29.70
	1. Matrosen		23.40
	2. Matrosen		19.80
»	»	von 1.351 bis 2.000 Tonnen:	
	Schiffer		32.40
	1. Matrosen		25.20
	2. Matrosen		22.50
»	»	von 2.001 bis 2.500 Tonnen:	
	Schiffer		34.20
	1. Matrosen		26.10
	2. Matrosen		23.40
»	»	von 2.501 Tonnen und mehr:	
	Schiffer		36.90
	1. Matrosen		27.—
	2. Matrosen		24.30
	Schiffsjungen		18.90

Matrosen mit Rheinschifferpatenten erhalten einen Gulden per Woche mehr.

E. In Belgien.

Ord.-Nr.	Art der Schiffe	Schiffer	Matrose	Schiffsjunge	Maschinist	Heizer	Bemerkungen
1	Kleine Schiffe von 38,50 m bis 47 m..	34.—	—	21.—	—	—	Belg. Franken pro Tag
2	Kempenaars (50 m)	39.—	—	—	—	—	
3	Rheinkähne von 750 t bis 2 300 t ...	38/39	30/33	21.—	—	—	
Das Personal empfängt ausserdem während der Dauer seines Aufenthalts in Deutschland oder in Holland eine Vergütung die wie folgt festgesetzt ist:							
	täglich	375/4 .50	3/3.50	2.—	—	—	
	Und in Frankreich 30% von seinem Lohn						
4	Güterdampfer	Kapitän 45.—	Steuermann 35.—	Matrose 30.—	40.—	32.50	Belg. Franken pro Tag
5	Tägliche Zulage während des Aufenthalts in Deutschland	7.25	5.60	5.10	6.60	5.35	Mark pro Tag
	Schraubenschleppdampfer, zwischen Antwerpen und Dordrecht (Zeeländische Gewässer)	245.75	196.25	—	245.25	204.95	Belg. Franken pro Woche
	Pauschalzulage für die ganze Reise (hin und zurück)	3.75	3.75	—	3.75	3.75	holl. Gulden
	Zuschlag für Arbeit zwischen 20 Uhr und 5 Uhr.	5.—	5.—	—	5.—	5.—	Belg. Franken pro Stunde

e) Arbeitsfragen.

Es liegen für 1927 keine Angaben vor.

III. B. Material.

a) Zusammensetzung der Rheinflotte.

A. In der Schweiz.

1. Schlepper.

a) Raddampfer	4	4 850	Pferdestärken
b) Schraubendampfer	1	275	»
c) Schraubenmotorboote	4	622	»
Zusammen	9	5 747	Pferdestärken

2. Rheinkähne.

a) Gewöhnliche Rheinkähne	108	121 052	Tonnen
b) Schwimmende Kräne	1	775	»
Zusammen	109	121 827	Tonnen

3. Güterboote.

Gütermotorboote	6	4 182	Tonnen
-----------------------	---	-------	--------

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

a) Raddampfer	21	24 505	Pferdestärken
b) Schraubendampfer	20	7 194	»
c) Hafenschlepper	4	749	»
Zusammen	45	32 448	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. ¹⁾**1. Schlepper.**

a) Raddampfer	86	92 650	PS.
b) Schraubendampfer	304	88 167	»
c) Schraubenmotorschiffe	22	4 450	»
Zusammen	412	185 267	PS.

2. Rheinkähne.

a) Tankschiffe	30	25 766	t
b) Andere ²⁾	2311	2 024 307	t
Zusammen	2341	2 050 073	t

3. Frachtschiffe (einschl. Tankschiffe) mit eigener Triebkraft.

a) Raddampfer	1	60 t	180 PS.
b) Schraubendampfer	36	21 203 t	12 379 »
c) Schraubenmotorschiffe	33	7 726 t	3 052 »
Zusammen	70	28 989 t	15 611 PS.

4. Personenschiffe (einschl. Personen- und Frachtschiffe).

a) Raddampfer	30	4 733 t	14 567 PS.
b) Schraubendampfer	14	571 t	2 143 »
c) Schraubenmotorschiffe	31	959 t	3 075 »
Zusammen	75	6 263 t	19 785 PS.

5. Bergungsschiffe mit eigener Triebkraft.

Schraubendampfer	1	60 t	15 PS.
------------------------	---	------	--------

D. In Niederland. ³⁾**1. Schlepper.**

a) Raddampfer	8	10 000	Pferdestärken
b) Schraubendampfer	514	142 900	»
Zusammen	522	152 900	Pferdestärken

¹⁾ Alle zur gewerbemässigen Güter- und Personenbeförderung dienenden Fahrzeuge (ausschl. Fahren) und zwar Schlepper jeder Grösse, übrige Schiffe mit eigener Triebkraft von 16 t, Schiffe ohne eigene Triebkraft von 21 t aufwärts.

²⁾ Einschl. Kranschiffe mit Güterladeraum.

³⁾ Nach einer Zählung in 1927. Die Angaben der Tragfähigkeit und der Pferdestärken sind annähernd.

2. Eiserne Rheinschiffe.

Schleppkähne und Segelschiffe	4849	2 591 987 Tonnen
-------------------------------------	------	------------------

3. Güter- und Personendampfer.

a) Schrauben-Güterdampfer	57	39 170 Tonnen und 181 657 P.S.
b) Räder-Personenboote	9	5 200 Pferdestärken

4. Motorschiffe.

Motor-Güterschiffe	468	79 000 T. u. 29561 P.S
Motor-Schleppschiffe	27	2 250 Pferdestärken

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.	205	265 201 Tonnen
b) Kempenaar über 500 T.	360	198 000 »
c) Kähne bis 500 T. die regelmässig den Rhein befahren	625	206 250 »
Zusammen	1190	669 451 Tonnen

3. Güterdampfer.

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

4. Motorschiffe.

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

III B. b) Eichwesen.

Im Jahre 1927 wurden 305 Schiffe zur Eichung gebracht (gegen 316 im Jahre 1926) deren Tragfähigkeit 197 840,265 Tonnen betrug (gegen 257 867,028 Tonnen im Jahre 1926).

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe ist demnach von 816 Tonnen auf 648 Tonnen gefallen.

Für ausführlichere Angaben siehe Beilage S. 165.

III B. c) Schiffsatteste.

Zur Ausstellung gelangten in Frankreich 10 (57 in 1926), in Baden 21 (22 in 1926), in Bayern 6 (0 in 1926), in Hessen 31 (26 in 1926), in Preussen 382 (286 in 1926), in den Niederlanden 328 (374 in 1926), zusammen 778 (765 in 1926).

(Siehe auch Beilage S. 165)

III B. d) Sicherheitsmassregeln.

1. Schiffs-Untersuchungen.

Im Jahre 1927 wurden 733 Schiffe ohne eigene Triebkraft mit einer Tragfähigkeit von 595 192,376 Tonnen untersucht, gegen 695 mit einer Tragfähigkeit von 588 867 Tonnen im Jahre 1926.

Die Zahl der im Jahre 1927 untersuchten Schiffe mit eigener Triebkraft betrug 205 (gegen 179 im Jahre 1926), mit zusammen 37 281 Pferdestärken (gegen 38 989 im Vorjahre).

(Siehe auch Seite 166.)

2. Floss-Untersuchungen.

Im Jahre 1927 wurden 97 Flöße mit einem Gewicht von 145 352,4 Tonnen untersucht gegen 89 mit einem Gewicht von 132 948 Tonnen im Jahre 1926.

Für ausführlichere Angaben siehe Seite 167.

3. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Im Jahre 1927 wurden auf dem Rhein während der Fahrt 1812 Schiffsdampfkessel untersucht gegen 1992 im Vorjahre.

Die Zahl der ordnungsmässig befundenen Betriebe betrug 1779 gegen 1873 im Jahre 1926, die der bemängelten Betriebe 113 gegen 90 im Vorjahre. In 111 Betrieben (gegen 117 im Vorjahre) wurden kleinere, alsbald behobene Unregelmässigkeiten gefunden und in 7 Fällen (9 im Vorjahre) wurde Strafanzeige erhoben.

Nähere Angaben gibt Beilage Seite 168.

III. C. Unfälle.

Die im Jahre 1927 gemeldeten Unfälle sind die folgenden:

Ordnungs-Nr.	Stromstrecke	Anzahl der Unfälle	Davon sind eingetreten		Zahl der verunglückten Personen	Zahl der gesunkenen Schiffe	Fahrwassersperrungen		Bemerkungen Die Sperrungen erfolgten:
			bei Nacht	bei Nebel			Anzahl	Gesamtdauer	
1	Basel—Strassburg	8	—	—	—	—	1	4 Stunden	
2	Strassburg—Mannheim	39	—	—	1	2	14	308 ½ »	
3	Mannheim—Bingen	26	5	—	—	2	—	—	Im Bingerloch im 2. Fahrwasser, im Cauber Wasser und im Wilde Gefähr.
4	Bingen—St. Goar	12	1	—	—	1	4	23 Std.	
5	St. Goar—Köln	25	1	4	1	—	—	—	
6	Köln—Pannerden	39	2	4	3	13	—	—	
7	Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek	12	1	—	4	7	—	—	
8	Waal	4	—	—	—	4	—	—	
9	Merwede, Noord und Nieuwe Maas	3	—	—	—	3	—	—	
10	Schiffahrtsweg Dordrecht—Wemeldinge	3	—	—	—	3	—	—	
	1927 zusammen	171	10	8	9	35	19	—	
	gegen 1926	258	14	10	14	45	38	—	
	Mithin 1927								
	} mehr	—	—	—	—	—	—	—	
	} weniger	87	4	2	5	10	19	—	

Über die im Jahre 1927 für die verschiedenen Strecken gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

1. Basel—Strassburg.

Auf dieser Strecke kamen 8 Unfälle zur Anzeige, das Fahrwasser war jedoch nur bei einem Unfall 4 Stunden lang gesperrt. In einem Falle wurde die Schiffbrücke bei Hüningen und in einem andern die Schiffbrücke bei Kappel-Rheinau angefahren.

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.

2. Strassburg—Mannheim.

Auf dieser Strecke kamen 39 Unfälle zur Anzeige, die sich alle bei Tage ereigneten 31 Unfälle sind auf Festfahren im Fahrwasser zurückzuführen, die in 14 Fällen eine Sperrung des Fahrwassers verursachten, mit einer Gesamtdauer von 308 1/2 Stunden. Die längste Unterbrechungsdauer war 73 Stunden, die kürzeste 1/2 Stunde. In einem Fall ist das Schiff gesunken, und der Schiffsführer ertrunken. Ein weiterer Fall betraf den Untergang des Motorbootes «Susanna» des Karl Stutz in Mannheim. Das Boot geriet bei bad. km. 250 auf den Schleppstrang eines Bergzuges und sank.

In einem Falle wurde die Schiffbrücke bei Seltz, in einem andern die Schiffbrücke bei Drusenheim angefahren. Beide Brücken wurden ernstlich beschädigt.

Folgende Unfälle sind noch bemerkenswert :

Bei der Bergfahrt musste ein im 1. Anhang befindliches Schiff wegen falscher Steuerung vor Anker gehen. Das im 2. Anhang befindliche Schiff musste dadurch abgeworfen werden und kam infolge seines Tiefganges (2,10 m) auf Grund. Das Fahrwasser war 2 Stunden gesperrt.

In einem andern Fall war ein leeres Anhangschiff gegen einen still liegenden Kahn gerannt, welcher bei der Talfahrt mit in Anhang genommen werden sollte. Beide Kähne wurden beschädigt. Der Flieger des Anhangschiffes wurde zerdrückt.

Weiter war ein Güterdampfer, welcher aus dem Neckar fuhr und bei seiner Wendung für die Fahrt nach stromaufwärts schlecht drehte, kopfvor gegen einen still liegenden Kahn gerannt. Der Dampfer und der Kahn wurden beschädigt.

In einem andern Fall war der Draht eines Gierbundes in die Schraubenwelle eines Bootes geraten. Der Draht lag nicht wie üblich mit einem Döpperfass versehen, an Land, sondern 60 m vom Ufer unter Wasser. Das Boot musste nach der Mannheimer Schiffswerft geschleppt werden.

3. Mannheim—Bingen.

Auf dieser Strecke kamen 26 Unfälle zur Anzeige, die sich mit Ausnahme von 5 Unfällen bei Tag ereigneten. In 2 Fällen ist das Schiff gesunken, doch traten keine Fahrwassersperrungen ein. Personen sind keine verunglückt.

Bemerkenswert sind folgende Unfälle :

Bei der Talfahrt eines Bootes mit 2 beladenen und 2 leeren Anhangschiffen riss der Schleppstrang eines im 1. Anhang befindlichen Kahnes. Ein im 2. Anhang befindliches Schiff fuhr in dieses hinein. Das Schiff, von dem der Schleppstrang gerissen war, wurde beschädigt.

In einem andern Fall fuhr das Räderboot Raab, Karcher XI mit Anhang zu Berg. Das Proviantboot des Ph. Ungefähr aus Rheindürkheim wurde von dem ersten Anhangschiff Raab, Karcher 50 angerufen anzulegen. Das Motorboot fuhr in dem Wellenschlag des Schleppers bei. Während es wieder los machen wollte, schlugen die Wellen über, sodass das Motorboot sank. Ein auf dem Boot befindlicher Junge rettete sich auf das erste Anhangschiff, während Ungefähr durch die Besatzung des Schleppzuges gerettet wurde.

4. Bingen—St. Goar.

Es ereigneten sich 12 Unfälle, davon 1 bei Nacht. In 4 Fällen traten Sperrungen des Fahrwassers ein ; im einzelnen waren gesperrt : Das Bingerloch 1 1/2 Std., das 2. Fahrwasser im Bingerloch 1 1/2 Std., das Cauber Wasser 15 Std. und das Wilde Gefähr 5 Std.

Am 6. 9. 27 geriet in Stromstation 43,150 ein 3,5 t grosser Fahrnachen durch Wellenschlag eines vorüberfahrenden Personendampfers voll Wasser und sank ; am 12. September 1927 wurde er gehoben.

5. St. Goar--Köln.

Auf dieser Strecke kamen 25 Unfälle zur Anzeige. Davon traten 1 bei Nacht, 4 bei Nebel ein. Eine Person ist verletzt worden.

6. Köln--Pannerden.

Auf dem preussischen Teil fanden 38 Unfälle statt, wovon 2 bei Nacht, 4 bei Nebel eingetreten sind. 12 Schiffe sind gesunken. 1 Person fand den Tod, 2 wurden verletzt.

Von besonderer Bedeutung waren folgende Unfälle:

Der Schleppkahn «Theophile Gauthier», der am 7. 3. 27 bei km 278,0 vor Anker lag, kam ins Treiben, fiel quer vor den Pfeiler der Homberger Brücke, brach durch und sank. Der in der Hauptschiffahrtsöffnung liegende Wrackteil wurde am 7. 4. 27 entfernt. Die restlichen Teile waren bis 10. August gehoben.

Das am 25. März talwärts fahrende Segelschiff «Henri» ist bei km 302,0 umgeschlagen und gesunken. Während die sämtlichen Zubehörteile gefunden wurden, konnte der durch die Strömung abgetriebene Schiffsrumpf nicht gehoben werden. Die Schiffahrttreibenden wurden durch eine Bekanntmachung auf das Wrack aufmerksam gemacht.

Am 1. Mai 1927 sank aus ungeklärter Ursache das Schleppboot «Baroma», das bei km 312,2 vor Anker lag. Die Heбungsarbeiten waren am 15. Mai 1927 beendet.

Ein durch Wellenschlag bei km 335,2 gesunkenen Kiesnachen ist aus dem Strom beseitigt worden.

Am 19. Juni 1927 stiess der als erster Anhang talwärts fahrende Kahn «Johanne Maria» mit dem zweiten Anhang des gleichen Schleppzuges zusammen, schoss auf den rechten Strompfeiler der Hochfelder Brücke und sank. Die Heбungsarbeiten waren Ende Oktober 1927 beendet.

Am 15. Juli 1927 ist der Schraubendampfer «Mira» bei km 227,4 gesunken. Die Untersuchung ergab, dass durch einen teilweise geöffneten Ausserbordhahn Wasser in das Boot gedrungen war. Hierbei fand ein Heizer den Tod. Das Schiff ist inzwischen gehoben, die Leiche des Heizers geborgen.

Ein eiserner Kiesnachen, der am 14. Juli 1927 gesunken ist, konnte bald gehoben werden.

Ein auf sich selbst fahrender Kahn «Rheinufer II» ist am 24. September 1927 beim Aufdrehen auf eine Buhne gelaufen und gesunken. Er liegt weit ausserhalb des Fahrwassers am Uferdeckwerk, behindert also die Schiffahrt nicht. Die Beseitigung ist im Anfang 1928 erfolgt.

Ein bei km 212,6/7 verankerter Kiesnachen ist am 6. 10. 27 umgeschlagen und abgetrieben; dabei hat er zwei Aalschocker beschädigt. Er ist inzwischen gehoben worden.

Der Schleppkahn «Jeannette Maria» ist am 15. 12. 27 durch Zusammenstoss mit einem Talschleppzug schwer beschädigt worden und teilweise gesunken. Die Heбung ist inzwischen erfolgt.

Am 19. Dezember 1927 ist bei km 279,040 ein Bagger umgeschlagen; er wurde bald darauf gehoben.

Der Kiesnachen «Düsseldorf 13» ist am 28. Dezember 1927 bei km 225,4/5 umgeschlagen und gesunken. Der Nachen ist gelandet worden.

Auf dem Boven-Rijn geriet am 12. Mai 1927 das im Anhang fahrende eiserne Schiff «Vertrouwen», durch starken Wind abgetrieben, auf eine Buhne unterhalb Lobith und sank ausserhalb des Fahrwassers infolge Leckage. Das Schiff wurde gehoben.

7. Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek.

Es kamen 12 Unfälle zur Anzeige. Ein Unfall ereignete sich bei Nacht. 4 Personen sind ertrunken. 7 Schiffe sind gesunken.

Das im vorigen Jahresbericht erwähnte am 20. Dezember bei Lienden gesunkene Schiff wurde aus dem Strom entfernt.

Am 5. Januar lief bei Streefkerk das eiserne Dampfschiff «Amsterdam II» da der Führer das Fahrwasser nicht kannte auf eine Buhne und wurde erheblich beschädigt.

Am 22. März wurde bei Arnhem der Schleppkahn «Henriette» angefahren und erheblich beschädigt.

Am 26. April sank bei Arnhem auf unaufgeklärte Weise eine schwimmende Ramme.

Am 28. Mai stiess bei Pannerden das eiserne Segelschiff «Hoop op Welvaart» infolge falscher Steuerung auf das Trennungswerk zwischen Waal und Pannerdensch Kanaal.

Am 16. Juli wurde bei Vreeswyk das eiserne Schiff «Albertje» angefahren und sank ausserhalb des Fahrwassers.

Am 29. August brach bei Arnhem der eiserne Schleppkahn «Conraad» infolge ungleichmässiger Entladung. Durch Abdichtung der Risse wurde er am Sinken verhindert.

Am 9. September sank bei Doorwerth auf unaufgeklärte Weise ein eisernes Anleges Schiff.

Am 9. September wurde bei Pannerden das eiserne Motorschiff «Hoop op Zegen» angefahren und erheblich beschädigt.

Am 24. Oktober stiess bei Huissen der eiserne Schleppkahn «Victor Hugo» der zu weit ausgewichen war, auf den Grund und wurde von dem im gleichen Schleppzug fahrenden eisernen Schiff «Venus» angefahren, wobei letzteres sank.

Am 27. Oktober sank bei Langerak infolge Wellenschlages das eiserne Schiff «De Goede Hoop».

Am 7. November lief das eiserne Schiff «Internationaal Nr. 208» infolge schiefer Lage voll Wasser und sank.

Am 1. Dezember sank bei Pannerden auf ungeklärte Weise das eiserne Schiff «Trouwe Hulp». Die Schiffersfrau und ihre drei Kinder ertranken.

Sämtliche gesunkene Schiffe sind aus dem Strom entfernt worden.

8. Waal.

Es kamen 4 Unfälle zur Anzeige.

Am 18. Juni sank im Fahrwasser bei Beuningen, infolge Zusammenstosses mit dem geschleppten Kahn «Heinrich» das eiserne Aakschiff «Vitus».

Am 7. August sank im Fahrwasser bei Dodewaard aus unbekannter Ursache das hölzerne Fischerboot «Johanna».

Am 21. November sank infolge Zusammenstosses ausserhalb des Fahrwassers bei Ubbergen der Schleppdampfer «Johanna».

Am 6. Dezember sank infolge Anfahrens eines Strompfeilers der Eisenbahnbrücke bei Zalt-Bommel ausserhalb des Fahrwassers bei Waardenburg das eiserne Schleppschiff «Julia».

Alle oben erwähnten Schiffe sind aus dem Strom entfernt worden.

9. Merwede, Noord und Nieuwe Maas.

Es kamen 3 Unfälle zur Anzeige.

Am 18. April sank in der Boven-Merwede bei Werkendam infolge Verschiebung der Ladung das Aakschiff «Onderneming».

Am 30. September sank in der Beneden-Merwede bei Hardinxveld infolge Anfahrens ein Aakschiff.

Am 28. Oktober sank in der Noord bei Papendrecht infolge Anfahrens das Schiff «La Belle Alliance».

Alle oben erwähnten Schiffe sind aus dem Strom entfernt worden.

10. Schiffahrtsweg von Dordrecht nach Wemeldinge.

Es kamen 3 Unfälle zur Anzeige.

Am 1. April sank in der oberen Mündung vom Oost-Hellegat bei Numansdorp infolge Sturmes, das Schiff «Neeltje Hermina». Das Schiff wurde aus dem Fahrwasser entfernt.

Am 11. August sank in tiefem Wasser in dem Brabantsche Vaarwater ein kleiner eiserner Deckkahn aus unbekannter Ursache. Das gesunkene Schiff bildet kein Hindernis für die Schiffahrt und ist nicht aus dem Fahrwasser entfernt worden.

Am 5. November sank in dem Hollandsch Diep bei Willemstad infolge überschlagenden Wassers, das Motorschiff «Pieterella». Das Schiff wurde aus dem Fahrwasser entfernt.