

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

III. Nautisches

[urn:nbn:de:bsz:31-257735](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257735)

III. Nautisches.

A. Personal.

a) Rheinschiffer-Patente.

Zur Ausstellung gelangten :

Zur Führung von			Total 1931	Total 1930	Staaten, welche die Patente ausgestellt haben :
Schiffen mit eigener Triebkraft	Schiffen ohne eigene Triebkraft	Schiffen mit und ohne eigene Triebkraft			
7	2	3	12	21	Schweiz.
24	136	10	170	115	Frankreich.
19	42	—	61	67	Baden.
9	32	3	44	49	Bayern.
60	90	31	181	242	Hessen.
112	300	44	456	473	Preussen.
125	432	14	571	881	Deutschland.
6	72	—	78	78	Niederlande.
250	806	61	1117	1454	Belgien.

In Frankreich wurden 11 Patente, in Deutschland 39, in den Niederlanden 5 und in Belgien alle Patente nach den neuen Bestimmungen ¹⁾ erteilt.

Ausserdem sind für die Strecke Strassburg-Basel in Frankreich 1 Patent und in Deutschland 55 Patente erteilt worden nach der Ergänzung des Artikels 1 der Ordnung über die Erteilung von Rheinschiffer-Patenten vom 14. Dezember 1922, von der Zentral-Kommission angenommen in ihrer Sitzung vom 8. April 1930. ²⁾

(Siehe die ausführlichen Angaben in der Beilage auf Seite 97.)

b) Steuerleute (Lotsen. ³⁾)

In 1931 waren auf dem Rhein zwischen Strassburg und Emmerich 393 Steuerleute vorhanden (im Vorjahr 382), wovon 37 französische (Vorjahr 34), 45 badische (Vorjahr 39), 60 bayerische (Vorjahr 60), 86 hessische (Vorjahr 79) und 165 preussische (Vorjahr 170), [deutsche 356 (Vorjahr 348)]. (Für ausführliche Angaben siehe Beilage auf Seite 100.)

c) Schifferschulen.

Nachfolgende Schifferschulen waren während des Jahres 1931 geöffnet :

Strassburg mit 9 Schülern, Miltenberg (Bayern) mit 28 Schülern, Ruhrort mit 42 Schülern, und in Antwerpen mit 31 Schülern.

¹⁾ Siehe J. B. 1925, Seite 22.

²⁾ Siehe J.-B. 1930, Seite 25.

³⁾ Für « Lotsen » wird am Rhein überwiegend der Ausdruck « Steuerleute » und für « Lotsenpatente » der Ausdruck « Steuermannspatente » gebraucht.

d) Löhne.

A. — Schweiz.

In Bezug auf die Entlohnung des Schiffspersonals in der Schweiz ist zu bemerken, dass bei der schweizerischen Rheinflotte, die fast ausnahmslos mit fremden Staatsangehörigen, die im Ausland ihren Wohnsitz haben, bemannt ist, keine einheitlichen Löhne bezahlt werden. Diese lehnen sich zum Teil an die Sätze in den Lohnabkommen mit dem Personal der übrigen Rheinflotte an. So richten sich zum Beispiel die Löhne bei einer Reederei nach den belgischen, bei einer andern nach den deutschen Lohnstarifen. Wesentliche Änderungen in der Entlohnung des Schiffspersonals sind im Berichtsjahr gegenüber dem Jahre 1930 nicht eingetreten. (Siehe auch Jahresbericht 1927, Seite 38.)

B. — Frankreich.

Innerhalb der französischen Rheinflotte besteht kein amtlicher Tarif oder Gemeinschaftsvertrag über Löhne, sodass man keine bestimmten Angaben über die Löhne, die gezahlt werden, liefern kann. Die nachstehenden Angaben ergeben sich aus Durchschnittsziffern der ersten neun Monate des Jahres 1931. Diese sind merklich höher als die dem Personal am Schlusse des Jahres 1931 gewährte durchschnittliche Entlohnung. Die nachstehenden Zahlen berücksichtigen die durchschnittlichen Familienzuschläge, enthalten aber nicht die besonderen Entlohnungen für Überstunden, dringliche Leistungen, Arbeiten an Feiertagen, aussergewöhnliche Nacharbeit und dergleichen. Gegenüber dem Durchschnitt von 1930 besteht keine nennenswerte Veränderung.

Monatsgehalt		Monatsgehalt	
Kapitän auf Schleppern	1500 bis 2000 frs.	Matrosen auf Schleppern ...	950 bis 1150 frs.
1. Maschinist	1500 » 1950 »	Schiffsführer (je nach Dienstalter und Tragfähigkeit des Fahrzeugs) durchschnittlich	1730 frs.
1. Steuermann	1400 » 1600 »	Altmatrosen	1400 »
2. Steuermann	1200 » 1430 »	Jungmatrosen	1100 »
2. Maschinist	1200 » 1450 »	Schiffsjungen	900 »
3. Maschinist	1100 » 1350 »		
Heizer (je nach ihrer Anzahl, den Schwierigkeiten in der Bedienung und der Anwesenheit von Maschinisten)	1100 » 1260 »		

C. — Deutschland (siehe nächste Seite).

D. — Niederland. Keine Änderungen (siehe Jahresbericht 1929, Seite 28).

E. — Belgien.

Ord.-Nr.	Art der Schiffe	Schiffer	Matrose	Schiffsjunge	Maschinist	Heizer
1	Schiffe von 38,50 m bis 47 m Tagelohn in belgischen Franken ..	35,—	17,70	—	—	—
	Tägliche Zulage während des Aufenthalts im Ausland in holländischen Gulden ..	3,15	1,50	—	—	—
2	Kempenaars (50 m) Tagelohn in belgischen Franken	40,—	20,75	—	—	—
	Tägliche Zulage während des Aufenthalts im Ausland in holländischen Gulden ..	3,15	1,70	—	—	—
3	Rheinkähne (über 750 t) Tagelohn in belgischen Franken	43,75/44,50	34/36,50	23,50	—	—
	Tägliche Zulage während des Aufenthalts im Ausland in holländischen Gulden ..	3,25/3,45	2,45/2,65	1,65	—	—
4	Güterdampfer Wochenlohn in belgischen Franken	500,—	350/400	330	435	350
	Zulage für jede Reise auf dem Rhein ..	200/300	—	—	—	—
5	Schraubenschleppdampfer auf der Strecke Antwerpen/Gent-Dordrecht, Wochenlohn in belgischen Franken	450,—	283,50	—	427,50	301,50
	sowie einen Anteil an den Einnahmen von	2½%	1%	—	2½%	1%
	(Keine Zulage für Überstunden.)					

Ord. Nr.	Schiffspersonal	Lohntarif zum Tarifvertrag	
1	Kapitäne, 1. Maschinisten. Maschinisten auf Booten mit einem Maschinisten. Maschinisten auf Güter- und Hafenbooten, Maschinisten auf Kran- und Leichterschiffen	Monatsgehälter ¹⁾ in Reichsmark	
		gültig bis zum 31. März 1931	gültig ab 1. April 1931
		284—335	264—312
2	Kran- und Flettschiffsführer	265—312	252—296
3	Schiffsführer	256—302	243—287
4	Steuerleute mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	Wochenlohn in Reichsmark	
		gültig bis zum 31. März 1931	gültig ab 1. April 1931
		52,75	52,75
5	Steuerleute mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	48,80	46,85
6	Motorbootführer (m. Patent) Rudergänger, Menageleute auf Dampfern, Matrosen auf Hafenbooten ..	45,85	44,00
7	Matrosen auf Güterbooten	44,90	43,10
8	Matrosen auf Kran- und Flettschiffen	41,10	39,45
9	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit mehr als 4 Berufsjahren	40,00	38,40
10	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit weniger als 4 Berufsjahren	36,25	34,80
11	2. Maschinisten mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	52,75	52,75
12	2. Maschinisten mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	48,80	48,80
13	3. Maschinisten oder Oberheizer	45,85	45,85
14	Heizer mit 6 monatiger Berufstätigkeit	45,30	45,30
15	Heizer ohne 6 monatige Berufstätigkeit	41,85	41,85
16	Maschinenassistenten oder Maschinengehilfen auf Motorschiffen über 20 Jahre	44,90	44,90
17	Maschinenassistenten oder Maschinengehilfen auf Motorschiffen unter 20 Jahre	35,90	35,90
18	Schiffsjungen im 1. Jahre	20,00	19,20
19	Schiffsjungen im 2. Jahre	24,00	23,05
20	Schiffsjungen im 3. Jahre	28,00	26,90
	Zusammen		

Ausserdem sind noch folgende Vergütungen festgelegt:

	Gefahrener «Nichtfreier» Sonntag	Nicht gewährte Pausen, Überstunden	Nacharbeit, Sonntagsstunden	Havariearbeit	Wachgeld
gültig bis zum 1. 4. 1931	Tagelohn + 20 %	15 % vom Tagelohn	20 % vom Tagelohn	5 bis 30 % vom Tagelohn	1/12 vom Wochenlohn
gültig ab 1. 4. 1931	Tagelohn + 10 %	2 % vom Wochenlohn	3 % vom Wochenlohn	1 bis 4 % vom Wochenlohn	1/12 vom Wochenlohn

Der Tagelohn ist 1/6 vom Wochenlohn.

e) Arbeitsfragen.

Die zweite Tagung des Sachverständigenausschusses zum Studium der Arbeitsbedingungen auf den hauptsächlichlichen Binnenschiffahrtsnetzen Europas — dessen Aufgabe im vorigen Jahresbericht (siehe Seite 3) dargelegt wurden — war für September 1931 vorgesehen worden. Sie wurde verschoben, um dem Internationalen Arbeitsamt die Zusammenstellung der erforderlichen Unterlagen zu ermöglichen.

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

	d) Löhne.	
--	-----------	--

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	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	2	1 200	»	720	»
Zusammen	16	9 174	Tonnen	4 834	Pferdestärken

B. In Frankreich.

1. Schlepper

a) Raddampfer	25	29 990	Pferdestärken
b) Schraubendampfer	46	18 109	»
c) Hafenschlepper	18	2 296	»
Zusammen	89	50 395	Pferdestärken

2. Rheinkähne.

a) Gewöhnliche Rheinkähne	282	346 942	Tonnen
b) Tankschiffe	9	9 643	»
c) Schwimmende Kräne	8	4 279	»
Zusammen	299	360 864	Tonnen

C. In Deutschland.

1. Schlepper.

a) Raddampfer	80	89 365	PS.
b) Schraubendampfer	280	77 266	»
c) Schraubenmotorschiffe	35	9 175	»
Zusammen	395	175 806	PS.

Die zweite Legung des Sachverständigenausschusses zum Studium der Arbeitsbedingungen auf den hauptstädtischen Binnenschiffahrtsnetzen Europas — dessen Aufgabe im vorigen Jahresbericht (siehe Seite 3) dargestellt wurden — war im September 1933 vorgetragen worden. Sie wurde vertrieben um dem Internationalen Arbeitsamt die Zusammenstellung der erforderlichen Unterlagen zu ermöglichen.

Die Vorarbeiten erfordern außerdem eine Familienanlage von 10% des Monatslohns, die gleichfalls in entsprechenden Beträgen wöchentlich erhoben werden kann.

2. Rheinkähne.

a) Tankschiffe	34	31 675 t	
b) Andere ¹⁾	2126	1 919 404 t	
Zusammen	2160	1 951 079 t	
3. Frachtschiffe (einschl. Tankschiffe) mit eigener Triebkraft.			
a) Schraubendampfer	27	17 053 t	10 038 PS.
b) Schraubenschiffe	86	26 395 t	7 452 »
Zusammen	113	43 448 t	17 490 PS.
4. Personenschiffe (einschl. Personen- und Frachtschiffe).			
a) Raddampfer	37	6 589 t	21 705 PS.
b) Schraubendampfer	18	1 215 t	4 321 »
c) Schraubenschiffe	73	2 568 t	8 549 »
Zusammen	128	10 372 t	34 575 PS.
5. Bergungsschiffe mit eigener Triebkraft.			
Schraubendampfer	2	149 t	95 PS.

D. In Niederland.²⁾

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

2. Eiserne Rheinschiffe.

Schleppkähne und Segelschiffe	4 849	2 591 987	Tonnen
3. Güter- und Personendampfer.			
a) Schrauben-Güterdampfer	57	39 170	Tonnen und 18 657 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	30	5 000	»
Zusammen	33	8 825	Pferdestärken

¹⁾ Einschl. 24 Kranschiffe mit 11 213 t Güterladerraum.
²⁾ Nach einer Zählung in 1927. Spätere Angaben liegen nicht vor. Die Angaben der Tragfähigkeit und der Pferdestärken sind annähernd.

2. Eiserne Kähne.

a) Grosse Kähne (Kast) über 750 T.	283	342.531 Tonnen
b) Kempenaar über 500 T.	430	247.000 »
c) Kähne bis 500 T.	650	210.000 »
Zusammen	1363	799.531 Tonnen

3. Motorschiffe.

Motorschiffe	150	45.000 Tonnen
-------------------	-----	---------------

III B. b) Eichwesen.

Im Jahre 1931 wurden 701 Schiffe zur Eichung gebracht (gegen 1.076 im Jahre 1930), deren Tragfähigkeit 560.307,458 Tonnen betrug (gegen 1.115.857,082 Tonnen im Jahre 1930).

Für ausführlichere Angaben siehe Beilage S. 101.

III B. c) Schiffsatteste.

Zur Ausstellung gelangten in der Schweiz 0 (3 in 1930), in Frankreich 40 (24 in 1930), in Baden 161 (68 in 1930), in Bayern 4 (6 in 1930), in Hessen 21 (30 in 1930), in Preussen 207 (350 in 1930), (Deutschland zusammen 393 gegen 454 in 1930), in den Niederlanden 409 (313 in 1930), in Belgien 56 (86 in 1930), zusammen 898 (880 in 1930) Schiffsatteste.

(Siehe auch Beilage S. 101).

III B. d) Sicherheitsmassregeln.

1. Schiffsuntersuchungen.

Im Jahre 1931 wurden 709 Schiffe ohne eigene Triebkraft mit einer Tragfähigkeit von 455.262,105 Tonnen untersucht, gegen 983 mit einer Tragfähigkeit von 924.338,231 Tonnen im Jahre 1930.

Die Zahl der im Jahre 1931 untersuchten Schiffe mit eigener Triebkraft betrug 191 (gegen 289 im Jahre 1930) mit zusammen 36.238 Pferdestärken (gegen 55.793 im Vorjahre).

(Siehe auch Seite 102.)

2. Floss-Untersuchungen.

Im Jahre 1931 wurden 50 Flösse mit einem Gewicht von 71.564 Tonnen untersucht gegen 75 mit einem Gewicht von 117.349 Tonnen im Jahre 1930.

Für ausführlichere Angaben siehe Seite 103.

3. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Im Jahre 1931 wurden auf dem Rhein während der Fahrt 1.519 Schiffsdampfkessel untersucht gegen 1.963 im Vorjahre.

Die Zahl der ordnungsmässig befundenen Betriebe betrug 1.447 gegen 1.868 im Jahre 1930, die der bemängelten Betriebe 17 gegen 10 im Vorjahre. In 66 Betrieben (gegen 94 im Vorjahre) wurden kleinere, alsbald behobene Unregelmässigkeiten gefunden, und in 2 Fällen (1 im Vorjahre) wurde Strafanzeige erhoben.

Nähere Angaben enthält die Beilage Seite 104.

III. C. Unfälle.

Die im Jahre 1931 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	36	—	—	1	1	3	9 Stunden	
2	Strassburg—Mannheim	71	—	—	—	—	8	209 Std. 35 Min.	
3	Mannheim—Bingen	10	4	1	—	—	—	—	
4	Bingen—St. Goar	18	—	1	—	—	—	—	
5	St. Goar—Köln	24	4	3	—	4	—	—	
6	Köln—Pannerden	28	3	2	6	3	—	—	
7	Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek	3	—	—	—	1	—	—	
8	Waal	4	—	—	—	4	—	—	
9	Merwede, Noord und Nieuwe Maas	5	—	—	—	5	—	—	
10	Schiffahrtsweg Dordrecht—Wemel- dinge	3	—	1	—	3	—	—	
	1931 zusammen	202	11	8	7	21	11	—	
	gegen 1930	266	19	12	8	49	20	—	
	Mithin 1931								
	} mehr	—	—	—	—	—	—	—	
	} weniger	64	8	4	1	28	9	—	

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 Überfahrtsanlagen und andere Anlagen im und am Strom beschädigt worden sind.

Über die im Jahre 1931 für die verschiedenen Strecken gemeldeten Unfälle werden noch folgende Besonderheiten mitgeteilt :

1. Basel—Strassburg.

Von den insgesamt 36 Unfällen, die im Jahre 1931 auf dieser Strecke stattgefunden haben, sind 15 durch Festfahren entstanden; darunter einer auf Felsen der Isteiner Schwelle, einer ausserhalb des Fahrwassers bei km 115,900 und die übrigen auf Kiesbänken. Ferner ereigneten sich 10 Anfahrungen von Schiffbrücken, wobei die Brücke bei Gerstheim beschädigt worden ist und 4 Schiffszusammenstösse, wovon 2 mit der Fähre des Kembser Werkes; 1 Person ist hierbei ertrunken. 2 Zusammenstösse haben stattgefunden zwischen Kähnen und den Dammwänden des 1. und 2. Pfeilers des Kembser Wehrs. Die übrigen Unfälle sind verursacht worden durch Abtreiben, Abreissen der Stränge, usw.

2. Strassburg—Mannheim.

Von den auf dieser Strecke stattgefundenen 71 Unfällen sind 62 durch Festfahren auf Grund entstanden. Bei 7 Unfällen wurden Schiffbrücken angefahren und beschädigt. Ein Unfall fand dadurch statt, dass das beladene Schiff eines Schleppzuges zu tief fuhr und mit dem Achteranker die Gierfähre bei Rheinsheim erfasste und abbriss.

3. Mannheim—Bingen.

Keine besonderen Bemerkungen.

4. Bingen—St. Goar.

Der Schleppkahn « Ida » war an der Ladestelle der Quarzitwerke Niederwald am r. U. oberhalb Assmannshausen bei km 29,6 mit Quarzitsteinen beladen worden und sollte zu Tal geschleppt werden. Am 3. November um 11 Uhr brach der Mehring auf dem rechten Ufer und das Drahtseil, mit dem der Kahn « Ida » festgelegt war. Trotzdem der Kahn zwei Anker gesetzt hatte, trieb er ab und geriet mit dem Hinterstevan bei km 30 gegen den sogenannten Rödelstein, worauf der Kahn mit dem Bug zu Tal fiel und auf der rechten Fahrwassergrenze festkam. Nach vorgenommener Leichterung und Abdichtung der Leckschäden wurde der Kahn am 8. November wieder flott und konnte von der Unfallstelle abgeschleppt werden.

5. St. Goar—Köln.

Das Boot « Badenia 18 » kam am 2. Juni 19 Uhr am l. U. entlang fahrend zu Berg. Bei km 54,3 brach die Ruderkette, das Boot scheerte nach Backbordseite und lief nach dem rechten Ufer zu. Trotzdem der Kapitän beide Buganker setzen und beide Maschinen mit voller Kraft rückwärts arbeiten liess, konnte er doch nicht verhindern, dass das Boot gegen die Landebrücke der Niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft anschlug und sie stark beschädigte.

Das Personenmotorboot « Sophie » fuhr am 9. Juni 22 Uhr von Bonn nach Königswinter an Niederdollendorf vorbei. Als es aus dem stillen Wasser an der Landebrücke hinter der 1. Buhne oberhalb der Dollendorfer Fähre in die Strömung kam, versagte das Steuer und das Boot fuhr mit voller Kraft auf den Schleppstrang zwischen dem 4. und 5. Anhang des Schleppzuges Math. Stinnes 22. Das Boot kenterte. Die 3 Passagiere und die beiden Mann Besatzung des Motorbootes konnten sich retten.

Am 15. Juli 10 1/2 Uhr kam der Kahn « Wieta » von einem der Basaltladeplätze bei Linz treibend zu Tal. Während der eine Buganker hochgewunden war, schleifte der andere, fasste das Fährkabel, riss es aus der Verankerung, und die Ponte trieb ab.

6. Köln—Pannerden.

In der Nacht vom 23. zum 24. Januar ging das Schleppboot « Franz » bei km 381,3 vor Anker liegend anscheinend infolge des orkanartigen Sturmes unter. Die Besatzung, bestehend aus dem Kapitän, dem Steuermann, dem Maschinisten und Heizer, haben den Tod gefunden. Das Wrack konnte infolge der ungünstigen Wasserstände erst im November gehoben werden.

Am 20. April gegen 12,30 Uhr wollte der Motorsegler « Vertrauen » von Hamburg aus dem Duisburger Parallelhafen nach dem Südhafen fahren. Infolge Versagens des Motors trieb das Schiff quer vor den bei km 275,6 r. U. liegenden leeren Kahn « Ticino » und erlitt auf Steuerbordseite mittschiffs erhebliche Beschädigungen.

Am 19. Mai gegen 12,30 Uhr schlug das Proviantmotorboot « Pitt 2 » am Krahnsschiff « Fendel » hängend bei km 280,1 voll Wasser, riss ab und sank. Das Boot ist am 20. 5. bei km 280,4 gehoben und abgeschleppt.

Das Motorschiff « Petronella » von Nimwegen fuhr am 30. Mai gegen 5,30 Uhr aus dem Ruhrorter Hafen und musste kurz unterhalb der Ruhrort-Homberger Brücke infolge plötzlich

