III. Nautisches

urn:nbn:de:bsz:31-257756

II. B. Häfen.

Für Unterhaltung und Neubauten sind folgende Beträge verausgabt worden: in der Schweiz 430 314,— schw. Fr., in Frankreich 19 330 080,— frz. Fr., in Deutschland 6 675 426,— RM, in den Niederlanden oberhalb Gorinchem und Krimpen 79 908,— niederl. Gulden, in Belgien 40 604 289 belg. Fr.

Siehe ausführlichere Angaben (ausgeführte Neubauten in Strassburg) in der Beilage auf Seite 84.

III. Nautisches.

A. Personal.

a) Rheinschiffer-Patente.

Zur Ausstellung gelangten:

Zur Führung von					
Schiffen mit eigener Triebkraft	Schiffen ohne eigene Triebkraft	Schiffen mit und ohne eigene Triebkraft	Total 1933	Total 1932	Staaten, welche die Patente ausgestellt haben:
—	—	—	—	—	Schweiz.
14	11	6	31	13	Frankreich.
17	*107*	*11*	*135*	*101*	*Baden.*
11	*30*	—	*41*	*40*	*Bayern.*
22	*44*	*5*	*71*	*35*	*Hessen.*
63	*104*	*37*	*204*	*173*	*Preussen.*
113	285	53	451	349	Deutschland.
265	411	50	726	503	Niederlande.
4	37	—	41	76	Belgien.
396	744	109	1 249	941	

In Frankreich und in Belgien wurden alle Patente nach den neuen Bestimmungen [1]) erteilt, in Deutschland 28 und in den Niederlanden 4.

Ausserdem wurden für die Strecke Strassburg—Basel auf Grund der von der Zentral-Kommission in ihrer Sitzung vom 8. April 1930 angenommenen Ergänzung [2]) des Artikels 1 der Verordnung über die Erteilung von Rheinschiffer-Patenten vom 14. Dezember 1922 in Frankreich 2 Patente, in Deutschland 1 Patent und in den Niederlanden 31 Patente erteilt.

(Siehe die ausführlichen Angaben in der Beilage auf Seite 87.)

---

[1]) Siehe J. B. 1925, Seite 22.

[2]) Siehe J. B. 1930, Seite 25.

b) Steuerleute (Lotsen [1])

Im Jahre 1933 waren auf dem Rhein zwischen Strassburg und Emmerich 422 Steuerleute vorhanden (im Vorjahr 406), wovon 43 französische (Vorjahr 42), 49 badische (Vorjahr 49), 79 bayerische (Vorjahr 69) 85 hessische (Vorjahr 83) und 166 preussische (Vorjahr 163), deutsche 379 (Vorjahr 364). (Für ausführliche Angaben siehe Beilage auf Seite 90.)

c) Schifferschulen.

Nachfolgende Schifferschulen waren während des Jahres 1933 geöffnet:

Strassburg mit 31 Schülern, Miltenberg (Bayern) mit 4 Schülern, Ruhrort mit 18 Schülern und Antwerpen mit 40 Schülern.

d) Löhne.

A. — Schweiz.

In Bezug auf die Entlöhnung des Schiffspersonals der schweizerischen Rheinflotte gelten die gleichen Bemerkungen wie in den vorangegangenen Jahren.

B. — Frankreich.

Innerhalb der französischen Rheinflotte besteht keinerlei amtlicher Tarif oder Gemeinschaftsvertrag für die Löhne. Es können daher keine genauen Auskünfte über die hier gezahlten Löhne geliefert werden. Immerhin stellen die untenstehenden Angaben ziemlich genau den Durchschnittssatz der auf den französischen Fahrzeugen während des Jahres 1933 in Kraft gewesenen Löhne dar. Diese Ziffern enthalten die durchschnittlichen Familienzuschläge, berücksichtigen aber nicht die besonderen Vergütungen für Überstunden, dringliche Leistungen, Arbeit an Feiertagen, aussergewöhnliche Nachtarbeit usw.

Im Vergleich mit den Vorjahren ist eine allgemeine Herabsetzung der Löhne festzustellen, die vor allem an Bord der Schleppkähne ohne eigene Triebkraft fühlbar ist.

Monatslöhne

Kapitän auf Schleppern	1500—1800	Fr.	Matrosen auf Schleppern	800—1050	Fr.
1. Maschinist	1500—1800	»	Schiffsführer	1035—1078	»
1. Steuermann	1000—1400	»	Altmatrose	715— 736	»
2. Steuermann	900—1200	»	Jungmatrose	689— 710	»
2. Maschinist	1000—1300	»	Schiffsjunge (je nach Dienstalter)	274— 355	»
3. Maschinist	900—1150	»			
Heizer (je nach ihrer Anzahl, der Schwere des Dienstes und dem Vorhandensein von Maschinisten)	950—1050	»			

C. — Deutschland (siehe Seite 26).

[1]) Für « Lotsen » wird am Rhein überwiegend der Ausdruck « Steuerleute » und für « Lotsenpatent » der Ausdruck « Steuermannspatent » gebraucht.

D. — Niederland.

a) auf Rheinschleppdampfern.

	Wochenlohn in Gulden.
Kapitäne	34,—
1. Maschinisten	32,—
2. Maschinisten	28,—
Steuerleute (mit Patent)	28,—
Heizer	27,—
Matrosen über 18 Jahre	20,—
Matrosen von 16 bis 18 Jahren	15,—

b) auf Rheinkähnen.

	Wochenlohn in Gulden.
Für Schiffe bis 500 Tonnen :	
Schiffer	26,—
Matrosen (falls eingestellt)	17,—
» » von 501 bis 750 Tonnen :	
Schiffer	26,—
Matrosen	18,—
» » von 751 bis 1000 Tonnen :	
Schiffer	26,—
1. Matrosen	19,—
Schiffsjungen (falls eingestellt)	15,—
» » von 1001 bis 1500 Tonnen :	
Schiffer	26,50
1. Matrosen	20,—
2. Matrosen	18,—
» » von 1501 bis 2000 Tonnen :	
Schiffer	27,50
1. Matrosen	21,—
2. Matrosen	19,—
» » von 2 001 bis 2 500 Tonnen :	
Schiffer	29,—
1. Matrosen	22,—
2. Matrosen	20,—
» » von 2 501 Tonnen und mehr :	
Schiffer	31,50
1. Matrosen	23,—
2. Matrosen	21,—
Schiffsjungen	15,—

Matrosen mit Rheinschifferpatent erhalten einen Gulden per Woche mehr.

Der Kollektivvertrag über Löhne wurde nach Ablauf 1. April 1932 — nicht erneuert.

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					
	Gesamttagelohn für den Schiffer und seinen Gehilfen in belgischen Franken	42.75 à 49.20			—	—
	Tägliche Zulage während des Aufenthalts in den Niederlanden u. in Deutschland in niederländischen Gulden		3.75		—	—
2	Rheinkähne (über 750 t) Tagelohn in belgischen Franken	37.—	32.—	20.—	—	—
	Tägliche Zulage während des Aufenthalts in den Niederlanden und in Deutschland in niederländischen Gulden	2.80	2.20	1.50	—	—
3	Motorschiffe (Spits) (38,50 m) Wochenlohn in belgischen Franken	400.—	260.—	—	—	—
	Wochenprämie in niederl. Gulden	5.—	—	—		
		Kapitän	Steuermann	Matrose		
4	Güterdampfer oder Güter-Motorschiffe					
	Wochenlohn in belgischen Franken	450/550	290/360	227.—	390/405	315.—
	Veränderliche Zusatzprämie					
5	Schraubenschleppdampfer auf der Strecke Antwerpen/Gent-Dordrecht,					
	Wochenlohn in belgischen Franken	395.—	249.—	—	375.—	265.—
	sowie einen Anteil an den Einnahmen von	1½%	1½%	—	1½%	1½%

C. — Deutschland.

Ord. Nr.	Schiffspersonal	Lohntarif zum Tarifvertrag
		Monatsgehälter [1]) in Reichsmark gültig ab 1. Juli 1932
1	Kapitäne, 1. Maschinisten, Maschinisten auf Booten mit einem Maschinisten, Maschinisten auf Güter- und Hafenbooten	220—280
2	Maschinisten auf Kran- und Leichterschiffen	185—240
3	Kran- und Flettschiffsführer	185—240
4	Schiffsführer	180—240
		Wochenlohn in Reichsmark gültig ab 1. Oktober 1932
a)	Steuerleute mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	37.50
b)	Steuerleute mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	36.—
c)	Rudergänger	35.—
d)	Matrosen auf Güterbooten	33.—
e)	Motorbootsführer (m. Patent), Menageleute auf Dampfern, Matrosen auf Hafenbooten	32.—
f)	Matrosen auf Kran- und Flettschiffen	30.60
g)	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit mehr als 4 Berufsjahren	30.—
h)	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit weniger als 4 Berufsjahren	27.—
i)	2. Maschinisten mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	37.50
k)	2. Maschinisten mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	36.—
l)	3. Maschinisten oder Oberheizer	35.—
m)	Heizer mit 6 monatiger Berufstätigkeit	34.50
n)	Heizer ohne 6 monatige Berufstätigkeit	30.—
o)	Maschinenassistenten oder Maschinengehilfen auf Motorschiffen, über 20 Jahre	33.—
p)	Maschinenassistenten oder Maschinengehilfen auf Motorschiffen, unter 20 Jahre	27.35
q)	Schiffsjungen im 1. Jahre	14.—
r)	Schiffsjungen im 2. Jahre	15.—
s)	Schiffsjungen im 3. Jahre	18.—

e) Arbeitsfragen.

Da der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes den Sachverständigenausschuss zur Prüfung der Arbeitsbedingungen auf den hauptsächlichsten Binnenschiffahrtsnetzen Europas, dessen zweite Sitzung auf Antrag einzelner Vertreter der Arbeitgeberschaft von ihm vertagt worden war, nicht einberief, so bleibt die Prüfung der an die Zentral-Kommission gerichtete und im vorigen Jahresbericht erwähnte Beschwerde wegen gewisser sozialer Fragen (Kranken-, Unfall- und andere Versicherungen) vorbehalten.

[1]) Die Verheirateten erhalten ausserdem eine Familienzulage von 5 % des Monatsgehaltes, die gleichfalls in entsprechenden 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 91.

Nach dieser Zusammenstellung bestand die Rheinflotte im Jahre 1933 aus 12.101 Schiffen, wovon 1.175 Schlepper mit 399.732 Pferdestärken, 9.284 Schleppkähne mit 6.706.369 Tonnen Tragfähigkeit, 140 Personenschiffe (einschl. Personen- und Frachtschiffe) mit 42.520 Pferdestärken und 14.036 Tonnen Tragfähigkeit, und 1.502 Güterschiffe (einschl. Tankschiffe) mit 129.974 Pferdestärken und 377.859 Tonnen Tragfähigkeit.

Von den 1.175 Schleppern mit 399.732 Pferdestärken entfallen auf die Schweiz 11 mit 6.455 P. S., auf Frankreich 89 mit 50.395 P. S., auf Deutschland 404 mit 178.036 P. S., auf die Niederlande 638 mit 156.021 P. S. und auf Belgien 33 mit 8.825 P. S.

Von den 9.284 Schleppkähnen mit 6.706.369 Tonnen Tragfähigkeit entfallen auf die Schweiz 72 mit 85.094 Tonnen Tragfähigkeit, auf Frankreich 299 mit 360.864 Tonnen Tragfähigkeit, auf Deutschland 2.202 mit 1.977.135 Tonnen Tragfähigkeit, auf die Niederlande 5.348 mit 3.483.745 Tonnen Tragfähigkeit und auf Belgien 1.363 mit 799.531 Tonnen Tragfähigkeit.

Von den 140 Personenschiffen mit 42.520 P. S. und 14.036 Tonnen Tragfähigkeit entfallen auf Deutschland 124 mit 32.270 P. S. und 9.859 Tonnen Tragfähigkeit und auf die Niederlande 16 mit 10.250 P. S. und 4.177 Tonnen Tragfähigkeit.

Von den 1.502 Güterschiffen (einschl. Tankschiffen) mit 129.974 P. S. und 377.859 Tonnen Tragfähigkeit entfallen auf die Schweiz 11 mit 2.774 P. S. und 5.789 Tonnen Tragfähigkeit, auf Deutschland 139 mit 25.032 P. S. und 56.207 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 1933 wurden 162 Schiffe zur Eichung gebracht (gegen 665 im Jahre 1932), deren Tragfähigkeit 77.319,699 Tonnen betrug (gegen 924.285,095 Tonnen im Jahre 1932).

Ausführlichere Angaben finden sich in der Beilage S. 92.

III B. c) Schiffsatteste.

Zur Ausstellung gelangten in der Schweiz 0 (0 im Jahre 1932), in Frankreich 169 (176 im Jahre 1932), in Baden 43 (65 im Jahre 1932), in Bayern 1 (0 im Jahre 1932), in Hessen 15 (8 im Jahre 1932), in Preussen 98 (203 im Jahre 1932), (Deutschland zusammen 157 gegen 276 im Jahre 1932), in den Niederlanden 89 (198 im Jahre 1932), in Belgien 23 (41 im Jahre 1932), zusammen 438 (691 im Jahre 1932) Schiffsatteste.

(Siehe auch Beilage S. 92.)

III B. d) Sicherheitsmassregeln.

1. Schiffsuntersuchungen.

Im Jahre 1933 wurden 356 Schiffe ohne eigene Triebkraft mit einer Tragfähigkeit von 176.249,194 Tonnen untersucht, gegen 521 mit einer Tragfähigkeit von 275.114,460 Tonnen im Jahre 1932.

Die Zahl der im Jahre 1933 untersuchten Schiffe mit eigener Triebkraft betrug 145 (gegen 170 im Jahre 1932) mit zusammen 22.903 Pferdestärken (gegen 28.338,550 im Vorjahre). (Siehe auch Seite 93.)

2. Floss-Untersuchungen.

Im Jahre 1933 wurden 62 Flösse mit einem Gewicht von 70.058,8 Tonnen untersucht gegen 32 mit einem Gewicht von 32 662 Tonnen im Jahre 1932.
(Siehe auch Seite 94.)

Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Im Jahre 1933 wurden auf dem Rhein während der Fahrt 1.641 Schiffsdampfkessel untersucht gegen 1.670 im Vorjahre.

Die Zahl der ordnungsmässig befundenen Betriebe betrug 1.538 gegen 1.558 im Jahre 1932, die der bemängelten Betriebe 68 gegen 14 im Vorjahre. In 81 Betrieben (gegen 108 im Vorjahre) wurden kleinere, alsbald behobene Unregelmässigkeiten gefunden, und in 1 Fall (2 im Vorjahre) wurde Strafanzeige erhoben.

Nähere Angaben enthält die Beilage Seite 95.

III. C. Unfälle.

Die im Jahre 1933 gemeldeten Unfälle sind die folgenden :

Ordnungs-Nr.	Stromstrecke	Anzahl der Unfälle	Davon sind eingetreten bei Nacht	bei Nebel	Zahl der verunglückten Personen	Zahl der gesunkenen Schiffe	Fahrwassersperrungen Anzahl	Gesamtdauer	Bemerkungen Die Sperrungen erfolgten :
1	Basel—Strassburg	35	—	1	—	1	4	21 Std.	
2	Strassburg—Mannheim	93	—	—	—	—	18	341¼ „	
3	Mannheim—Bingen	18	1	—	—	1	—	—	
4	Bingen—St. Goar	24	3	—	—	1	11	236 Std.	Bingerloch und 2. Fahrwasser
5	St. Goar—Köln	24	2	2	—	5	—	—	
6	Köln—Pannerden	71	6	2	—	3	—	—	
7	Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek	6	4	—	—	—	—	—	
8	Waal	1	—	—	—	1	—	—	
9	Merwede, Noord und Nieuwe Maas	2	—	—	—	2	—	—	
10	Schiffahrtsweg Dordrecht—Wemeldinge	6	—	—	—	6	—	—	
	1933 zusammen	280	16	5	—	20	33	598¼ Std.	
	gegen 1932	262	16	15	12	22	15	42¼ „	
	Mithin 1933 mehr	18	—	—	—	—	18	556 Std.	
	Mithin 1933 weniger	—	—	10	12	2	—	—	

Über die im Jahre 1933 für die verschiedenen Strecken gemeldeten Unfälle kann folgendes mitgeteilt werden :

1. Basel—Strassburg.

Von den 35 Unfällen, die sich im Jahre 1933 auf dieser Strecke ereignet haben, sind 20 durch Festfahren entstanden, 7 bei Schiffbrücken, einer bei der Eisenbahnbrücke Breisach. Durch Anfahren von Senkbrücken und Bauschiffen der Rheinregulierung Kehl-Istein entstanden 4, durch Anfahren des Uferbaues 2 Unfälle. Personen sind nicht zu Schaden gekommen.

2. Strassburg—Mannheim.

Von den 93 Unfällen auf dieser Strecke sind 87 durch Festfahren entstanden, 4 Unfälle ereigneten sich an Schiffbrücken, ausserdem kamen 2 Zusammenstösse vor.

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.

3. Mannheim—Bingen.

Am 20. März 1933 um 17 Uhr fuhr der mit Braunkohlen-Brikett beladene Schleppkahn « Präsident Paul Speiser » als zweites und letztes Schiff im Anhang des Schraubendampfers « Braunkohle 12 » zu Berg. In der Stromenge unterhalb Gernsheim bei km 296,6 begegnete dem Bergzug der Schleppzug des mit 2 Längen zu Tal fahrenden Raddampfers « Karlsruhe 25 ». Beim Vorbeifahren fuhr der Kahn « Präsident Paul Speiser » dem Raddampfer « Karlsruhe 25 » in den Radkasten auf Backbordseite, wurde dadurch leck und sank in etwa 20 Minuten. Die Besatzung mit der Familie des Schiffsführers konnte sich auf den Raddampfer retten. Der am Radkasten beschädigte Dampfer wurde abgeschleppt.

4. Bingen—St. Goar.

Der Schraubendampfer « Vorwärts » befand sich am 20. April mit einem beladenen und 3 leeren Schleppkähnen im Anhang auf der Talfahrt durch das 2. Fahrwasser am Bingerloch. In Stromstation km 28,1 in der Einfahrt zum 2. Fahrwasser erlitt der Dampfer Ruderbruch, wodurch er ausser Kurs geriet und ausserhalb des Fahrwassers bei km 28,4 festkam. Von den abgeworfenen Anhangschiffen geriet der in erster Länge befindliche Kahn « Maria Mathilde » und der leere Kahn « C. E. M. III » an dem Kopf des Trennungswerkes auf Grund. Die beiden leeren Kähne in 2. Länge schwojten um den festgefahrenen Kahn herum und blieben längsseits liegen. Der Dampfer wurde um 15 1/2 Uhr von den Motorschleppern « Jakkular » und « Ernst Hugo » abgeturnt und nach Bingen geschleppt. Der Kahn « Maria Mathilde » erhielt beim Festfahren ein Leck in der Vorkajüte und ausserdem noch Beschädigungen durch den gegen das Hinterschiff auffahrenden in 2. Länge hängenden Kahn « Heinrich Helene ». Der Kahn « Maria Mathilde » konnte erst nach erfolgter Leichterung von dem Motorschlepper « Herkules » abgeschleppt werden. Durch diesen Unfall war das 2. Fahrwasser vom 20. April 9 Uhr bis 23. April 12,45 Uhr gesperrt.

Der Radschlepper « Hugo Stinnes 2 » befand sich am 1. Juni um 7 1/2 Uhr mit einem beladenen und drei leeren Schleppkähnen im Anhang auf der Talfahrt durch das 2. Fahrwasser am Bingerloch. In Stromstation 29,0 versagte das Dampfruder des Schleppdampfers, wodurch er gegen das linksseitige Leitwerk geriet und Leckschaden im Unterschiff und Beschädigungen am Backbordrad erlitt. Die Anhangschiffe wurden losgeworfen und trieben bis Assmanshausen ab, wo sie mit Hilfe von mehreren Motorbooten am r. U. bei km 30,8 geländet wurden. Der havarierte Schleppdampfer wurde um 16 1/2 Uhr von dem Motorschlepper « Herkules » nach der Binger Reede gebracht. Das zweite Fahrwasser war hierdurch von 7 1/2 Uhr bis 17 Uhr gesperrt.

Der Motorschlepper « Martinus » mit den Schraubenbooten « Aleida » und « Hermina » als Vorspann befand sich am 12. November um 15 Uhr mit 2 Schiffen im Anhang auf der Bergfahrt durch das Bingerloch. In Stromstation 28,5 oberhalb des Bingerlochs brach der Schleppstrang des Vorspanndampfers « Aleida », wodurch der Motorschlepper « Martinus » mit den beiden Anhangschiffen treiben ging. Hierbei geriet der in 1. Länge befindliche Kahn « Störk und Fischer » mit dem Hinterschiff gegen die linksseitigen Bingerloch-Felsen, fiel mit dem Vorderschiff nach dem rechten Ufer und kam quer vor die Bingerlochfelsen zu liegen. Durch diesen Unfall wurde das Bingerlochfahrwasser bis zum 16. November, d. h. 3 1/2 Tage gesperrt. Während dieser Zeit wurde der Schleppkahn geleichtert und nach der Leichterung abgeschleppt.

5. St. Goar—Köln.

Am 5. Mai um 8,35 Uhr fuhr das Boot « Magni » mit 2 Anhängen auf der Bergfahrt um das Betteck herum, obwohl die grosse weisse und die kleine rote Flagge an der Wahrschau am Betteck gesetzt war; hier stiess die zweite Länge des Schleppzuges « Magni » mit der ersten Länge des zu Tal fahrenden und gewahrschauten Schleppzuges « Confiance » zusammen, beide Kähne wurden beschädigt, konnten aber die Fahrt fortsetzen.

Am 2. Juni um 16 Uhr kam das Schleppboot « Kannengiesser V » mit 3 Anhängen zu Berg am Taubenwerth, bei km 49,1 vorbei. Hier legte sich der eine Schleppkahn « Harpun 43 » in dem starken, durch die Begegnung von Berg- und Talzug veranlassten Wellenschlag nach Backbordseite, schlug voll Wasser und sank in einer Minute. Am 7. Juni konnte der entladene Kahn nach der Ruhr abgeschleppt werden.

Der mit Kalksteinen beladene Kahn « Katharina » fuhr am 22. Juni um 8 1/4 Uhr vorm. im Schlepp des Bootes « Friedrich Haschke » in 1. Länge zu Tal. Hinter « Katharina » hingen noch 2 leere Anhänge. Beim Aufdrehen bei Neuendorf km 91,3 kam der Kahn dem rechten Ufer zu nahe, zog sich auf der Steinvorlage ein erhebliches Leck zu und sank 80 m vom linken Ufer entfernt. Am 30. August wurde der Kahn gehoben und abgeschleppt.

Der am 28. März bei km 38,7 gesunkene und am 11. April gehobene Kahn « Jeannette Maria » stiess, im Schlepp des Bootes « Heinrich Elskes » zwischen zwei Hebeschiffen hängend, bei km 142,2 mit dem zu Berg fahrenden Güterboot « Industrie 4 » zusammen und sank nochmals. Am 14. April wurde der Kahn erneut gehoben und am 14. nach Duisburg abgeschleppt.

6. Köln—Pannerden.

Am 20. Mai um 16 Uhr fuhr der Radschlepper « Mainz » mit 5 Kähnen im Anhang zu Berg. Bei km 262 wurde er von dem aus dem Krefelder Hafen kommenden Schraubendampfer der Neptunlinie « Niobe » vorderschiffs angefahren. Die Anhangschiffe setzten sofort Anker, und hierbei beschädigte der an 4. Stelle hängende Kahn « Comptoir II » das Querseil der Fähre Uerdingen-Mündelheim, sodass der Fährbetrieb auf einige Stunden eingestellt werden musste. Der nur leicht beschädigte Dampfer « Niobe » fuhr nach dem Zusammenstoss bergwärts. Der Radschlepper « Nancy » konnte erst nach erfolgter Reparatur am 21. Mai die Reise bergwärts fortsetzen.

Am 22. November um 7,15 Uhr fuhr das Schleppboot « Droma » mit mehreren Anhängen ungleicher Höhe mit dem Schleppzug « Baden XII » bei Wittlaer, km 255,5 zu Berg. Als plötzlich dichter Nebel eintrat, stiess das 4. Anhangschiff « Theo » des Schleppzuges « Baden XII » mit dem in 3. Länge hängenden Tankschiff « Amsterdam » des Schleppzuges « Droma » zusammen. Hierbei wurde dem Tankschiff « Amsterdam » die Reeling stark eingedrückt und 2 Poller abgerissen. « Theo » wurde nicht beschädigt ; der Schleppzug « Droma » mit « Amsterdam » im Anhang konnte seine Fahrt fortsetzen.

7. Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek.

Von den 6 Unfällen auf dieser Strecke wurde 1 verursacht durch Leckage, 1 durch Stossen auf einen Anker im Fahrwasser, 3 durch auf den Grund stossen und 1 durch Zusammenstoss. Um ein Sinken zu verhüten, sind 5 dieser Schiffe in der Nähe des Ufers auf den Grund gesetzt worden.

8. Waal.

Der einzige Unfall auf dieser Strecke — das Sinken eines Segelschiffes — wurde durch Sturm verursacht.

9. Merwede, Noord, Nieuwe Maas.

Von den auf dieser Strecke vorgefallenen 2 Unfällen (bei denen die 2 Schiffe gesunken sind) ist einer durch Zusammenstoss und der andere durch schweren Wellenschlag verursacht worden.

10. Schiffahrtsweg von Dordrecht nach Wemeldinge.

Von den auf dieser Strecke vorgefallenen 6 Unfällen (bei denen die 6 Schiffe gesunken sind) sind 3 durch Sturm, einer durch Reissen des Schleppstranges infolge starken Windes, einer durch Anstossen an einen Hafendamm und einer durch Anstossen an das Ufer verursacht worden.
