

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

III. Nautisches

[urn:nbn:de:bsz:31-257762](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257762)

III. B. Material.

II. B. Häfen. (d)

Für Unterhaltung und Neubauten sind folgende Beträge verausgabt worden: in der Schweiz 167 665,— schw. Fr., in Frankreich 11 636 667,— frz. Fr., in Deutschland 8 827 861,— RM., in den Niederlanden oberhalb Gorinchem und Krimpen 148 425,— niederl. Gulden, in Belgien 4.433.602,— belg. Fr.

Siehe ausführlichere Angaben (u. a. ausgeführte Neubauten in Strassburg) in der Beilage auf Seite 74.

III. Nautisches.

A. Personal.

a) Rheinschiffer-Patente.

Zur Ausstellung gelangten:

Zur Führung von			Total 1934	Total 1933	Staaten, welche die Patente ausgestellt haben:
Schiffen mit eigener Triebkraft	Schiffen ohne eigene Triebkraft	Schiffen mit und ohne eigene Triebkraft			
—	—	—	—	—	Schweiz.
4	21	3	28	31	Frankreich.
39	100	10	149	135	Baden.
30	41	—	71	41	Bayern.
12	56	11	79	71	Hessen.
64	167	73	304	204	Preussen.
145	364	94	603	451	Deutschland.
179	451	46	676	726	Niederlande.
5	42	—	47	41	Belgien.
333	878	143	1 354	1 249	

In Frankreich und in Belgien wurden alle Patente nach den neuen Bestimmungen¹⁾ erteilt, in Deutschland 60 und in den Niederlanden 9.

Ausserdem wurden für die Strecke Strassburg—Basel auf Grund der von der Zentral-Kommission in ihrer Sitzung vom 8. April 1930 angenommenen Ergänzung²⁾ des Artikels 1 der Verordnung über die Erteilung von Rheinschiffer-Patenten vom 14. Dezember 1922 in den Niederlanden 16 Patente erteilt.

(Siehe die ausführlichen Angaben in der Beilage auf Seite 77.)

¹⁾ Siehe J. B. 1925 Seite 22.

²⁾ Siehe J. B. 1930 Seite 25.

b) Lotsen (Steuerleute¹⁾)

Im Jahre 1934 waren auf dem Rhein zwischen Strassburg und Emmerich 403 Steuerleute vorhanden (im Vorjahr 422), wovon 43 französische (Vorjahr 43), 55 badische (Vorjahr 49), 86 bayerische (Vorjahr 49), 85 hessische (Vorjahr 79) und 134 preussische (Vorjahr 166), zusammen deutsche 360 (Vorjahr 379). (Für ausführliche Angaben siehe Beilage auf Seite 80.)

c) Schifferschulen.

Nachfolgende Schifferschulen waren während des Jahres 1934 geöffnet:

Strassburg mit 23 Schülern, Miltenberg (Bayern) mit 9 Schülern, Ruhrort mit 66 Schülern und Antwerpen mit 37 Schülern.

d) Löhne.

In der Schweiz, Frankreich, Deutschland und den Niederlanden sind die Löhne dieselben geblieben wie im Jahre 1933. (Siehe J. B. 1933 S. 23 u. ff.)

Von Belgien liegen folgende Angaben vor:

Ord.-Nr.	Art der Schiffe	Schiffer	Matrose	Schiffsjunge	2. Matrose	Heizer
1	Schiffe von 38,50 m bis 47 m Gesamttage-lohn für den Schiffer und seinen Gehilfen in belgischen Franken Tägliche Zulage während des Aufenthalts in den Niederlanden u. in Deutschland in niederländischen Gulden	42.75	—	—	—	—
		3.75	—	—	—	—
2	Kempenaars von 50 m Gesamttage-lohn für den Schiffer und seinen Gehilfen in belgischen Franken Tägliche Zulage während des Aufenthalts in den Niederlanden und in Deutschland in niederländischen Gulden	49.20	—	—	—	—
		4.—	—	—	—	—
3	Rheinkähne: 750-1050 t Tagelohn in belgischen Franken	37.—	32.—	20.—	—	—
		2.80	2.20	1.50	—	—
	Rheinkähne: 1050-1300 t Tagelohn in belgischen Franken	37.—	32.—	—	30	—
		2.80	2.20	—	2	—
4	Motorschiffe (Spits) (38,50 m) Wochenlohn in belgischen Franken Wochenzulage in niederl. Gulden	Kapitän	Steermann	Matrose	Maschinist	
		400.—	260.—	—	—	—
		27.—	18.—	—	—	—
5	Güterdampfer oder Güter-Motorschiffe Wochenlohn in belgischen Franken Wochenprämie in niederl. Gulden	450/550	291/360	227.—	391,5/405	315.—
		5.—	—	—	—	—
6	Schraubenschleppdampfer auf der Strecke Antwerpen/Gent-Dordrecht u. zurück Wochenlohn in belgischen Franken sowie einen Anteil an den Einnahmen von	395.—	249.—	—	375.—	265.—
		1½%	1½%	—	1½%	½%

e) Arbeitsfragen.

Die im vorigen Jahresbericht geschilderte Sachlage hat keine Änderungen erfahren.

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

III. B. Material.

a) Zusammensetzung der Rheinflotte.

Die Angaben über die Zusammensetzung der Rheinflotte befinden sich in der Beilage auf Seite 81.

Nach dieser Zusammenstellung bestand die Rheinflotte im Jahre 1934 aus 11.959 Schiffen, wovon 1.221 Schlepper mit 411.224 Pferdestärken, 8.873 Schleppkähne mit 6.609.751 Tonnen Tragfähigkeit, 139 Personenschiffe (einschl. Personen- und Frachtschiffe) mit 42.443 Pferdestärken und 13.796 Tonnen Tragfähigkeit, und 1.726 Güterschiffe (einschl. Tankschiffe) mit 160.875 Pferdestärken und 437.006 Tonnen Tragfähigkeit.

Von den 1.221 Schleppern mit 411.224 Pferdestärken entfallen auf die Schweiz 12 mit 6.965 P. S., auf Frankreich 88 mit 50.155 P. S., auf Deutschland 415 mit 181.694 P. S., auf die Niederlande 673 mit 169.385 P. S. und auf Belgien 33 mit 11.025 P. S.

Von den 8.873 Schleppkähnen mit 6.609.751 Tonnen Tragfähigkeit entfallen auf die Schweiz 67 mit 79.191 Tonnen Tragfähigkeit, auf Frankreich 298 mit 362.722 Tonnen Tragfähigkeit, auf Deutschland 2.205 mit 1.973.819 Tonnen Tragfähigkeit, auf die Niederlande 5.089 mit 3.431.254 Tonnen Tragfähigkeit und auf Belgien 1.214 mit 762.765 Tonnen Tragfähigkeit.

Von den 139 Personenschiffen mit 42.443 P. S. und 13.796 Tonnen Tragfähigkeit entfallen auf Deutschland 124 mit 32.643 P. S. und 9.890 Tonnen Tragfähigkeit und auf die Niederlande 15 mit 9.800 P. S. und 3.916 Tonnen Tragfähigkeit.

Von den 1.726 Güterschiffen (einschl. Tankschiffen) mit 160.875 P. S. und 437.006 Tonnen Tragfähigkeit entfallen auf die Schweiz 27 mit 9.022 P. S. und 12.723 Tonnen Tragfähigkeit, auf Deutschland 161 mit 30.386 P. S. und 66.619 Tonnen Tragfähigkeit, auf die Niederlande 1.418 mit 121.467 P. S. und 320.864 Tonnen Tragfähigkeit und auf Belgien 120 mit 36.800 Tonnen Tragfähigkeit.

III B. b) Eichwesen.

Im Jahre 1934 wurden 294 Schiffe zur Eichung gebracht (gegen 162 im Jahre 1933), deren Tragfähigkeit 146.767,417 Tonnen betrug (gegen 77.319,699 Tonnen im Jahre 1933). Ausführlichere Angaben finden sich in der Beilage S. 82.

III B. c) Schiffsatteste.

Zur Ausstellung gelangten in der Schweiz 0 (0 im Jahre 1933), in Frankreich 88 (169 im Jahre 1933), in Baden 51 (43 im Jahre 1933), in Bayern 2 (1 im Jahre 1933), in Hessen 18 (15 im Jahre 1933), in Preussen 161 (98 im Jahre 1933), (Deutschland zusammen 232 gegen 157 im Jahre 1933), in den Niederlanden 219 (89 im Jahre 1933), in Belgien 28 (23 im Jahre 1933), zusammen 567 (438 im Jahre 1933) Schiffsatteste.

(Siehe auch Beilage S. 82.)

III B. d) Sicherheitsmassregeln.

1. Schiffsuntersuchungen.

Im Jahre 1934 wurden 395 Schiffe ohne eigene Triebkraft mit einer Tragfähigkeit von 223.362,603 Tonnen untersucht, gegen 356 mit einer Tragfähigkeit von 176.249,194 Tonnen im Jahre 1933.

Die Zahl der im Jahre 1934 untersuchten Schiffe mit eigener Triebkraft betrug 273 (gegen 145 im Jahre 1933) mit zusammen 36.693 Pferdestärken (gegen 22.903 im Vorjahre).

(Siehe auch Seite 83.)

2. Floss-Untersuchungen.

Im Jahre 1934 wurden 65 Flösse mit einem Gewicht von 51.978,000 Tonnen untersucht gegen 62 mit einem Gewicht von 70.058,800 Tonnen im Jahre 1933.

(Siehe auch Seite 84.)

3. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Im Jahre 1934 wurden auf dem Rhein während der Fahrt 972 Schiffsdampfkessel untersucht gegen 1.641 im Vorjahre.

Die Zahl der ordnungsmässig befundenen Betriebe betrug 827 gegen 1.538 im Jahre 1933, die der bemängelten Betriebe 111 gegen 68 im Vorjahre. In 132 Betrieben (gegen 81 im Vorjahre) wurden kleinere, alsbald behobene Unregelmässigkeiten gefunden, und in 5 Fällen (1 im Vorjahre) wurde Strafanzeige erhoben.

Nähere Angaben enthält die Beilage Seite 85.

III. B. Material.

a) Zusammensetzung der Rheinflotte.

III. C. Unfälle.

Die im Jahre 1934 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	28	—	3	1	2	3	102 1/2 Std.	
2	Strassburg—Mannheim	74	2	—	1	1	17	324 1/2 "	
3	Mannheim—Bingen	47	4	2	—	6	1	2 "	
4	Bingen—St. Goar	27	1	—	—	—	5	186 "	2. Fahrwasser Bingerloch und Cauber Wasser bei St. Goar
5	St. Goar—Köln	65	3	14	4	1	1	2 "	
6	Köln—Pannerden	44	6	4	4	2	—	—	
7	Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek	6	2	—	—	2	—	—	
8	Waal	6	—	—	—	2	—	—	
9	Merwede, Noord und Nieuwe Maas	—	—	—	—	—	—	—	
10	Schiffahrtsweg Dordrecht—Wemel- dinge	2	1	—	—	2	—	—	
	1934 zusammen	299	19	23	10	18	27	617 Std.	
	gegen 1933	280	16	5	—	20	33	598 1/4 "	
	Mithin 1934 } mehr	19	3	18	10	—	—	18 1/4 Std.	
	} weniger	—	—	—	—	2	6	—	

Über die im Jahre 1934 für die verschiedenen Strecken gemeldeten Unfälle kann folgendes mitgeteilt werden :

1. Basel—Strassburg.

Von den 28 Unfällen, die sich im Jahre 1934 auf dieser Strecke ereignet haben, sind u. a. 19 durch Festfahren entstanden, 2 durch Anfahren der Schiffbrücke Weisweil—Schönau, 2 durch Bootsschäden, 3 durch Zusammenstoss. In 1 Fall ist eine Baggerschutte infolge unrichtiger Festlegung am Mittelpoller gesunken, wodurch das Fahrwasser 72 Stunden gesperrt war ; in einem andern Fall ist ein Schiff, 10 m vom badischen Ufer, gesunken, wobei ein Mann ertrank.

2. Strassburg—Mannheim.

Von den 74 Unfällen auf dieser Strecke sind 70 durch Festfahren entstanden, 1 ereignete sich bei der Schiffbrücke Seltz—Plittersdorf, wobei ein Mann ertrank, 2 Fälle sind durch Zusammenstoss entstanden. In 1 Fall ist ein Schiff infolge Reissens des Schleppseils gesunken.

3. Mannheim—Bingen.

Grosse Havarie verursachte der Zusammenstoss zweier Kähne. Beide Fahrzeuge sanken. Schiffe und Ladung wurden geborgen und abgeschleppt. Menschenleben waren nicht zu beklagen.

4. Bingen—St. Goar.

Von den 27 Unfällen, die sich auf dieser Strecke ereignet haben, sind folgende als bemerkenswert zu verzeichnen:

Der Schleppkahn « Marie-Lina » befand sich am 9. Januar auf der Bergfahrt als 3. Anhang vom Schleppdampfer « Rheinfahrt XII ». Beim Durchfahren des Bingerlochs erlitt der Kahn Schleppstrangbruch und ging treiben. Bei dem Versuch mit dem Buganker, das abtreibende Schiff zu halten, brachen auch die Ankerketten, sodass der Anker verloren ging. Der Kahn trieb weiter ab und konnte dann am Leitwerk in km 29,2/3 gelandet werden. Beim Abtreiben erlitt der Kahn am Hinterschiff Leckschaden. Am 12. Januar wurde er nach erfolgter Leichterung weiter zu Berg geschleppt. Das Bingerlochfahrwasser war 2 1/2 Stunden gesperrt bis der verlorene Anker wiedergefunden war.

Der Schleppdampfer « Kannengiesser VI » befand sich am 28. Januar mit dem mit Zement beladenen Schleppkahn « Agnes » auf der Talfahrt. In der Einfahrt zum 11. Fahrwasser, bei km 28,1, bekam der Kahn « Agnes » im Vorderschiff und ersten Laderaum ein Leck. Infolge tieferen Einsinkens geriet er im 11. Fahrwasser bei km 28,9 mit dem Vorderschiff auf Grund und musste seinen Schleppstrang abwerfen. Der Kahn schwojzte zu Tal ein und kam stromrecht festzuliegen. Nach erfolgter Leichterung konnte das Schiff am 1. Februar von der Unfallstelle abgeschleppt werden. Das II. Fahrwasser war vom 28. Januar 7,45 Uhr bis 1. Februar 15,30 Uhr gesperrt.

Als zweiter Anhang des Schleppdampfers « Kannengiesser V » war der Schleppkahn « Damco 25 » am 4. April auf der Bergfahrt. In Stromstation km 42,5, im Kauber Wasser, geriet der Kahn, während der Schleppdampfer kurze Zeit seine Fahrt verlangsamten musste, an der linken Fahrwassergrenze auf Grund und kam fest. Nach erfolgter Leichterung wurde er am 8. April weiter zu Berg geschleppt. Das Kauber-Wasser war durch den Unfall für 2 Tage gesperrt.

Der Schleppkahn « De Zoon Josef » befand sich am 31. Juli im Anhang des Schraubendampfers « Sélestat » auf der Bergfahrt. Beim Durchfahren des Bingerlochs lief das Schiff aus dem Ruder, geriet unterhalb des linksseitigen Lochfelsens, in Stromstation km 28,7 auf Grund und kam fest. Nach erfolgter Leichterung wurde es am 1. August von der Unfallstelle abgeschleppt. Das Bingerlochfahrwasser war durch den Unfall 24 Stunden gesperrt.

5. St. Goar—Köln.

Von den 65 Unfällen, die sich auf dieser Strecke ereignet haben, sind folgende als bemerkenswert zu verzeichnen:

Der Doppelschraubenschleppdampfer « Rhenania II » befand sich am 2. März auf der Bergfahrt mit 3 beladenen Anhangschiffen. Bei km 156,0 wollte er als 4. Anhang den Schleppkahn « Rhenania 10 » aufnehmen; hierbei explodierte der Backbordkessel der « Rhenania II ». Der 2. Maschinist und ein Heizer wurden schwer verbrüht und starben beide im Krankenhaus zu Bonn. Das Boot wurde noch am selben Tage nach einer Werft abgeschleppt.

Der Schraubendampfer « Ottilie » befand sich am 10. März auf der Bergfahrt mit 2 leeren Kähnen im Anhang. In Stromstation km 102 musste er am Abend wegen plötzlich auftretenden

Nebels in der Verlängerung der Nordspitze des Urmitzer Werthes, ausserhalb des Fahrwassers, vor Anker gehen. Da der Nebel auch am nächsten Morgen an der Liegestelle anhielt, blieb der Schleppzug weiter vor Anker. Oberhalb Urmitz war es hell, sodass die Schiffe fahren konnten. Gegen 7 1/2 Uhr kam der Schlepper « Franz Haniel 17 » mit 4 leeren Anhängeschiffen in langsamer Fahrt oberhalb Urmitz zu Tal. Als der Kapitän die Nebelwand am unteren Ende des Urmitzer Werthes in Sicht bekam, gab er Nebelsignal, die auch von unterhalb erwidert wurden. Da der Talschleppzug wegen der geringen Fahrwasserbreite bei dem niedrigen Wasserstande am Urmitzer Werth nicht aufdrehen konnte, musste er in den dichten Nebel hineinfahren, um unterhalb des Werthes aufzudrehen. Hierbei wurde die « Ottilie, » die vorher nicht gesehen werden konnte, von der ersten Länge und dann nochmals von der zweiten Länge des Schleppzuges so stark angefahren, dass das Boot in kurzer Zeit sank. Die Besatzung konnte von den aufdrehenden Schiffen an Bord genommen werden. Am 26. März wurde das Schiff gehoben und abgeschleppt.

Am 26. März gegen 20 Uhr kam das Güterboot « Industrie IX » bei Sankt Goar zu Tal und wollte aufdrehen, um vor Anker zu gehen. Beim Aufdrehen wurde der Kapitän durch die Scheinwerfer eines auf der Landstrasse fahrenden Autos geblendet und verlor die Gewalt über sein Boot, sodass es auf Grund geriet. Am anderen Morgen wurde das Güterboot vom Radschleppdampfer « Konrad Fendel » abgezogen und konnte seine Reise fortsetzen.

Am 26. November lag das Schleppboot « Rhenania XII » mit seinem Talzug infolge Nebels bei Stromstation km 81,0 am rechten Ufer bei Oberlahnstein vor Anker. Auf erster Länge hingen 2 beladene, dahinter 2 leere Kähne. Der Schleppkahn « Baden 14 » hing auf erster Länge backbords und war mit 1000 Tonnen Weizen beladen. Da der Nebel nachliess, konnte gegen 12,45 Uhr die Talfahrt fortgesetzt werden. Der Schleppzug drehte nach dem linken Ufer um, wobei die erste Länge dem Ufer zu nahe kam und der Kahn « Baden 14 » so stark ruckte, dass die Lauf- und Beitrossen der beiden nebeneinander hängenden Schiffe zerrissen. Die hintere Länge warf die Schlepptrossen los und blieb auf ihren Achteranker halten, sodass diese Kähne nicht beschädigt wurden. « Baden 14 » trieb weiter zu Tal und ging mit dem Schiff über den etwa 25 m seitwärts im Strom sitzenden Buganker des an der Ladestelle liegenden Schiffes « Rhenserbrunnen 2 ». Der Buganker hatte sich in dem Schiffsboden festgesetzt und wurde mitgeschleift. Die am Ufer befestigten Trossen des « Rhenserbrunnen 2 » zerrissen und das Hinterschiff wurde gegen das Ufer gedrückt, wobei das Ruder abfiel und die Ruderanlage stark beschädigt wurde, während das Vorderschiff durch den im Schiffsboden der « Baden 14 » festsitzenden Buganker talwärts mitgeschleift wurde. Etwa 300 m talwärts wurde der Buganker wieder frei und das Schiff blieb dann, nachdem es seinen Achteranker gesetzt hatte, liegen und konnte nach Setzen der Buganker stromrecht zum linken Ufer gebracht werden, wo es sank. Inzwischen hatten sich die Räume 1, 2 und 8 mit Wasser gefüllt, das durch Pumpen zurückgehalten werden konnte. Aus Raum 1 war der Weizen durch das Leck abgetrieben. « Rhenserbrunnen 2 » wurde wieder an seine Liegestelle geschleppt, um entladen zu werden. Nach Leichterung und Abdichtung der Lecks konnte « Baden 14 » zur Instandsetzung auf eine Werft geschleppt werden.

6. Köln—Pannerden.

Von den 44 Unfällen, die sich auf dieser Strecke ereignet haben, sind folgende als bemerkenswert zu verzeichnen:

Der Schleppkahn « L 17 » der Firma Lehnkerings & Cie in Emden fuhr am Abend des 14. Februar auf sich selbst zu Tal. Als das Schiff bei Himmelgeist, in Stromstation km 227,4, gegen 19 Uhr aufdrehen wollte um dort zu übernachten, stiess es mit dem Schiff « Rheinfels »

A. Güterverkehr

a) Güterverkehr auf dem Rhein und in den Häfen

dem ersten Anhang des zu Berg fahrenden Schleppzuges « Jos. Schürmann I » zusammen und wurde so schwer beschädigt, dass es nach 1 1/2 Stunden bei km 227,5/6 sank. Das Schiff « Rheinfels » wurde nur leicht beschädigt.

Das eiserne Motorschiff « Lahnfahrt VI » befand sich am 4. Oktober mit 98 Tonnen Dachziegeln beladen auf der Talfahrt nach Wesel. Unterhalb der Baerler Rheinbrücke begegnete es den Bergbooten « Haniel 7 » und « Rhenania 12 » sowie dem Boot « M. 208 ». Die beiden ersten fuhren auf der Backbordseite, letzteres auf Steuerbordseite an « Lahnfahrt VI » vorbei. Da das Schiff eine Deckladung von 40 bis 50 m hatte, legte es sich durch den starken Wellenschlag und den herrschenden Wind auf die Seite und schöpfte Wasser. Der Schiffer versuchte sein Schiff zwischen den vor Anker liegenden Schiffen « Nebraska » und « Atlas » hindurch aufs Land zu setzen ; hierbei kenterte es und legte sich auf die Backbordseite. Der Schiffer mit Frau und Kind wurde gerettet, während der Matrose und dessen Frau ertranken. Am 23. Oktober wurde das Schiff gehoben und aus dem Flussbett entfernt sowie die in den Strom gestürzte Ladung beseitigt.

Am 20. November befand sich der Schleppkahn « Gott mit uns » mit Kies beladen im Anhang des Bootes « Rheinkies 10 » auf der Bergfahrt. Als der Schleppzug die Homberger Rheinbrücke durchfahren hatte, kam sehr starker Nebel auf, der ihn zwang vor Anker zu gehen ; hierbei riss die Ankerkette. Trotzdem sofort der Reserveanker gesetzt wurde, ging das Schiff « Gott mit uns » treiben und legte sich in dichtem Nebel quer vor den linken Pfeiler der Homburger Brücke ; hierbei brach 1/3 des Hinterschiffes ab. Am 4. Dezember wurde das Schiff von der Unfallstelle entfernt und zu einer Werft geschleppt.

7. Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek.

Von den 6 Unfällen auf dieser Strecke sind 3 verursacht durch Festfahren, 1 durch Zusammenstoss, 1 durch Kentern und 1 durch Wellenschlag.

8. Waal.

Von den 6 Unfällen auf dieser Strecke sind 2 verursacht durch Festfahren, 2 durch Zusammenstöße, 1 durch Sturm und 1 durch Anfahen des Pfeilers der Eisenbahnbrücke bei Nymwegen.

9. Merwede, Noord, Nieuwe Maas.

Keine Unfälle.

10. Schiffahrtsweg von Dordrecht nach Wemeldinge.

Die 2 Unfälle auf dieser Strecke sind verursacht durch Anfahen und durch schweren Wellenschlag.