

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

III. Nautisches

[urn:nbn:de:bsz:31-257711](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257711)

III. Nautisches.

A. Personal.

a) Rheinschiffer-Patente.

Zur Ausstellung gelangten :

Zur Führung von			Total 1929	Total 1928	Staaten, welche die Patente ausgestellt haben :
Schiffen mit eigener Triebkraft	Schiffen ohne eigene Triebkraft	Schiffen mit und ohne eigene Triebkraft			
—	—	—	—	1	Schweiz.
22	3	3	28	30	Frankreich.
9	76	8	93	90	Baden.
4	56	—	60	62	Bayern.
5	43	6	54	51	Hessen.
74	137	10	221	205	Preussen.
92	312	24	428	408	Deutschland.
226	531	9	766	590	Niederland.
8	81	—	89	115	Belgien.
348	927	36	1 311	1 148	

In Frankreich und in Belgien wurden die Patente alle nach den neuen Bestimmungen¹⁾ erteilt, in Deutschland und Niederland nach den alten.

(Siehe für ausführliche Angaben Beilage auf Seite 161).

¹⁾ Siehe J. B. 1925, Seite 22.

b) Steuerleute (Lotsen¹⁾).

In 1929 waren auf dem Rhein zwischen Strassburg und Emmerich 336 Steuerleute vorhanden (im Vorjahr 327), wovon 27 französische (Vorjahr 26), 36 badische (Vorjahr 34), 41 bayerische (Vorjahr 37), 76 hessische (Vorjahr 81) und 156 preussische (Vorjahr 149), [deutsche 309 (Vorjahr 301)], welche sich wie folgt verteilen:

Auf der Strecke Strassburg-Mannheim: 100 Steuerleute, wovon: 27 französische, 36 badische, 37 bayerische; Strassburg-Mainz: 1 bayerischer Steuermann, Lauterburg-Mannheim: 2 bayerische Steuerleute, Germersheim-Worms: 1 bayerischer Steuermann, Mainz-Mannheim: 6 hessische und 3 preussische Steuerleute, Mainz-Bingen: 14 hessische und 2 preussische Steuerleute, Bingen-Mainz: 31 hessische Steuerleute, Bingen-Caub: 25 hessische Steuerleute, Bingen-St. Goar: 122 preussische Steuerleute, Engers-Urmitz: 3 preussische Steuerleute, Reede und Grenze-Emmerich: 26 preussische Steuerleute.

(Siehe für ausführlichere Angaben auch Beilage Seite 165.)

c) Schifferschulen.

1. Frankreich. — Die praktische Rheinschifferschule von Strassburg wurde während des Jahres 1929 weitergeführt. Es wurden 35 Schüler zu den Unterrichtskursen zugelassen.

2. Baden. — Im Berichtsjahr wurde in der Schifferschule zu Mannheim an je 12 Schüler der Ober- und der Unterstufe Unterricht erteilt. Sämtlichen Schülern der Oberstufe konnte das Abgangszeugnis erteilt werden; die Schüler der Unterstufe erreichten das Klassenziel. In Eberbach und Hassmersheim konnte infolge ungenügender Zahl von Anmeldungen die Schule nicht eröffnet werden.

3. Bayern. — Der Lehrgang 1929 der Schifferschule Miltenberg wurde am 7. Januar 1929 eröffnet und schloss am 2. März 1929. Er umfasste einen Oberkurs und einen Unterkurs. Die Teilnehmerzahl betrug für den Unterkurs 16, für den Oberkurs 5 Schüler. Neben den ordentlichen Lehrgegenständen war die Schule durch Veranstaltung von Vorträgen und Besichtigungen für die Teilnehmer um möglichst vielseitige Ausbildung derselben bemüht.

Die schriftlichen und mündlichen Prüfungen fanden Ende Februar statt.

4. Hessen. — An der Schifferschule in Neckarsteinach wurde im Winter 1928/29 mangels Teilnehmer kein Unterricht abgehalten.

5. Preussen. — Stromschifferschule Ruhrort: Der Unterkursus zählte 11, der Oberkursus 21 Teilnehmer. Sämtliche Schüler des Unterkursus erhielten ihre Versetzung in den Oberkursus. 20 Teilnehmer am Oberkursus bestanden die Abschlussprüfung.

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

7. Belgien. — Das 5. Schuljahr der Antwerpener Rheinschifferschule begann am 19. November 1928 und schloss am 12. März 1929. Es umfasste 150 Schulstunden.

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

42 Schüler hatten sich zur Teilnahme an diesem Unterricht einschreiben lassen, 15 von ihnen erhielten das Abgangszeugnis.

Eine Hauptschwierigkeit erwächst dem Unterricht daraus, dass man keinen regelmässigen Schulbesuch durchführen kann.

Das 6. Schuljahr hat am 20. Dezember 1929 begonnen und wird am 13. März 1930 zu Ende gehen.

d) Löhne.

Im Berichtsjahre waren folgende Löhne und Lohnsätze vereinbart:

A. In der Schweiz.

In der Entlohnung des Schiffspersonals der schweizerischen Rheinflotte ist keine wesentliche Änderung eingetreten¹⁾.

B. In Frankreich.

In der französischen Rheinschiffahrt besteht weder ein offizieller Tarif, noch ein Kollektivvertrag der Löhne; infolgedessen sind die nachstehenden Zahlen nur als Durchschnittszahlen anzusehen. In diesen Zahlen sind die durchschnittlichen Familienzulagen berücksichtigt, jedoch nicht die besonderen Vergütungen für Überstunden, besondere Arbeiten usw.

	Monatsgehalt		Monatsgehalt
Kapitäne auf Schleppschiffen	1600 bis 2000 frs.	Matrosen auf Schleppschiffen	1025 bis 1150 frs.
1. Maschinisten	1600 » 1950 »	Schiffsführer (je nach ihren Dienstjahren und Tonnenzahl des Fahrzeuges) durchschnittlich	1736 frs.
1. Steuerleute	1500 » 1600 »	Alte Matrosen	1646 »
2. Steuerleute	1380 » 1430 »	Junge Matrosen	1193,77 »
2. Maschinisten	1400 » 1450 »	Schiffsjungen	915 »
3. Maschinisten	1300 » 1350 »		
Heizer (je nach ihrer Anzahl, den Schwierigkeiten in der Bedienung und der Anwesenheit eines Maschinisten)	1150 » 1260 »		

¹⁾ Siehe Jahresbericht 1927, Seite 38.

C. In Deutschland.

In den Lohnverhältnissen der deutschen Rheinschiffahrt sind im Jahre 1929 Änderungen nicht eingetreten. Die im Jahre 1928 geltenden Löhne und Gehälter sind vielmehr durch Schiedsspruch vom 4. VII. 1929, der von den Parteien am 19. VII. 1929 im Wege der Einigung angenommen wurde, unverändert bis zum 31. III. 1930 verlängert worden. In den Rahmentarifbestimmungen sind durch den gleichen Schiedsspruch einige kleinere Änderungen erfolgt. Die Verlängerung des Lohnabkommens erfolgte, um zunächst das Gutachten der im Jahre 1928 eingesetzten Rheinkommission abzuwarten, das indessen bis heute noch vorliegt.

Ord. Nr.	Schiffspersonal	Lohntarif
1	Kapitäne, 1. Maschinisten. Maschinisten auf Booten mit einem Maschinisten, Maschinisten auf Güter- und Hafenbooten, Maschinisten auf Kran- und Leichterschiffen	Monatsgehälter ¹⁾ in Reichsmark ab 1. XII. 29 260.- bis 360.-
2	Kran- und Flettschiffsführer	255.- * 335.-
3	Schiffsführer	275.- * 325.-
4	Steuerleute mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	Wochenlohn in Reichsmark ab 1. VII. 29 56.70
5	Steuerleute mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	52.50
6	Motorbootführer (m. Patent) Rudergänger, Menageleute auf Dampfern, Matrosen auf Hafenbooten ..	49.30
7	Matrosen auf Güterbooten	48.30
8	Matrosen auf Kran- und Flettschiffen	44.20
9	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit mehr als 4 Berufsjahren	43.00
10	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit weniger als 4 Berufsjahren	39.00
11	2. Maschinisten mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	56.70
12	2. Maschinisten mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	52.50
13	3. Maschinisten oder Oberheizer	49.30
14	Heizer mit 6 monatiger Berufstätigkeit	48.30
15	Heizer ohne 6 monatige Berufstätigkeit	45.00
16	Maschinenassistenten oder Maschinengehilfen auf Motorschiffen über 20 Jahre	48.30
17	Maschinenassistenten oder Maschinengehilfen auf Motorschiffen unter 20 Jahre	38.60
18	Schiffsjungen im 1. Jahre	21.50
19	Schiffsjungen im 2. Jahre	25.80
20	Schiffsjungen im 3. Jahre	30.10

¹⁾ Die Verheirateten erhalten ausserdem eine Familienzulage von 10 % des Monatsgehältes, die gleichfalls in entsprechenden Beträgen wöchentlich erhoben werden kann.

D. In Niederland.

§ 1. Löhne auf Rheinschleppdampfern.

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	30.—
Matrosen (falls eingestellt)	17.10
» » von 201 bis 600 Tonnen :	
Schiffer	30.—
Matrosen	18.90 bis 20.70
» » von 601 bis 900 Tonnen :	
Schiffer	30.—
1. Matrosen	22.50
Schiffsjungen (falls eingestellt)	17.10
» » von 901 bis 1.350 Tonnen :	
Schiffer	30.—
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	28.—
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
1	Kleine Schiffe (Spits) von 38,50 m bis 47 m Tagelohn in belgischen Franken	65.—	(Gesamtlohn des Schiffers und des Schiffsjungen)			
2	Tägliche Zulage während des Aufenthalts im Ausland in niederländischen Gulden	5.75				
3	Kempenaars (50 m) Tagelohn in belgischen Franken	75.—	»	»	»	
	Tägliche Zulage während des Aufenthalts im Ausland in niederländischen Gulden	6.—				
	Rheinkähne Tagelohn in belgischen Franken	55.—	42/45	32,50	—	—
	Tägliche Zulage während des Aufenthalts im Ausland in niederländischen Gulden	4.—	3/3,25	2.—	—	—
4		Kapitän	Steuermann	Matrose		
5	Güterdampfer Wochenlohn in belgischen Franken . . . (Keine Zulage während des Aufenthalts im Ausland)	500.—	380/400	330/350	425/450	350/375
	Schraubenschleppdampfer auf der Strecke Antwerpen—Dordrecht, Wochenlohn in belgischen Franken . . . sowie einen Anteil an den Einnahmen von	500.— 2½%	325.— 1%	—	475.— 2½%	325.— 1%

e) Arbeitsfragen.

Keine Angaben.

III. B. Material.

a) Zusammensetzung der Rheinflotte.

A. In der Schweiz.

1. Schlepper.

a) Raddampfer	4	4 850	Pferdestärken
b) Schraubendampfer	1	250	»
c) Schraubenmotorboote	4	880	»
Zusammen	9	5 980	Pferdestärken

2. Rheinkähne.

a) Gewöhnliche Rheinkähne	66	65 419	Tonnen
b) Tankkähne	2	1 671	»
c) Kranschiff	1	775	»
Zusammen	69	67 865	Tonnen

3. Güterboote.

a) Gütermotorboote	9	5 653	Tonnen	3 224	Pferdestärken
b) Motortankschiff	1	600	»	360	»
Zusammen	10	6 253	Tonnen	3 584	Pferdestärken

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

a) Raddampfer	23	29 126	Pferdestärken
b) Schraubendampfer	47	18 939	»
c) Hafenschlepper	12	1 308	»
Zusammen	82	49 373	Pferdestärken

2. Rheinkähne.

a) Gewöhnliche Rheinkähne	283	348 422	Tonnen
b) Tankschiffe	4	4 269	»
c) Schwimmende Kähne	8	4 279	»
Zusammen	295	356 970	Tonnen

C. In Deutschland.¹⁾**1. Schlepper.**

a) Raddampfer	81	91 220	PS.
b) Schraubendampfer	286	81 212	»
c) Schraubenmotorschiffe	26	6 120	»
Zusammen	393	178 552	PS.

2. Rheinkähne.

a) Tankschiffe	35	31 699	t
b) Andere ²⁾	2 184	1964 932	t
Zusammen	2 219	1996 631	t

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

a) Schraubendampfer	31	19 412 t	11 483 PS.
b) Schraubenmotorschiffe	57	15 628 t	4 972 »
Zusammen	88	35 040 t	16 455 PS.

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

a) Raddampfer	38	6 605 t	21 985 PS.
b) Schraubendampfer	19	1 182 t	4 266 »
c) Schraubenmotorschiffe	64	2 168 t	7 202 »
Zusammen	121	9 955 t	33 453 PS.

5. Bergungsschiffe mit eigener Triebkraft.

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

D. In Niederland.³⁾**1. Schlepper.**

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

¹⁾ Alle zur gewerbsmässigen Güter- und Personenbeförderung dienenden Fahrzeuge (ausschl. Fähren) 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 Güterladerraum.

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

III B. d) Sicherheitsmassregeln

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 PS.
b) Räder-Personenboote	9	5 200 Pferdestärken

4. Motorschiffe.

Motor-Güterschiffe	468	79 000 Tonnen und 29 561 PS.
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.	248	306 602 Tonnen
b) Kempenaar über 500 T.	405	231 000 »
c) Kähne bis 500 T. die regelmässig den Rhein befahren	670	220 750 »
Zusammen	1323	758 352 Tonnen

3. Güterdampfer.

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

4. Motorschiffe.

Motorschiffe (1980 HP.)	95	25 360 Tonnen
-------------------------------	----	---------------

III B. b) Eichwesen.

Im Jahre 1929 wurden 551 Schiffe zur Eichung gebracht (gegen 402 im Jahre 1928) deren Tragfähigkeit 409 706,031 Tonnen betrug (gegen 307 312,097 Tonnen im Jahre 1928).

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe ist demnach von 764 Tonnen auf 744 Tonnen gesunken.

Für ausführlichere Angaben siehe Beilage S. 166.

III B. c) Schiffsatteste.

Zur Ausstellung gelangten in der Schweiz 0 (6 in 1928), in Frankreich 14 (5 in 1928), in Baden 15 (18 in 1928), in Bayern 17 (5 in 1928), in Hessen 31 (59 in 1928), in Preussen 349 (390 in 1928), (Deutschland zusammen 412, gegen 472 in 1928), in den Niederlanden 332 (274 in 1928), zusammen 758 (757 in 1928) Schiffsatteste.

(Siehe auch Beilage S. 166.)

III B. d) Sicherheitsmassregeln.

1. Schiffsuntersuchungen.

Im Jahre 1929 wurden 703 Schiffe ohne eigene Triebkraft mit einer Tragfähigkeit von 529 125,101 Tonnen untersucht, gegen 673 mit einer Tragfähigkeit von 537 130,680 Tonnen im Jahre 1928.

Die Zahl der im Jahre 1929 untersuchten Schiffe mit eigener Triebkraft betrug 357 (gegen 279 im Jahre 1928) mit zusammen 80 684,74 Pferdestärken (gegen 41 009 im Vorjahre). (Siehe auch Seite 167.)

2. Floss-Untersuchungen.

Im Jahre 1929 wurden 82 Flösse mit einem Gewicht von 127 238 Tonnen untersucht gegen 102 mit einem Gewicht von 165 520,3 Tonnen im Jahre 1928.

Für ausführlichere Angaben siehe Seite 168.

3. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Im Jahre 1929 wurden auf dem Rhein während der Fahrt 1 468 Schiffsdampfkessel untersucht gegen 2 151 im Vorjahre.

Die Zahl der ordnungsmässig befundenen Betriebe betrug 1 345 gegen 1 986 im Jahre 1928, die der bemängelten Betriebe 62 gegen 149 im Vorjahre. In 100 Betrieben (gegen 151 im Vorjahre) wurden kleinere, alsbald behobene Unregelmässigkeiten gefunden und in 3 Fällen (6 im Vorjahre) wurde Strafanzeige erhoben.

Nähere Angaben gibt Beilage Seite 169.

III. C. Unfälle.

Die im Jahre 1929 gemeldeten Unfälle sind die folgenden :

Ordnungs-Nr.	Stromstrecke	Anzahl der Unfälle	Davon sind eingetreten		Zahl der verunglückten Personen	Zahl der gesunkenen Schiffe	Fahrwasser-sperrungen		Bemerkungen Die Sperrungen erfolgten:
			bei Nacht	bei Nebel			Anzahl	Gesamtdauer	
1	Basel—Strassburg	11	—	—	—	—	1	28 Stunden	Im Bingerloch (10 Sperrungen, Dauer 88½ Stunden) im Cauber-Wasser (1 Sperrung, Dauer 1¼ Stunden) im „Wilden Gefähr“ (1 Sperrung, Dauer 67½ Stunden)
2	Strassburg—Mannheim	61	—	1	—	3	9	69½ »	
3	Mannheim—Bingen	61	8	1	1	1	1	2 Tage	
4	Bingen—St. Goar	23	1	1	1	—	12	157 ½ Std.	
5	St. Goar—Köln	58	2	1	4	4	2	144 Std.	Linkes Fahrwasser am Ehrenhaier Werth, am 19.1 (21 Stunden) und Hafeneinfahrt Oberlahnstein (5 Tage) bei Culemborg
6	Köln—Panzerden	59	2	2	1	8	—	—	
7	Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek	7	2	1	—	4	1	3 ½ Std.	
8	Waal	5	—	—	—	5	—	—	
9	Merwede, Noord und Nieuwe Maas	6	4	—	1	6	—	—	
10	Schiffahrtsweg Dordrecht—Wemeldinge	7	—	2	—	7	—	—	
	1929 zusammen	298	19	9	8	38	26		
	gegen 1928	253	36	18	7	43	18		
	Mithin 1929 } mehr	45	—	—	1	—	8		
	} weniger	—	17	9	—	5	—		

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.
- 1) Ausserdem war die Schiffbrücke Speyer während zwei Stunden gesperrt.

Über die im Jahre 1929 für die verschiedenen Strecken gemeldeten Unfälle werden noch folgende Besonderheiten mitgeteilt:

1. Basel—Strassburg.

4 Unfälle sind durch Festfahren auf Kiesbänken entstanden, je 2 durch Reißen des Schlepstranges oder Maschinendefekt, 1 durch Anfahren der Gerüste beim Wehrbau der Staustufe Kembs, je 1 durch Anfahren des franz. Ufers bzw. eines Leinpfadsteges am franz. Uferbau.

2. Strassburg—Mannheim.

Das Schleppboot « La Rochelle » fuhr mit zwei beladenen Kähnen zu Tal und rammte die Brücke bei Gamsheim, wobei ein Brückenjoch unter Wasser gefahren wurde.

Boot « Offendorf » fuhr am 23. VII. zu Tal, im Anhang die geladenen Kähne « Hera » und « Fomalhaut ». Bei bad. km 128,3-400 begegnete dem Schleppzug das Boot « Toulouse », das mit den Kähnen « Th. Gautier », « Viktor Hugo » und « Marcenshock » auf der Bergfahrt war. Bei dem Versuch, auszuweichen, fuhren die beiden Kähne des Bootes « Offendorf » fest, worauf der Schlepstrang abbriss. Während Kahn « Fomalhaut » festsitzen blieb, trieb Kahn « Hera » auf sich selbst zu Tal und wurde später von dem nachfahrenden Boot « Offendorf » wieder aufgenommen.

Am 29. IX. lief « Schleppkahn 36 » im Anhang des Bergbootes « Bergrat Kleine » bei bad. km 168,450 aus dem Ruder, da dieses vorher das bad. Ufer hart angelaufen hatte und verfiel gegen das elsässische Ufer. Zu gleicher Zeit kam das Boot « Rhenania III » zu Tal. Dieses musste wegen des « Schleppkahnes 36 » aufdrehen und geriet hierbei auf einen Bühnenkopf auf elsässischer Seite. Seine Anhangschiffe fuhren ihm in die Backbordseite, wobei es zu schweren Beschädigungen des Bootes « Rhenania III » und seiner Anhangschiffe kam.

Am 17. Juli verfiel sich der Kahn « Merkur 35 » im Anhang des Bootes « Nancy » auf der Bergfahrt im Ruder mit dem Schlepstrang eines zweiten Anhangschiffes und fuhr auf Kahn « Harpen 4 » der an Land in Ruhe lag. « Harpen 4 » wurde schwer beschädigt und sprang leck.

Ausserdem sind 43 Unfälle durch Festfahren auf Grund entstanden.

3. Mannheim—Bingen.

Einem am 19. August um 11 Uhr zu Tal fahrenden beladenen Kieskahn schlugen beim Aufdrehen, zwecks Einfahrt in den Hafen zu Oppenheim die Wellen, verursacht durch 2 zu Berg fahrende Schleppzüge, über Bord, wodurch der Kahn sofort sank. Am 22. August war der Kahn gehoben und abgefahren. Personen sind hierbei nicht zu Schaden gekommen.

Das mit 4 Anhangschiffen (3 beladen und 1 leer) zu Tal fahrende Schraubenboot « Vingnir » begegnete am 6. Oktober gegen 11 Uhr bei km 287,5 einem zu Berg fahrenden Schleppzug und war genötigt, nach links auszuweichen. Hierbei geriet das Schraubenboot ausserhalb des Fahrwassers auf Grund und fiel quer zum Strom. Die Anhangschiffe wurden durch den hierauf folgenden Zusammenstoss zum Teil beschädigt.

In der Nacht vom 6. zum 7. Dezember ist der Aalschokker « Fritz » in Stromstation km 25,1, im « Rüdeshheimer Wasser », ausserhalb des Fahrwassers gesunken. Der zum grossen Teil unter Wasser liegende Schokker wurde mit Hilfe eines auf dem rechten Ufer aufgestellten Ankerspills auf das Vorland gezogen und dann das Wasser ausgeschöpft.

4. Bingen—St. Goar.

Der Schleppkahn « Senegal » mit 1200 Tonnen Briketts beladen befand sich am 2. April auf der Bergfahrt im Anhang des Schleppdampfers « Kannengiesser V ». In Stromstation km 36,3 soll der Kahn « Senegal » bei der Überholung des Schleppzuges « Oranje I » aus dem Ruder gelaufen sein ; er schor soweit aus, dass der Bug vom Anhangschiff « Anna Justina » des Schleppzuges « Oranje I » das Hinterschiff des « Senegal » traf. Hierbei erlitt der Lotse eine Armverletzung. « Senegal » geriet dann auf die Schleppstränge des Schleppzuges « Oranje I » und beide Kähne kamen auf der linksseitigen Fahrwassergrenze zum Festliegen. Während der eine Kahn wieder los kam, musste « Senegal » geleichtert werden. Am 4. April wurde das Schiff weiter zu Berg geschleppt.

Der Kahn « Hansen Neuerburg & Cie 7 » mit 550 Tonnen Kohlen beladen, befand sich am 19. Oktober auf der Bergfahrt im Anhang des Schraubendampfers « Siegfried ». Beim Passieren des Bingerlochs, in km 28,7, soll sich der Schleppstrang auf dem Schleppdampfer in der Klemme gelöst haben, wodurch der Kahn abtrieb. Es wurde versucht durch Ankersetzen das abtreibende Schiff zu halten, was aber nicht gelang, weil die Kabelkette des Bugankers brach und hierdurch der Anker im Bingerloch verloren ging. Der Kahn trieb hierauf bis km 29,4 ab, wo er von dem Schleppdampfer « Mathias Stinnes 2 » aufgenommen und ins Schlepptau genommen wurde. Das Bingerlochfahrwasser musste von 17 Uhr 45 bis zum 20. Oktober 1 Uhr wegen des Suchens und Bergens des verlorenen Ankers gesperrt werden.

5. St. Goar—Köln.

In der Nacht zum 4. April war das Schlepp- und Passagierboot « Möwe » auf der Talfahrt von Linz nach Köln. Unterhalb Widdig bemerkte der Führer, der das rechte Fahrwasser anhielt, in der klaren Nacht, einen Schleppzug und das Güterboot « Rotterdam », die zu Berg kamen. Die « Möwe » wurde von der « Rotterdam » backbordseits gerammt und sank sofort. Hierbei ertrank der Heizer der « Möwe », während sich die übrigen Personen retten konnten. Der Dampfer wurde später gehoben und nach einer Schiffswerft gebracht.

Am 23. Mai gegen 17 Uhr 30 wollte der Fährmann von Salzig mit seinem eisernen Motorboot, in dem sich mehrere Personen befanden, nach dem gegenüberliegenden Ufer fahren. Ungefähr 70 m vom linken Ufer stiess er mit dem Schlepper « Colmar », der mit zwei Anhangschiffen auf der Bergfahrt war, zusammen. Das Motorboot schlug um, wobei der Fährmann und zwei Kinder ertranken, während die übrigen Insassen gerettet wurden.

Am 1. Juni fuhr ein Marketender mit seinem Proviantmotornachen in km 66,4 an den Dampfer « Braunkohle X », der mit zwei beladenen Kähnen zu Tal kam. Als er etwa 3 Meter vom Dampfer entfernt war, setzte plötzlich der Motor des Proviantnachsens aus, der Nachen lief gegen die Schleppstränge der Anhänger und dann vor diese selbst, schlug um und versank. Der Führer rettete sich auf eins der Anhängeschiffe.

Am 9. September befand sich ein Motorproviantnachen in km 66,5 am zweitletzten Anhang eines Bergschleppzuges. Als der Führer an den letzten Anhang, von dem er gerufen wurde, anfahren wollte, setzte der Motor aus. Unmittelbar hinter dem Schleppzug fuhr der Radschleppdampfer « Amsterdam » mit seinem Schleppzug. Der Führer des Proviantnachsens versuchte von der « Amsterdam » fortzukommen, was ihm aber nicht gelang. Der Nachen geriet auf der Steuerbordseite unter den Radkasten des Dampfers und wurde vollständig zertrümmert. Der Führer konnte sich retten. Der grösste Teil der Trümmer wurde aufgefischt.

IV. Wirtschaftliches.

6. Köln—Pannerden.

Am 26. April lag das Schraubenboot «Anni» bei Huckingen, km 267,9 am rechten Ufer an der Backbordseite eines beladenen Kiesnachens und pumpte aus diesem Wasser. Das mit 5 beladenen Anhängern am rechten Ufer zu Berg kommende Räderboot «Ryn-Seevaart 1» fuhr dem Boot «Anni» mit dem Vordersteven in das Heck, weil das Steuer des Räderbootes versagte. Boot «Anni» wurde stark beschädigt, ebenso der Kiesnachen. Der Dampfkessel des Bootes wurde durch den Zusammenstoss verschoben und die Dampfrohre abgerissen. Menschen sind hierbei nicht zu Schaden gekommen. Das Boot wurde nach einem Hafen am Niederrhein abgeschleppt.

Der Radschleppdampfer «Bern» hatte am 25. August mittags seinen Schleppzug hinter der Köln-Mülheimer Brücke, km 190,7, vor Anker gelegt und war nach Niehl gefahren, um ein weiteres Schiff zu holen. Am nächsten Morgen kam der Schleppdampfer «Bordeaux» mit 2 Längen zu Tal. Der Schleppzug wurde durch den plötzlich stark einfallenden Nebel gezwungen, hinter der Mülheimer Brücke aufzudrehen. Hierbei fuhr er mit seinem ersten Anhang (2 Schiffe) backbordseits gegen den vor Anker liegenden Schleppkahn «Mariveaux», der mit 830 t Schwefelkies beladen war, und beschädigte ihn so stark, dass er sank. Nach Leichterung wurde das Schiff am 13. September talwärts abgeschleppt.

Am 17. September liess sich der Kahn «Drie Gezusters», beladen mit 601 t Kies, mit dem Strom zu Tal treiben. Bei km 340 ging er vor Anker, um einige Bergzüge vorbeizulassen. Der Schiffer merkte hier, dass das Schiff vorn tiefer lag und stellte fest, dass Wasser eindrang. Als er mit der Bordpumpe das eindringende Wasser nicht bewältigen konnte, liess er sich nach dem Ufer hin treiben, um aus dem Fahrwasser heraus zu kommen. Kurz darauf brach das Schiff durch und sank.

Am 3. Oktober befand sich das leere Tankschiff «D. A. P. G. VII» im Anhang des Bootes «Nelly» auf der Talfahrt. Der Schleppzug wollte den bei Homberg, km 277,5, entgegenkommenden Schleppzug «Monopol 204» backbordseits passieren lassen, als plötzlich der im Anhang befindliche Kahn «Ida» nach Backbord ausschor und dem Tankschiff in den Bug fuhr. Letzteres wurde schwer beschädigt, konnte aber seine Reise bis zum nächsten Hafen fortsetzen.

Am 21. Dezember wurde bei Herwen en Aerdt der Schleppkahn «Wiljo» angefahren und sank ausserhalb des Fahrwassers.

7. Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek.

Am 30. April gerieten bei Rhenen das eiserne Motorschiff «Fivel» und der eiserne Schleppkahn «Binnenvaart 23» auf den Grund seitlich des Fahrwassers, wodurch die Schifffahrt behindert wurde.

Am 29. Mai geriet bei Culemborg das eiserne Schiff «Onderneming N° 1», wegen zu grossen Tiefgangs auf den Grund; das Fahrwasser war während 3 Stunden gesperrt.

Weiter sind ausserhalb des Fahrwassers 4 Schiffe gesunken durch Anstoss auf dem Ufer, infolge schweren Nebels, durch Anfahren und ein Schiff auf unaufgeklärte Weise.

8. Waal.

Am 28. Oktober sank im Fahrwasser bei Brakel ein Plattschiff. Das Unglück ist durch den Wellenschlag eines Schiffes, das vorüberfuhr, verursacht worden.

Am 29. Dezember sank im Fahrwasser bei Poederoyen das eiserne Schiff « Christiana I » infolge Sturmes.

Ausserdem sind 3 Schiffe ausserhalb des Fahrwassers gesunken wegen Anfahrung und wegen Verschiebung der Ladung.

9. Merwede, Noord, Nieuwe Maas.

Am 26. Januar sank in der Noord bei Kinderdijk das Aakschiff « Concordia » infolge Reissens des Schlepstranges, wodurch das Fahrzeug umschlug.

Am 19. März sank in der Nieuwe Maas bei Rotterdam infolge Leckage das eiserne Schiff « ijzerhandel 2 ».

Am 30. April sank der Schleppkahn « Jeanne » in der Beneden-Merwede bei Dordrecht infolge Leckage.

Am 7. Dezember sank in der Boven-Merwede bei Werkendam infolge Wellenschlags bei Sturm das Dampfschiff « Industrie ». Der Schiffer ist verunglückt.

Infolge Anfahrens sanken in der Nieuwe Maas bei Rotterdam das eiserne Motorschiff « Door gunst Verkregen » am 18. November und der eiserne Dampfer « Broedertrouw II » am 9. Dezember.

10. Schiffahrtsweg von Dordrecht nach Wemeldinge.

Am 31. Januar sank in dem Midden-Hellegat infolge Zusammenstosses der Schleppkahn « Jugus ».

Am 20. September sank in dem Hollandsch Diep infolge Wellenschlags das Motorschiff « Willem ».

Am 21. Dezember ist in dem Oost-Hellegat das Segelschiff « Acacia » infolge Durchgehen des Ankers, auf eine Sandbank geraten. Die Wellen schlugen über, sodass das Schiff sank.

Ausserdem sind ausserhalb des Fahrwassers 3 Schiffe gesunken: in dem Slaak infolge dichten Nebels, in dem Midden-Hellegat infolge Zusammenstosses und in dem Krammer infolge starken Windes, auch sind 2 Schiffe in dem Midden-Hellegat und in dem Hollandsch Diep festgefahren und gebrochen.