

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

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

### III. Nautisches

[urn:nbn:de:bsz:31-257724](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257724)

### III. Nautisches.

#### A. Personal.

##### a) Rheinschiffer-Patente.

Zur Ausstellung gelangten:

Zur Führung von			Total 1930	Total 1929	Staaten, welche die Patente ausgestellt haben:
Schiffen mit eigener Triebkraft	Schiffen ohne eigene Triebkraft	Schiffen mit und ohne eigene Triebkraft			
1	—	—	1	—	Schweiz.
9	3	9	21	28	Frankreich.
13	86	16	115	93	Baden.
19	47	1	67	60	Bayern.
7	36	6	49	54	Hessen.
63	151	28	242	221	Preussen.
102	320	51	473	428	Deutschland.
296	585	—	881	766	Niederlande.
9	69	—	78	89	Belgien.
417	977	60	1 454	1 311	

In der Schweiz, in Frankreich und in Belgien wurden die Patente alle nach den neuen Bestimmungen<sup>1)</sup> erteilt, in Deutschland und den Niederlanden nach den alten.

Ausserdem sind in Deutschland für die Strecke Basel-Strassburg 3 Patente erteilt worden nach der Ergänzung des Artikels 1 der Ordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten von 14. Dezember 1922, von der Zentral-Kommission angenommen in ihrer Sitzung vom 8. April 1930.<sup>2)</sup>

(Siehe die ausführlichen Angaben in der Beilage auf Seite 149.)

<sup>1)</sup> Siehe J. B. 1925, Seite 22.

<sup>2)</sup> Diese Ergänzung lautet wie folgt: «Für die Erlangung eines Patentbesitzes zur Führung von Schiffen, wie sie auf dem Rhein-Rhone-Kanal verkehren, auf der Strecke Basel-Strassburg genügt an Stelle des obengenannten Nachweises einer wirklichen Fahrzeit auf dem Rhein von 12 Monaten die Tatsache, dass die Bewerber diese Strecke während der der Bewerbung um das Patent vorangegangenen zwei Jahre 24 Mal zu Tal befahren haben.»

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

In 1930 waren auf dem Rhein zwischen Strassburg und Emmerich 382 Steuerleute vorhanden (im Vorjahr 336), wovon 34 französische (Vorjahr 27), 39 badische (Vorjahr 36), 60 bayerische (Vorjahr 41), 79 hessische (Vorjahr 76) und 170 preussische (Vorjahr 156), (deutsche 348 (Vorjahr 309), welche sich wie folgt verteilen:

Auf der Strecke: Strassburg-Lauterburg: 3 französische Steuerleute; Strassburg-Mannheim: 126 Steuerleute, wovon: 31 französische, 39 badische, 56 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: 15 hessische und 2 preussische Steuerleute, Bingen-Mainz: 32 hessische Steuerleute, Bingen-Caub: 26 hessische Steuerleute, Caub-Bingen bzw. Koblenz 55 preussische Steuerleute, Caub-Bingen bzw. St. Goar 29 preussische Steuerleute, St. Goar-Caub 45 preussische Steuerleute, Urmitz-Kaltenengers 4 preussische Steuerleute, Reede und Grenze Emmerich 32 preussische Steuerleute. (Siehe für ausführlichere Angaben auch Beilage Seite 153.)

## c) Schifferschulen.

1. Frankreich. — Die praktische Rheinschifferschule von Strassburg wurde während des Jahres 1930 weitergeführt. Es wurden 26 Schüler zu den Unterrichtskursen zugelassen.

2. Baden. — In Mannheim, Eberbach und Hassmersheim konnten infolge ungenügender Zahl von Anmeldungen die Schulen nicht eröffnet werden.

3. Bayern. — Der Lehrgang 1930 der Schifferschule Miltenberg wurde am 7. Januar 1930 eröffnet und schloss am 1. März 1930. Er umfasste einen Oberkurs und einen Unterkurs. Die Teilnehmerzahl betrug für den Unterkurs 20, für den Oberkurs 12 Schüler, die höchste Besucherzahl in ihrem 31jährigen Bestande. Der Lehrkörper umfasste 8 Lehrkräfte.

Neben den ordentlichen Lehrgegenständen war die Schule durch Veranstaltung von Vorträgen und Besichtigungen für die Teilnehmer um eine möglichst vielseitige Ausbildung der Teilnehmer bemüht.

Die schriftlichen und mündlichen Prüfungen, die vom 17. bis 22. Februar stattfanden, ergaben ein sehr günstiges Bild vom Stande der erreichten Ausbildung.

4. Hessen. — An der Schifferschule in Neckarsteinach wurde im Winter 1929/30 ein Unterrichtskursus mit 5 Teilnehmern in der Zeit vom 18. Januar bis 7. März abgehalten.

5. Preussen. — Stromschifferschule Ruhrort: Der Unterkursus zählte 19, der Oberkursus 8 Teilnehmer. Sämtliche Schüler des Unterkursus erhielten ihre Versetzung in den Oberkursus. Die 8 Teilnehmer des Oberkursus bestanden die Abschlussprüfung.

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

7. Belgien. — Das 6. Schuljahr der Antwerpener Rheinschifferschule begann am 18. November 1929 und schloss am 14. März 1930. Es umfasste 140 Schulstunden.

52 Schüler hatten sich zur Teilnahme an diesem Unterricht einschreiben lassen, 18 von ihnen erhielten das Abgangszeugnis.

## d) Löhne.

In der Entlohnung des Schiffspersonals in der Schweiz, in Frankreich und in den Niederlanden sind seit den letzten Angaben keine Änderungen eingetreten. (Siehe für die Schweiz Jahresbericht 1927, Seite 38 und für Frankreich und die Niederlande Jahresbericht 1929, Seiten 26 und 28.)

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

A. in Deutschland.<sup>1)</sup>

Ord. Nr.	Schiffspersonal	Lohntarif	
1	Kapitäne, 1. Maschinisten, Maschinisten auf Booten mit einem Maschinisten, Maschinisten auf Güter- und Hafengebooten, Maschinisten auf Kran- und Leichterschiffen .....	Monatsgehälter <sup>2)</sup> in Reichsmark ab 1. VII. 19 — 31. XII. 30 305.— bis 360.—	
2	Kran- und Flettschiffsführer .....	285.— „ 335.—	
3	Schiffsführer .....	275.— „ 325.—	
4	Steuerleute mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe .....	Wochenlohn in Reichsmark ab 1. VII. 29 — 28. XI. 30 ab 29. XI. 30 — 31. III. 31 56.70 52.75	
5	Steuerleute mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe .....	52.50 48.80	
6	Motorbootführer (m. Patent) Rudergänger, Menageleute auf Dampfern, Matrosen auf Hafengebooten ..	49.30 45.85	
7	Matrosen auf Güterbooten .....	48.30 44.90	
8	Matrosen auf Kran- und Flettschiffen .....	44.20 41.10	
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 36.25	
11	2. Maschinisten mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe .....	56.70 52.75	
12	2. Maschinisten mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe .....	52.50 48.80	
13	3. Maschinisten oder Oberheizer .....	49.30 45.85	
14	Heizer mit 6 monatiger Berufstätigkeit .....	48.30 45.30	
15	Heizer ohne 6 monatige Berufstätigkeit .....	45.00 41.95	
16	Maschinenassistenten oder Maschinengehilfen auf Motorschiffen über 20 Jahre .....	48.30 44.90	
17	Maschinenassistenten oder Maschinengehilfen auf Motorschiffen unter 20 Jahre .....	38.60 35.90	
18	Schiffsjungen im 1. Jahre .....	21.50 20.00	
19	Schiffsjungen im 2. Jahre .....	25.80 24.00	
20	Schiffsjungen im 3. Jahre .....	30.10 28.00	

<sup>1)</sup> Die am 19. Juli 1929 vereinbarten Monatsgehälter der Kapitäne, Maschinisten und Schiffsführer, die unverändert bis zum 31. März 1930 verlängert worden waren, um zunächst das Gutachten der Rheinkommission abzuwarten, blieben auch nach seiner im Berichtsjahr erfolgten Vorlage bis Jahresende bestehen. Ab 1. Januar 1931 trat in den Monatsgehältern eine 7prozentige Kürzung ein. Der Wochenlohn des übrigen Schiffspersonals wurde ab 29. November 1930 um 7% gekürzt.

Beide Tarife wurden von den Arbeitgebern auf den 31. März 1931 gekündigt.

<sup>2)</sup> Die Verheirateten erhalten ausserdem eine Familienzulage von 10% des Monatsgehältes, die gleichfalls in entsprechenden Beträgen wöchentlich erhoben werden kann.

## B. 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 . . . . . Tägliche Zulage während des Aufenthalts im Ausland in holländischen Gulden . .	58,50 <sup>1)</sup> 5,17	<sup>1)</sup> (Gesamtlohn des Schiffers und des Schiffsjungens)			
2	Kempenaars (50 m) Tagelohn in belgischen Franken . . . . . Tägliche Zulage während des Aufenthalts im Ausland in holländischen Gulden . .	67,50 <sup>1)</sup> 5,40				
3	Rheinkähne Tagelohn in belgischen Franken . . . . . Tägliche Zulage während des Aufenthalts im Ausland in holländischen Gulden . .	49,50 3,60	40,50/37,80 2,92/2,70	27,— 2,—	— —	— —
4	Güterdampfer Wochenlohn in belgischen Franken . . . .	475/500	Kapitän Steuermann	Matrose	425/450	350/375
5	Schraubenschleppdampfer auf der Strecke Antwerpen/Gent-Dordrecht, Wochenlohn in belgischen Franken . . . . sowie einen Anteil an den Einnahmen von . . . . .	500,— 2½%	325,— 1%	—	475,— 2½%	335,— 1%
	(Keine Zulage für Überstunden.)					

## e) Arbeitsfragen.

Siehe Tätigkeitsbericht der Zentral-Kommission vom Jahre 1930 (Seite 3).

## III. B. Material.

## a) Zusammensetzung der Rheinflotte.

Die Rheinflotte hat keine bedeutenden Änderungen erfahren, nur hat die schweizerische Flotte, was die Rheinkähne betrifft, um rd. 15.000 t zugenommen.

## A. In der Schweiz.

## 1. Schlepper.

a) Raddampfer . . . . .	4	4 850	Pferdestärken
b) Schraubendampfer . . . . .	1	250	»
c) Schraubenmotorboote . . . . .	5	1 080	»
Zusammen . . . . .	10	6 180	Pferdestärken

## 2. Rheinkähne.

a) Gewöhnliche Rheinkähne . . . . .	71	81 140	Tonnen
b) Kranschiff . . . . .	1	775	»
Zusammen . . . . .	72	81 915	Tonnen

## 3. Güterboote.

a) Gütermotorboote . . . . .	14	7 974	Tonnen	4 114	Pferdestärken
b) Motortankschiff . . . . .	1	600	»	360	»
Zusammen . . . . .	15	8 574	Tonnen	4 474	Pferdestärken

## III B. d) Sicherheitsmassregeln.

## B. In Frankreich.

## 1. Schlepper.

a) Raddampfer .....	24	2 9136	Pferdestärken
b) Schraubendampfer .....	45	18 939	»
c) Hafenschlepper .....	16	1 908	»
Zusammen.....	85	49 983	Pferdestärken

## 2. Rheinkähne.

a) Gewöhnliche Rheinkähne .....	283	348 422	Tonnen
b) Tankschiffe .....	5	5 572	»
c) Schwimmende Kräne .....	8	4 279	»
Zusammen.....	296	358 273	Tonnen

## C. In Deutschland.

## 1. Schlepper.

a) Raddampfer .....	81	90 715	PS.
b) Schraubendampfer .....	283	80 008	»
c) Schraubenmotorschiffe .....	32	8 615	»
Zusammen.....	396	179 338	PS.

## 2. Rheinkähne.

a) Tankschiffe .....	33	30 256	t
b) Andere <sup>1)</sup> .....	2 135	1 921 435	t
Zusammen.....	2 168	1 951 691	t

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

a) Schraubendampfer .....	27	17 053 t	10 123 PS.
b) Schraubenmotorschiffe .....	68	21 062 t	5 630 »
Zusammen .....	95	38 115 t	15 753 PS.

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

a) Raddampfer .....	38	6 532 t	21 685 PS.
b) Schraubendampfer .....	20	1 465 t	5 061 »
c) Schraubenmotorschiffe .....	72	2 547 t	8 453 »
Zusammen .....	130	10 544 t	35 199 PS.

## 5. Bergungsschiffe mit eigener Triebkraft.

Schraubendampfer .....	2	149 t	95 PS.
------------------------	---	-------	--------

D. In Niederland.<sup>2)</sup>

## 1. Schlepper.

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

<sup>1)</sup> Einschl. Kranschiffe mit Güterladeraum.

<sup>2)</sup> Nach einer Zählung in 1927. Spätere Angaben liegen nicht vor. Die Angaben der Tragfähigkeit und der Pferdestärken sind annähernd. (Siehe Bemerkung 1) Seite 30.

## 2. Eiserne Rheinschiffe

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

## 3. Güter- und Personendampfer.

a) Schrauben-Güterdampfer .....	57	39 170 Tonnen und 18 657 PS. <sup>1)</sup>
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. ....	266	324 581 Tonnen
b) Kempenaar über 500 T. ....	420	239 000 »
c) Kähne bis 500 T., die regelmässig den Rhein befahren .....	680	224 000 »
Zusammen.....	1366	787 581 Tonnen

## 3. Motorschiffe.

Motorschiffe .....	120	36 800 Tonnen
--------------------	-----	---------------

## III B. b) Eichwesen.

Im Jahre 1930 wurden 1076 Schiffe zur Eichung gebracht (gegen 551 im Jahre 1929) deren Tragfähigkeit 1 115 857,082 Tonnen betrug (gegen 409 706,031 Tonnen im Jahre 1929).

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe ist demnach von 744 Tonnen auf 1037 Tonnen gestiegen.

Für ausführlichere Angaben siehe Beilage S. 154.

## III B. c) Schiffsatteste.

Zur Ausstellung gelangten in der Schweiz 3 (0 in 1929), in Frankreich 24 (14 in 1929), in Baden 68 (15 in 1929), in Bayern 6 (17 in 1929), in Hessen 30 (31 in 1929), in Preussen 350 (349 in 1929), (Deutschland zusammen 454 gegen 412 in 1929), in den Niederlanden 313 (332 in 1929), in Belgien 86 (78 in 1929), zusammen 880 (836<sup>2)</sup> in 1929) Schiffsatteste.

(Siehe auch Beilage S. 154.)

<sup>1)</sup> Seit dem Jahresbericht 1927 irrtümlicherweise 181 657 PS.

<sup>2)</sup> Einschliesslich Belgien.

### III B. d) Sicherheitsmassregeln.

#### 1. Schiffsuntersuchungen.

Im Jahre 1930 wurden 983 Schiffe ohne eigene Triebkraft mit einer Tragfähigkeit von 924 338,231 Tonnen untersucht, gegen 703 mit einer Tragfähigkeit von 529 125,101 Tonnen im Jahre 1929.

Die Zahl der im Jahre 1930 untersuchten Schiffe mit eigener Triebkraft betrug 289 (gegen 357 im Jahre 1929) mit zusammen 55 793 Pferdestärken (gegen 80 988 im Vorjahre).

(Siehe auch Seite 155.)

#### 2. Floss-Untersuchungen.

Im Jahre 1930 wurden 75 Flösse mit einem Gewicht von 117 349 Tonnen untersucht gegen 82 mit einem Gewicht von 127 238 Tonnen im Jahre 1929.

Für ausführlichere Angaben siehe Seite 156.

#### 3. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Im Jahre 1930 wurden auf dem Rhein während der Fahrt 1963 Schiffsdampfkessel untersucht gegen 1468 im Vorjahre.

Die Zahl der ordnungsmässig befundenen Betriebe betrug 1868 gegen 1345 im Jahre 1929, die der bemängelten Betriebe 10 gegen 62 im Vorjahre. In 94 Betrieben (gegen 100 im Vorjahre) wurden kleinere, alsbald behobene Unregelmässigkeiten gefunden, und in 1 Fall (3 im Vorjahre) wurde Strafanzeige erhoben.

Nähere Angaben enthält die Beilage Seite 157.

### III. C. Unfälle.

Die im Jahre 1930 gemeldeten Unfälle sind die folgenden :

Ord- nungs- Nr.	Stromstrecke	Anzahl der Unfälle	Davon sind eingetreten		Zahl der verun- glück- ten Per- sonen	Zahl der gesun- kenen Schiffe	Fahrwasser- sperrungen		Bemerkungen  Die Sperrungen erfolgten :
			bei Nacht	bei Nebel			Anzahl	Gesamt- dauer	
1	Basel - Strassburg .....	42	—	—	1	2	4	311½ Std.	im Bingerloch 4 Sperrungen, Dauer 93 Stunden im 2. Fahrwasser 1 Sperrung, Dauer 76 Stunden
2	Strassburg - Mannheim .....	60	2	—	1	4	10	153¼ »	
3	Mannheim - Bingen .....	20	2	—	1	3	—	—	
4	Bingen - St. Goar .....	22	1	3	4	2	5	169 Std.	
5	St. Goar - Köln .....	32	6	3	—	1	—	—	Das Tanker schleppdampfer schleppdampfer Anfangs bekam Ausschlag Beschädigung an musste gelöscht Der Personendampfer Glücklos beladung Der Personendampfer links Fahrwasser schleppdampfer auf der rechten schleppdampfer auf der linken schleppdampfer auf der rechten schleppdampfer auf der linken
6	Köln - Pannerden .....	61	4	6	1	11	—	—	
7	Pannerdensh Kanaal, Neder-Rijn und Lek .....	5	1	—	—	2	1	8½ Std.	
8	Waal .....	1	—	—	—	1	—	—	
9	Merwede, Noord und Nieuwe Maas	14	2	—	—	14	—	—	
10	Schiffahrtsweg Dordrecht - Wemel- dinge .....	9	1	—	—	9	—	—	
	1930 zusammen .....	266	19	12	8	49	20	—	
	gegen 1929 .....	298	10	9	8	38	26	—	
	Mithin 1930			3	—	11	—	—	
	mehr .....	—	—	—	—	—	—	—	
	weniger .....	32	—	—	—	—	6	—	

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, Fahren und Überfahrtsanstalten oder andere Anlagen im und am Strom beschädigt worden sind.

## III B. d) Sicherheitsmassregeln

Über die im Jahre 1930 für die verschiedenen Strecken gemeldeten Unfälle werden noch folgende Besonderheiten mitgeteilt:

## 1. Basel—Strassburg.

Nicht weniger als 20 von den 42 Unfällen, welche sich auf dieser Strecke ereignet haben, sind durch Anfahren von Schiffbrücken entstanden. In einem Fall, bei der Schiffbrücke von Hüningen, wurden 2 Brückenjoche mitgenommen, welche 2 Tage später hinaufgeschleppt wurden, wobei ein Joch gesunken ist; ein Mann ist hierbei ertrunken. 14 Unfälle sind durch Festfahren auf Kiesbänke verursacht worden. Weiter ist noch ein Schlepper beim Überfahren der Isteiner Schwelle durch Berührung mit einem Felsen beschädigt worden, sind bei den Bauten des Kembser Wehrs die Dammwand des 3. Pfeilers und eine auf Pontons aufgestellte Dampfpeife angefahren worden, sind 2 Unfälle verursacht worden durch Kabelbruch und sind 2 Dienstboote der französischen Verwaltung gesunken.

## 2. Strassburg—Mannheim.

Von den auf dieser Strecke stattgefundenen 60 Unfällen sind 54 durch Festfahren auf Grund entstanden. Bei 3 Unfällen wurde die Schiffbrücke Speyer beschädigt. Ferner stiess ein Fischkutter durch Bruch eines Kuhmauls auf ein anderes Fahrzeug und versank, wobei der Schiffsführer ertrank, während 2 Unfälle mit Fähren vorgekommen sind.

## 3. Mannheim—Bingen.

Keine besonderen Bemerkungen.

## 4. Bingen—St. Goar.

Der Schleppkahn «Anton» befand sich am 10. Februar 1930 auf der Bergfahrt im ersten Anhang des Schleppdampfers «Mannheim 28». Beim Passieren des Bingerlochs erhielt der Schleppkahn den Schleppstrang von Schiff Nr. 11 in das Ruder, wodurch der Kahn oberhalb des Bingerloches einen sogenannten «Hauer» nach Steuerbord machte und infolge Fierens des Schleppstranges vom Schleppdampfer aus quer vor den linksseitigen Lochfelsen ausserhalb des Fahrwassers festzuliegen kam und Leck in mehreren Laderäumen erlitt. Der Kahn musste geleichtert werden.

Das Tankschiff «Tunisia» befand sich am 5. Mai 1930 auf der Bergfahrt im Anhang des Schleppdampfers «Bordeaux». In Stromstation km. 24,2 im Rüdesheimer Wasser wurde der Schleppzug «Bordeaux» von dem Schleppzug «Königin Wilhelmina» überholt, wobei das 2. Anhangschiff von dem Schleppzug «Königin Wilhelmina» den Schleppstrang in das Ruder bekam, ausschor und gegen das Hinterschiff Tunisia stiess. Das Tankschiff erlitt eine starke Beschädigung am Ruder, sodass es am rechten Ufer vor Anker gehen musste. Das Tankschiff musste gelöscht und nach einer Werft abgeschleppt werden.

Der Personendampfer «Glückauf» befand sich am 23. August 1930 auf der Bergfahrt an der linken Fahrwasserseite oberhalb Niederheimbach. In Stromstation km 36,7 kam der Motorschlepper «Hasslacher» auf der rechten Fahrwasserseite zu Tal. Der Motorschlepper «Hasslacher» soll plötzlich nach der Backbordseite aus dem Ruder gelaufen sein. Er lief dem Personendampfer «Glückauf» in den Radkasten, wodurch dieser am Radkasten stark beschädigt wurde und 4 weibliche Personen des Küchenpersonals verletzt wurden. Der Personendampfer

musste am linken Ufer vor Anker gehen, um die Verletzten und die an Bord befindlichen 300 Fahrgäste ausbooten zu können. Der Personendampfer wurde am 24. August nach einer Werft am Niederrhein abgefahren. Der Motorschlepper «Hasslacher» wurde ebenfalls stark beschädigt. Er setzte die Talfahrt fort, um eine Werft aufzusuchen.

Weiter wurde ein Sandnachen, welcher sich an den Anhänger eines Schleppbootes angehängt hatte, bei einer Anfahrung vollständig zerstört und trieb ein Motorboot infolge Versagens des Motors zu Tal und kenterte infolge Beschädigung; der Führer wurde von einem zu Hilfe geeilten Motorboot aufgenommen.

#### 5. St. Goar—Köln.

Ein Marktendernachen wurde von einer Sturzwelle unter das Heck eines Räderbootes getrieben und kenterte.

#### 6. Köln—Pannerden.

Der Kiesnachen (Segelschiff) «Goede Verwachting» befand sich am 2. Januar 1930 im Anhang des Schleppbootes «Karoline» auf der Talfahrt und wurde bei km 335,0 von einem orkanartigen Sturm überrascht. Das Boot, welches versuchte aufzudrehen, wurde von dem Sturm an das Ufer gedrückt, lief voll Wasser und sank.

Das Dampfboot «Spatz» befand sich am 12. Januar 1930 mit einem Schiff auf der Bergfahrt und ging bei km 349,0 vor Anker. Durch den orkanartigen Sturm in der Nacht vom 12. zum 13. Januar 1930 schlug das Boot voll Wasser und sank. Menschen sind hierbei nicht zu Schaden gekommen.

Das Schraubenboot «Maria Mathilde» wurde am 4. August 1930 bei km 278,8 von dem Kahn «Fysalja II», welcher sich im Anhang des Bootes «Prinzess Juliana» auf der Bergfahrt befand, auf Backbordseite angefahren und beschädigt. Das Schraubenboot wurde bei km 279,2 ans rechte Ufer geschleppt, wo es mit dem Güterschiff sank.

Der Kiesnachen «Düsseldorf 21» lag am 8. August 1930 bei km 210,6 hinter der Baggermaschine und war an dieser befestigt. Der Raddampfer «Mainz», der sich auf der Bergfahrt befand, fuhr so nahe an dem Kiesnachen vorbei, dass die Wellen über den Nachen schlugen und ihn zum Sinken brachten.

Der Kiesnachen «Düsseldorf 20» lag am 25. September 1930 bei km 210,5/6 am rechten Ufer hinter der Baggermaschine verankert. Während der Nacht hatte er Leckage bekommen, wodurch die Luftkasten auf einer Seite voll Wasser liefen. Der Kiesnachen kippte hierbei um und sank.

Das Schraubenboot «Jannette von Nymegen», welches sich auf der Bergfahrt befand, stiess bei km 276,5 mit dem Boot «Sambre», das zu Tal aufdrehte, auf Steuerbordseite am Vorderpoller zusammen. Hierdurch wurde der Dampfkessel des Schraubenbootes 20 cm nach vorn verschoben. Ferner rissen an Deck 3 Dampfröhre ab, und das Boot wurde am Vorderschiff stark beschädigt. Nach dem Zusammenstoss fuhr das in Rauch und Qualm gehüllte Boot gegen die am rechten Ufer vor Anker liegenden leeren Schiffe. Der Maschinist des Schraubenbootes wurde am rechten Arm leicht verletzt.

Das Rheinschiff «Transport 62» befand sich am 12. November 1930 im Anhang des Schraubenbootes «Rhyn», das bei km 276,0 aufgedreht hatte. Nach diesem Manöver wollte der Schiffer den Schleppstrang noch etwas fieren. Hierbei klemmte sich der Schleppstrang am Poller fest und riss ab. Das Schiff trieb hierauf gegen einige am linken Ufer vor Anker liegenden Schiffe und erlitt grosse Beschädigungen, sodass es nach etwa 30 Minuten bei km 277,4/5 sank.

Der Schleppkahn «Anne Mathilde» befand sich am 29. November 1930 im Anhang des Schleppbootes «Hansen Neuerburg & Co. Nr. 5» auf der Talfahrt und stieß bei der Durchfahrt durch die Hammer-Eisenbahnbrücken mit dem Vorderschiff gegen den oberen rechten Strompfeiler, wobei es im Raum 1 Leckage erlitt. Durch den Zusammenstoß riss der Schleppstrang, und das Schiff trieb in sinkendem Zustande bis nach Heerdt. Der Schleppdampfer, der inzwischen die übrigen Schiffe abgeworfen hatte, nahm das sinkende Schiff auf, um es nahe am rechten Ufer auf Grund zu setzen. Dieses Manöver gelang nicht mehr, sondern das Schiff sank bereits 100 m vom rechten Ufer entfernt. Die Ladung Rundholz ist fast ganz abgetrieben. Die Schiffsbesatzung wurde gerettet.

Das Segelschiff «Overijssel» lag am 10. Dezember 1930 bei km 340,8 vor Anker. «Hedwig II» kam von Rees zu Tal und geriet bei km 340,8 plötzlich in eine starke Nebelwand, sodass es unverzüglich nach dem linken Ufer aufdrehte. Hierbei stieß es quer auf das Segelschiff und beschädigte es auf Backbordseite so stark, dass es innerhalb 5 Minuten sank.

Das Schleppschiff «Jeanne», das sich im Anhang des Schleppbootes «Harmonie» befand, hatte am 30. Dezember 1930 bei km 356,6 zur Nachtruhe aufgedreht. Am 31. Dezember 1930 gegen 6 Uhr 30 wurde der Matrose vorn in der Kajüte vom Wasser überrascht. Das Schiff hatte einen Bruch und sank. Es wurde gehoben und am 31. Januar 1931 abgeschleppt.

Am 23. Oktober sank im Fahrwasser bei Lobith der Dampfer «Helmuth» infolge Anfahrens mit einem Schleppdampfer. Hierbei ist eine Person ertrunken und eine verletzt worden.

#### 7. Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek.

Am 22. Juni geriet bei Wageningen der eiserne Schleppkahn «Eliza» auf Grund, wobei das Fahrwasser während ungefähr 8 1/2 Stunden gesperrt war. Weiter haben 2 Zusammenstöße stattgefunden, wodurch Beschädigungen entstanden und ist einmal ausserhalb und einmal innerhalb des Fahrwassers je 1 Kahn durch Verschiebung der Ladung und durch Überfahren gesunken.

#### 8. Waal.

Der einzige auf der Waal stattgehabte Unfall ereignete sich am 6. November, wobei die Fischerbarke «Elisabeth» ausserhalb des Fahrwassers infolge Leckage sank.

#### 9. Merwede, Noord, Nieuwe Maas.

Am 2. Januar sank in der Beneden-Merwede bei Sliedrecht das Motorschiff «Holland V». Infolge Durchgehens des Ankers bei Sturm trieb das Schiff auf eine Buhne, schöpfte Wasser und sank.

Am 13. Januar lief in der Boven-Merwede bei Gorinchem der Schleppdampfer «Leka» bei Sturm auf einem Streckdamm leck und sank.

Am 21. Oktober sank in der Beneden-Merwede bei Sliedrecht durch Verschiebung der Ladung das Segelschiff «De Hoop».

Am 24. Oktober sank in der Noord bei Alblasterdam infolge Wellenschlags beim Einlaufen in den Hafen das Segelschiff «Zeldenrust».

Am 6. November lief in der Beneden-Merwede bei Papendrecht der eiserne Schleppkahn «Nelly» beim Aufdrehen gegen das Ufer. Der Kahn wurde leck und sank.

