

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

III. Nautisches

[urn:nbn:de:bsz:31-257740](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257740)

III. Nautisches.

A. Personal.

a) Rheinschiffer-Patente.

Zur Ausstellung gelangten :

Zur Führung von			Total 1932	Total 1931	Staaten, welche die Patente ausgestellt haben :
Schiffen mit eigener Triebkraft	Schiffen ohne eigene Triebkraft	Schiffen mit und ohne eigene Triebkraft			
—	—	—	—	—	Schweiz.
8	4	1	13	12	Frankreich.
7	70	24	101	170	Baden.
14	26	—	40	61	Bayern.
8	24	3	35	44	Hessen.
53	100	20	173	181	Preussen.
82	220	47	349	456	Deutschland.
155	331	17	503	571	Niederlande.
8	68	—	76	78	Belgien.
253	623	65	941	1 117	

In Frankreich und in Belgien wurden alle Patente nach den neuen Bestimmungen ¹⁾ erteilt, in Deutschland 44 und in den Niederlanden 5.

Keine Patente sind 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 81.)

b) Steuerleute (Lotsen. ³⁾)

In 1932 waren auf dem Rhein zwischen Strassburg und Emmerich 406 Steuerleute vorhanden (im Vorjahr 393), wovon 42 französische (Vorjahr 34), 49 badische (Vorjahr 45), 69 bayerische (Vorjahr 60), 83 hessische (Vorjahr 86) und 163 preussische (Vorjahr 165), [deutsche 364 (Vorjahr 356)]. (Für ausführliche Angaben siehe Beilage auf Seite 84.)

c) Schifferschulen.

Nachfolgende Schifferschulen waren während des Jahres 1932 geöffnet :

Strassburg mit 21 Schülern, Miltenberg (Bayern) mit 11 Schülern, Ruhrort mit 21 Schülern, und Antwerpen mit 29 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 der schweizerischen Rheinflotte gelten die gleichen Bemerkungen wie in den vorangegangenen Jahren.

B. — Frankreich.

Innerhalb der französischen Rheinflotte bestehen keine Tarife oder Gemeinschaftsverträge über die Löhne. Es können somit keine genauen Angaben über diese Löhne geliefert werden. Die nachstehend gegebenen Ziffern sind Durchschnittszahlen, die die im Jahre 1932 auf den französischen Schiffen in Kraft gewesenen Sätze ziemlich genau wiedergeben. Diese Ziffern enthalten die durchschnittlichen Familienzuschläge, berücksichtigen aber nicht besondere Vergütungen für Überstunden, dringliche Leistungen, Arbeit an Feiertagen, aussergewöhnliche Nacharbeit, usw. Die Lohnkürzungen im Vergleich mit den vorhergehenden Jahren sind ziemlich bedeutend.

	Monatsgehalt		Monatsgehalt
Kapitän auf Schleppern....	1500 bis 1800 frs.	Matrosen auf Schleppern	850 bis 950 frs.
1. Maschinist	1500 » 1800 »	Schiffsführer (je nach Dienstalter und Tragfähigkeit des Fahrzeugs) durchschnittlich	1450 »
1. Steuermann	1200 » 1400 »	Altmatrosen	1200 »
2. Steuermann	1000 » 1200 »	Jungmatrosen	950 »
2. Maschinist	1200 » 1300 »	Schiffsjungen	600 »
3. Maschinist	1000 » 1150 »		
Heizer (je nach ihrer Anzahl, den Schwierigkeiten in der Bedienung und der Anwesenheit von Maschinisten)	950 » 1050 »		

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 und Kempenaars von 50 m Wochenlohn in belgischen Franken Tägliche Zulage während des Aufenthalts in Deutschland in belgischen Franken	380.— 4.30	—	—	—	—
2	Rheinkähne (über 750 t) Wochenlohn in belgischen Franken Tägliche Zulage während des Aufenthalts in Deutschland in belgischen Franken	290/300 2.80	220/235 2.20	175/185 2.00	— —	— —
3	Motorschiffe (Spits) (38,50 m) Wochenlohn in belgischen Franken Ausserdem eine wechselnde Zulage	400.—	260.—	—	—	—
4	Güterdampfer Wochenlohn in belgischen Franken Ausserdem eine wechselnde Zulage.	Kapitän 450.—	Steuermann 342.—	Matrose 227.—	391/405	315
5	Schraubenschleppdampfer auf der Strecke Antwerpen/Gent-Dordrecht, Wochenlohn in belgischen Franken sowie einen Anteil an den Einnahmen von.....	405.— 1½%	255.— ½%	—	384.— 1½%	271.— ½%

C. — Deutschland.

Ord. Nr.	Schiffspersonal	Lohntarif zum Tarifvertrag		
		Monatsgehälter ¹⁾ in Reichsmark		
		gültig bis zum 30. Juni 1932	gültig ab 1. Juli 1932	
1	Kapitäne, 1. Maschinisten, Maschinisten auf Booten mit einem Maschinisten, Maschinisten auf Güter- und Hafenbooten	270—318	220—280	
2	Maschinisten auf Kran- und Leichterschiffen	264—312	185—240	
3	Kran- und Flettschiffsführer	252—296	185—240	
4	Schiffsführer	243—287	180—240	
		Wochenlohn in Reichsmark		
		gültig bis zum 30. Juni 1932	gültig ab 1. Juli 1932	gültig ab 1. Oktober 1932
a)	Steuerleute mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	52,75	38,75	37,50
b)	Steuerleute mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	46,85	37,10	36,—
c)	Rudergänger	44,—	35,—	35,—
d)	Matrosen auf Güterbooten	43,10	34,—	33,—
e)	Motorbootsführer (m. Patent), Menageleute auf Dampfern, Matrosen auf Hafenbooten	44,—	33,—	32,—
f)	Matrosen auf Kran- und Flettschiffen	39,45	31,50	30,60
g)	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit mehr als 4 Berufsjahren	38,40	31,—	30,—
h)	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit weniger als 4 Berufsjahren	34,80	27,80	27,—
i)	2. Maschinisten mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	52,75	38,75	37,50
k)	2. Maschinisten mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	48,80	37,10	36,—
l)	3. Maschinisten oder Oberheizer	45,85	35,—	35,—
m)	Heizer mit 6 monatiger Berufstätigkeit	45,30	34,75	34,50
n)	Heizer ohne 6 monatige Berufstätigkeit	41,85	31,—	30,—
o)	Maschinenassistenten oder Maschinengehilfen auf Motorschiffen über 20 Jahre	44,90	34,—	33,—
p)	Maschinenassistenten oder Maschinengehilfen auf Motorschiffen unter 20 Jahre	35,90	28,10	27,35
q)	Schiffsjungen im 1. Jahre	19,20	14,40	14,—
r)	Schiffsjungen im 2. Jahre	23,05	15,45	15,—
s)	Schiffsjungen im 3. Jahre	26,90	18,55	18,—

e) Arbeitsfragen.

Wie im Jahresbericht 1931 (Seite 23) angegeben, war die zweite Tagung des Sachverständigenausschusses zum Studium der Arbeitsbedingungen auf den hauptsächlichsten Binnenschiffahrtsnetzen Europas verschoben worden, um dem Internationalen Arbeitsamt die Zusammenstellung der erforderlichen Unterlagen zu ermöglichen.

Die neue Zusammenkunft des Ausschusses hat noch nicht stattgefunden, da der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes einen von einzelnen Vertretern der Arbeitgeberschaft gestellten Vertagungsantrag entgegengenommen hatte.

In Erwartung der Fortsetzung der Arbeiten dieses Ausschusses bleibt die Prüfung der an die Zentral-Kommission gerichteten und im Jahresbericht 1931 (Seite 7) erwähnten Beschwerde wegen gewisser sozialer Fragen (Kranken-, Unfall- und andere Versicherungen) vorbehalten.

¹⁾ Die Verheirateten erhalten ausserdem eine Familienzulage bis 30. 6. 1932 von 10 % des Monatsgehältes, ab 1. 7. 1932 eine solche von 5 %, die gleichfalls in entsprechendem Beträgen wöchentlich erhoben werden kann.

III. B. Material.

a) Zusammensetzung der Rheinflotte.

Die Angaben über die Zusammensetzung der Rheinflotte befinden sich in der Beilage auf Seite 85.

Nach dieser Zusammenstellung bestand die Rheinflotte in 1932 aus 12.024 Schiffen, wovon 1.152 Schlepper mit 395.576 Pferdestärken, 9.248 Schleppkähne mit 6.673.404 Tonnen Tragfähigkeit, 141 Personenschiffe (einschl. Personen- und Frachtschiffe) mit 43.590 Pferdestärken und 14.271 Tonnen Tragfähigkeit, und 1483 Güterschiffe (einschl. Tankschiffe) mit 124.884 Pferdestärken und 368.033 Tonnen Tragfähigkeit.

Von den 1.152 Schleppern mit 395.576 Pferdestärken entfallen auf die Schweiz 10 mit 6 205 P. S., auf Frankreich 71 mit 48.099 P. S., auf Deutschland 400 mit 176.426 P. S., auf die Niederlande 638 mit 156.021 P. S. und auf Belgien 33 mit 8.825 P. S.

Von den 9.248 Schleppkähnen mit 6.673.404 Tonnen Tragfähigkeit entfallen auf die Schweiz 74 mit 83.617 Tonnen Tragfähigkeit, auf Frankreich 299 mit 360.864 Tonnen Tragfähigkeit, auf Deutschland 2.164 mit 1.945.647 Tonnen Tragfähigkeit, und auf die Niederlande 5.348 mit 3.483.745 Tonnen Tragfähigkeit.

Von den 141 Personenschiffen mit 43.590 P. S. und 14.271 Tonnen Tragfähigkeit entfallen auf Deutschland 125 mit 33.340 P. S. und 10.094 Tonnen Tragfähigkeit und auf die Niederlande 16 mit 10.250 P. S. und 4.177 Tonnen Tragfähigkeit.

Von den 1.483 Güterschiffen (einschl. Tankschiffen) mit 124.884 P. S. und 368.033 Tonnen Tragfähigkeit entfallen auf die Schweiz 16 mit 4.884 P. S. und 9.324 Tonnen Tragfähigkeit, auf Deutschland 115 mit 17.832 P. S. und 42.846 Tonnen Tragfähigkeit, auf die Niederlande 1.202 mit 102.168 P. S. und 270.863 Tonnen Tragfähigkeit und auf Belgien 150 mit 45.000 Tonnen Tragfähigkeit.

III B. b) Eichwesen.

Im Jahre 1932 wurden 665 Schiffe zur Eichung gebracht (gegen 701 im Jahre 1931), deren Tragfähigkeit 924 285,095 Tonnen betrug (gegen 560 309,017 Tonnen im Jahre 1931).

Für ausführlichere Angaben siehe Beilage S. 86.)

III B. c) Schiffsatteste.

Zur Ausstellung gelangten in der Schweiz 0 (0 in 1931), in Frankreich 176 (40 in 1931), in Baden 65 (161 in 1931), in Bayern 0 (4 in 1931), in Hessen 8 (21 in 1931), in Preussen 203 (207 in 1931), (Deutschland zusammen 276 gegen 393 in 1931), in den Niederlanden 198 (409 in 1931), in Belgien 41 (56 in 1931), zusammen 691 (898 in 1931) Schiffsatteste.

(Siehe auch Beilage S. 86.)

III B. d) Sicherheitsmassregeln.

1. Schiffsuntersuchungen.

Im Jahre 1932 wurden 521 Schiffe ohne eigene Triebkraft mit einer Tragfähigkeit von 275.114,460 Tonnen untersucht, gegen 709 mit einer Tragfähigkeit von 455.262,105 Tonnen im Jahre 1931.

Die Zahl der im Jahre 1932 untersuchten Schiffe mit eigener Triebkraft betrug 170 (gegen 191 im Jahre 1931) mit zusammen 28.338,550 Pferdestärken (gegen 36.238 im Vorjahre).

(Siehe auch Seite 87.)

2. Floss-Untersuchungen.

Im Jahre 1932 wurden 32 Flösse mit einem Gewicht von 32.662 Tonnen untersucht gegen 50 mit einem Gewicht von 71.564 Tonnen im Jahre 1931.
Für ausführlichere Angaben siehe Seite 88.

Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Im Jahre 1932 wurden auf dem Rhein während der Fahrt 1.670 Schiffsdampfkessel untersucht gegen 1.519 im Vorjahre.

Die Zahl der ordnungsmässig befundenen Betriebe betrug 1.558 gegen 1.447 im Jahre 1931, die der bemängelten Betriebe 14 gegen 17 im Vorjahre. In 108 Betrieben (gegen 66 im Vorjahre) wurden kleinere, alsbald behobene Unregelmässigkeiten gefunden, und in 2 Fällen (2 im Vorjahre) wurde Strafanzeige erhoben.

Nähere Angaben enthält die Beilage Seite 89.

III. C. Unfälle.

Die im Jahre 1932 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	40	—	3	4	1	4	9 Stunden	
2	Strassburg—Mannheim	62	—	—	—	—	3	13¾ "	
3	Mannheim—Bingen	26	1	1	—	—	—	—	
4	Bingen—St. Goar	20	—	5	—	2	8	19½ Std.	zweites Fahrwasser bezw. Bingerloch
5	St. Goar—Köln	34	8	3	—	1	—	—	
6	Köln—Pannerden	69	6	3	6	7	—	—	
7	Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek	4	—	—	—	4	—	—	
8	Waal	2	—	—	—	2	—	—	
9	Merwede, Noord und Nieuwe Maas	2	1	—	—	2	—	—	
10	Schiffahrtsweg Dordrecht—Wemel- dinge	3	—	—	2	3	—	—	
	1932 zusammen	262	16	15	12	22	15	42¼ Std.	
	gegen 1931	202	11	8	7	21	11	318 Std. 25 Min.	
	Mithin 1932								
	mehr	60	5	7	5	1	4	—	
	weniger	—	—	—	—	—	—	258 Std. 25 Min.	

NB. In diese Aufstellung sind Unfälle aufgenommen, bei denen

a) Menschen getötet oder verletzt wurden,

b) ein Schiff gesunken, auf Grund geraten, fahrtüchtig geworden oder erheblich beschädigt worden ist,

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

Über die im Jahre 1932 für die verschiedenen Strecken gemeldeten Unfälle werden noch folgende Besonderheiten mitgeteilt:

1. Basel—Strassburg.

Von den 40 Unfällen, die im Jahre 1932 auf dieser Strecke stattgefunden haben, sind 23 durch Festfahren entstanden. In 12 Fällen ereigneten sich die Unfälle an Schiffbrücken, in je einem Fall ist eine Senkbrücke der Rheinregulierung Kehl-Istein und das bad. Widerlager der Strassenbrücke Kehl/Strassburg, angefahren worden; ein Unfall entstand durch Ruderschaden. Beim Stauwehr Kembs sank eine Arbeitspritsche, wobei 4 Personen ertranken. Durch Zusammenstoss ist ein Unfall entstanden.

2. Strassburg—Mannheim.

Von den 62 Unfällen, die im Jahre 1932 auf dieser Strecke stattgefunden haben, sind 58 durch Festfahren entstanden. 3 Unfälle ereigneten sich an Schiffbrücken. Auf einem stillliegenden Kahn brach bei Nacht Feuer aus.

3. Mannheim—Bingen.

Der mit 5 Anhangschiffen in 3 Längen zu Tal fahrende Raddampfer « Fritz » von Rotterdam fuhr am 2. März 1932 oberhalb der Weschnitzmündung bei km 287 auf Grund fest, so dass die Anhangschiffe aufeinanderliefen und gegen den Raddampfer anstießen, wodurch die Anhangschiffe sich gegenseitig und den Dampfer beschädigten. Ein Anhangschiff verlor seinen Buganker, der am folgenden Tage aufgefunden und aus dem Fahrwasser entfernt wurde.

Am 18. November 1932, 10 Uhr 30 fuhr das Motorboot « Dina » auf der Bergfahrt in der Stromenge am schwarzen Ort unterhalb Gernsheim bei km 296,8 angeblich infolge Versagens des Steuers dem mit 2 Längen Anhangschiffen zu Tal fahrenden Raddampfer « Haniel 17 » auf der Backbordseite in den Radkasten, wobei beide Schiffe beschädigt worden sind. Das Motorboot konnte seine Fahrt fortsetzen, während der Raddampfer abgeschleppt werden musste.

4. Bingen—St. Goar.

Der Doppelschraubendampfer « Rheinstrom » befand sich am 4. September mit einem Schiff im Anhang auf der Bergfahrt. Oberhalb der Wirbelley bei Stromstation km 40,7 begegnete ihm der Talschleppzug « Neckar 5 » und der Schleppdampfer « C. G. Meyer 3 » nebeneinanderfahrend. Anscheinend ist nun durch den Sog der nach dem Fahrwasser zu stehende Seitendraht einem am Lorchhauser Grund ausserhalb des Fahrwassers liegenden Aalschockers rack geworden und in die Steuerbordschraube vom Dampfer « Rheinstrom » geraten. Hierdurch wurde « Rheinstrom » manövrierunfähig, verfiel nach dem rechten Ufer, wobei der Schleppstrang von dem Anhangschiffe « Maria » brach und der Kahn abtrieb. « Maria » wurde von dem Schraubendampfer « Energie » aufgefangen und ins Schlepptau genommen. Der Dampfer « Rheinstrom » begab sich, nachdem er die Schockerdrähte gekappt hatte, mit einer Schraube fahrend nach einer Werft am Niederrhein, wo die Drähte aus der Schraube entfernt wurden.

Der Schleppkahn « Edelweiss I » befand sich am 29. Dezember auf der Bergfahrt im Anhang vom Schleppdampfer « Adolf Linden V ». Beim Durchfahren des Binger Lochs erlitt der Kahn Schleppstrangbruch und ging treiben. Bei einem Versuch, den Kahn durch Ankeretzen

A. Güterverkehr.

a) Güterverkehr auf dem Rhein und in den Nebenflüssen.

ständig zu machen, verlor « Edelweiss I » seinen Buganker und trieb bis Stromstation km 29,1 ab, wo er am Trennungswerk geländet wurde. Durch das Fischen des verloren gegangenen Ankers wurde das Bingerlochfahrwasser 1 1/4 Stunde gesperrt und während dieser Zeit die Bergfahrt durch das zweite Fahrwasser geleitet. Am 1. Januar 1933 setzte « Edelweiss I » nach erfolgter Leichterung seine Bergreise fort.

5. St. Goar—Köln.

Der Schleppzug « Rheinfahrt 9 » kam mit 4 Längen talwärts. An der Marienburg bei km 181 musste der Schleppzug infolge Nebels aufdrehen. Hierbei kam der auf 4. Länge hängende Kahn « Zuckerraffinerie II » nicht klar und fuhr kopfvor auf Güterboot « Badenia 20 » das am l. U. vor Anker lag. Durch den Zusammenstoß wurden beide Fahrzeuge über der Wasserlinie stark beschädigt.

Der Motorkahn « Seb. Brant » fuhr am 11. November als 3. Anhangschiff bergwärts im Anhang des Motorschiffes « Lallekönig » auf der rechten Fahrwasserseite am Hammersteiner Werth, als sich durch Überspringen der Ruderkette das Ruder festklemmte, der Kahn nach dem rechten Ufer ausschor und vor dem Hammersteiner Werth festkam. Der auf 4. Länge hängende mit einem Briddelstrang an dem Motorkahn « Seb. Brant » hängende Motorkahn « Alsace » kam ebenfalls fest. Beide Kähne wurden durch den Raddampfer « Luzern » abgeturnt und konnten ihre Reise fortsetzen.

Am 15. November fuhr am Geisenrücken um 18 1/2 Uhr der talwärts fahrende Dampfer « C. G. Meyer IV » gegen den Schleppdampfer « Badenia XXI », der mit einem Anhang zu Berg fuhr. « Badenia XXI » wurde das Steuer eingedrückt und aufgerissen, « C. G. Meyer IV » wurde am Unterdeck Galerie und Manegehaus beschädigt. Beide Fahrzeuge konnten ihre Fahrt fortsetzen. Der Zusammenstoß ist anscheinend auf das Nichtverstehen eines Signals zurückzuführen.

6. Köln—Pannerden.

Am 14. Januar mittags 12 1/2 Uhr fuhr das Schleppboot « Jordaens » mit 4 Anhangschiffen zu Tal. Der Dampfer « Seltz » mit einem Anhangschiff wollte den Schleppzug « Jordaens » überholen, und beide Schleppzüge fuhren zu gleicher Zeit durch die Mittelöffnung der Weseler Eisenbahnbrücke. Hierbei fuhr das letzte Anhangschiff von « Jordaens » auf Steuerbordseite des Kahns « Marie-Jeanne », vor den rechtsseitigen Brückenpfeiler und sank nach 30 Minuten. Bei dem Anprall wurde der Schiffsführer über Bord geschleudert und er ertrank. Seine Frau mit 5 Kindern wurden von dem Nebenschiff « Ougree 7 » gerettet. Durch das gesunkene Fahrzeug sowohl als auch besonders durch die Hebearbeiten, die am 7. Februar beendet waren, wurde die durchgehende Schifffahrt insofern beeinflusst, als das Überholen an der Unfallstelle verboten werden musste.

Am 15. April kam der Schleppkahn « Emanuel II » freifahrend zu Tal. Der Schiffer versuchte den Kahn, der durch den starken Ostwind aus seinem Kurs gedrückt wurde, vor der Weseler Strassenbrücke festzuhalten. Da der Anker nicht gleich hielt, wurde der Kahn mit seiner Steuerbordseite gegen den Brückenpfeiler gedrückt und erhielt ein Leck. Der in der Nähe befindliche Monopolschlepper M. 207 zog den Kahn vom Pfeiler ab und schleppte ihn 200 m unterhalb der Brücke, wo er sank. Er ist am 10. September gehoben worden.

Am 9. Mai, mittags 12 1/2 Uhr, schleppte der Dampfer « Rotterdam » mit 6 Anhängen unterhalb Stürzelberg zu Berg. Hierbei fuhr der in 2. Länge hängende Kahn die gebridelten Schleppstränge der folgenden Kähne dem in erster Länge hängenden Kahn « Nordstern » ins

Ruder, sodass «Nordstern» nach Steuerbord ausscheerte und kopfvor gegen den auf der Talfahrt hinter dem Boot «Montema 25» fahrenden Kahn «Franz» stiess und diesen zum Sinken brachte. Infolge des raschen Sinkens war es nicht möglich, die kranke Frau und das neugeborene Kind des Schiffsführers zu retten. Der Schiffsführer und der Matrose nebst Frau und Kind fielen ins Wasser, konnten aber noch gerettet werden. Am 21. Mai 22 1/4 Uhr kam das Motorboot «Henny» so nahe an dem Wahrschaunachen des «Franz» vorbei, dass die Schraube das Ankerseil des Wahrschaunachens fasste und das Motorboot kenterte. Der Schiffsführer ertrank, die beiden anderen Insassen konnten gerettet werden. Das Boot wurde alsbald geborgen und ans Ufer gebracht. Der Kahn «Franz» wurde am 22. Juni aus dem Strom entfernt.

Am 9. Dezember um 8 1/2 Uhr fuhr das Räderboot «St. Goar» bei Zons mit 3 leeren Kähnen zu Tal, als es von dem hinter dem Dampfer «Loreley» hängend zu berg fahrenden Schleppkahn «Josephine» am backbordseitigen Radkasten so schwer beschädigt wurde, dass es nach einiger Zeit sank. Auch der Kahn «Josephine» war am Vordersteven so stark beschädigt, dass er erst nach Leichterung am 14. Dezember die Unfallstelle verlassen konnte. Bei diesem Zusammenstoss stiessen die in zweiter Länge hinter «St. Goar» fahrenden Kähne gegen den in erster Länge fahrenden Kahn «van Driel 42», wodurch er stark beschädigt wurde. Nun stiess auch noch «van Driel 42» mit «Josephine» zusammen, und es traten hierbei an beiden Kähnen weitere Beschädigungen auf. Das Räderboot «St. Goar» wurde durch Auspumpen gehoben und konnte am 13. Dezember die Unfallstelle verlassen.

7. Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek.

Die vier Unfälle auf dieser Strecke (bei denen zwei Schiffe gesunken sind) wurden verursacht 2 durch Zusammenstoss, 1 durch Stossen auf den ausstehenden Anker eines anderen Schiffes und 1 durch Verschiebung der Ladung.

8. Waal.

Die zwei Unfälle auf dieser Strecke (bei denen zwei Schiffe gesunken sind) wurden verursacht durch starken Wellenschlag und durch Leckage.

9. Merwede, Noord, Nieuwe Maas.

Die zwei Unfälle auf dieser Strecke (bei denen zwei Schiffe gesunken sind) wurden verursacht durch Wellenschlag und durch Anfahren.

10. Schiffahrtsweg von Dordrecht nach Wemeldinge.

Die drei Unfälle auf dieser Strecke (bei denen drei Schiffe gesunken sind) wurden verursacht durch Sturm.