

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

III. Nautisches

[urn:nbn:de:bsz:31-257777](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257777)

III. Nautisches.

A. Personal.

a) Rheinschiffer-Patente.

Ausgestellt wurden :

Zur Führung von			Total 1935	Total 1934	Staaten, welche die Patente ausgestellt haben :
Schiffen mit eigener Triebkraft	Schiffen ohne eigene Triebkraft	Schiffen mit und ohne eigene Triebkraft			
1	—	—	1	—	Schweiz.
4	18	3	20	28	Frankreich.
148	327	102	582	603	Deutschland.
149	423	23	595	676	Niederlande.
1	44	—	45	47	Belgien.
303	812	128	1 243	1 354	

In Belgien wurden alle Patente nach den neuen Bestimmungen (siehe J. B. 1925, Seite 22) erteilt, in Frankreich 8, in Deutschland 38 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 Ergänzung (Siehe J. B. 1930 Seite 25) des Artikels 1 der Verordnung über die Erteilung von Rheinschiffer-Patenten vom 14. Dezember 1922 in den Niederlanden 10 Patente erteilt.

(Siehe die ausführlichen Angaben in der Beilage auf Seite 69.)

b) Lotsen (Steuerleute ¹⁾)

Im Jahre 1935 waren auf dem Rhein zwischen Strassburg und Emmerich 405 Steuerleute vorhanden (im Vorjahr 403), wovon 40 französische (Vorjahr 43) und 365 deutsche (Vorjahr 360). (Für ausführliche Angaben siehe Beilage auf Seite 72.)

c) Schifferschulen.

Nachfolgende Schifferschulen waren während des Jahres 1935 geöffnet :

Strassburg mit 31 Schülern, Ruhrort mit 65 Schülern und Antwerpen mit 27 Schülern.

d) Löhne.

In der Schweiz, Frankreich, Deutschland und den Niederlanden sind die Löhne dieselben geblieben wie in den Jahren 1933 und 1934. (Siehe J. B. 1933 S. 23 u. ff.)

Nur werden in Deutschland an Stelle des monatlichen Mindestlohnes von 180 RM für Schiffsführer auf dem Rhein für Schiffsführer der Mainschiffahrtsunternehmungen auf Schiffen bis 300 t nur 160 RM gezahlt.

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

Von Belgien liegen folgende Angaben vor :

Ord.-Nr.	Art der Schiffe	Schiffer	Matrose	2. Matrose	Schiffsjunge	Heizer
1	Schiffe (Spits) von 38,50 m bis 47 m und Kempenaars (50 m) Gesamttagelohn für den Schiffer und seinen Gehilfen in belgischen Franken Tagelohn während des Aufenthalts im Ausland in niederländischen Gulden ..	42.75/49.20		—	—	—
2	Rheinkähne : über 750 t Tagelohn in belgischen Franken Tagelohn während des Aufenthalts im Ausland in niederländ. Gulden	41.— 2.80	33.— 2.20	31 2.—	22 1.50	— —
3	Motorschiffe (Spits) (38,50 m) Wochenlohn in niederländischen Gulden Wochenprämie in ..	27.— 3.—	Steuermann 18.— 2.—	— —	— —	— —
4	Güterdampfer oder Güter-Motorschiffe Wochenlohn in belgischen Franken Wochenprämie in niederl. Gulden	Kapitän 225/247.50 15.50/17.15 330.—	Steuermann 118.5/180 10.30/14.65 52.50	Matrose 94.5/118 6.55/8.15	Maschinist 180/202.50 12.50/14.65	135.50/159.50 9.40/10.90
5	Schraubenschleppdampfer auf der Strecke Antwerpen/Gent-Dordrecht u. zurück Wochenlohn in belgischen Franken sowie einen Anteil an den Einnahmen von	375.— ¼ %	249.— ½ %	—	356.— ¼ %	265.— ½ %

e) Arbeitsfragen.

Die im Jahresbericht 1933 geschilderte Sachlage hat auch im Jahre 1935 keine Änderungen erfahren.

III. B. Material.

a) Zusammensetzung der Rheinflotte.¹⁾

Die Rheinflotte bestand im Jahre 1935 aus 12.023 Schiffen, wovon 1230 Schlepper, 8865 Schleppkähne, 144 Personenschiffe und 1784 Güterschiffe, die sich auf die verschiedenen Länder wie folgt verteilen :

	Schweiz	Frankreich	Deutschland	Niederland	Belgien	Zusammen	Vorjahr
Schlepper	12	87	435	673	23	1.230	1.221
Schleppkähne ..	67	297	2.214	5.089	1.198	8.865	8.873
Personenschiffe .	—	—	129	15	—	144	139
Güterschiffe	43	—	193	1.418	130	1.784	1.726
Total Schiffe ..	122	384	2.971	7.195	1.351	12.023	11.959

Bemerkenswert ist die Zunahme der Anzahl der Güterschiffe, die sich im Jahre 1935 gegenüber dem Vorjahre um 58 vermehrt hat, wovon 16 auf die Schweiz, 32 auf Deutschland und 10 auf Belgien entfallen.

Ausführlichere Angaben sind aus der auf Seite 73 befindlichen Zusammenstellung ersichtlich.

¹⁾ Die letzte fünfjährige Zählung der Rheinflotte hat in den Niederlanden im Jahre 1934 stattgefunden. Es haben deshalb noch diese Zahlen zu gelten.

III B. b) Eichwesen.

Im Jahre 1935 wurden 349 Schiffe geeicht (gegen 294 im Jahre 1934), ihre Tragfähigkeit betrug 215.701,690 Tonnen (gegen 146.767,417 Tonnen im Jahre 1934).

Ausführlichere Angaben finden sich in der Beilage Seite 74.

III B. c) Schiffsatteste.

Ausgestellt wurden in der Schweiz 7 (0 im Jahre 1934), in Frankreich 48 (88 im Jahre 1934), in Deutschland 294 (gegen 232 im Jahre 1934), in den Niederlanden 160 (219 im Jahre 1934), in Belgien 64 (28 im Jahre 1934), zusammen 573 (567 im Jahre 1934) Schiffsatteste. (Siehe auch Beilage Seite 74.)

III B. d) Sicherheitsmassregeln.

1. Schiffsuntersuchungen.

Im Jahre 1935 wurden 490 Schiffe ohne eigene Triebkraft mit einer Tragfähigkeit von 280.116,810 Tonnen untersucht, gegen 395 mit einer Tragfähigkeit von 223.362,603 Tonnen im Jahre 1934.

Die Zahl der im Jahre 1935 untersuchten Schiffe mit eigener Triebkraft betrug 302 (gegen 273 im Jahre 1934) mit zusammen 50.593 Pferdestärken (gegen 36.693 im Vorjahre).

(Siehe auch Seite 75.)

2. Floss-Untersuchungen.

Im Jahre 1935 wurden 54 Flösse mit einem Gewicht von 39.992,000 Tonnen untersucht gegen 65 mit einem Gewicht von 51.978,000 Tonnen im Jahre 1934.

(Siehe auch Seite 76.)

3. Untersuchungen der Schiffsdampfkessel.

Im Jahre 1935 wurden auf dem Rhein während der Fahrt 1233 Schiffsdampfkessel untersucht gegen 972 im Vorjahre.

Die Zahl der ordnungsmässig befundenen Betriebe betrug 1120 gegen 827 im Jahre 1934 die der bemängelten Betriebe 88 gegen 111 im Vorjahre. In 109 Betrieben (gegen 132 im Vorjahre) wurden kleinere, alsbald behobene Unregelmässigkeiten gefunden, und in 2 Fällen (5 im Vorjahre) wurde Strafanzeige erhoben.

Nähere Angaben enthält die Seite 77.

III. C. Unfälle.

Die im Jahre 1935 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	13	—	—	—	—	—	—	
2	Strassburg—Mannheim	38	1	—	—	5	8	191 ¾ Std.	
3	Mannheim—Bingen	19	—	1	1	2	—	—	
4	Bingen—St. Goar	17	1	1	—	1	1	10 ¼ Std.	im Bingerloch und im 2. Fahrwasser
5	St. Goar—Köln	38	4	5	5	4	—	—	
6	Köln—Pannerden	30	5	—	—	5	—	—	
7	Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek	8	1	—	—	2	—	—	
8	Waal	6	4	—	2	6	—	—	
9	Merwede, Noord und Nieuwe Maas	6	2	—	—	6	—	—	
10	Schiffahrtsweg Dordrecht—Wemeldinge	1	—	—	—	1	—	—	
	1935 zusammen	176	18	7	8	32	9	202 Std.	
	gegen 1934	299	19	23	10	18	27	617 *	
	Mithin 1935					14			
	} mehr	—	—	—	—	—	—	—	
	} weniger	123	1	16	2	—	18	415 Std.	

Über die im Jahre 1935 für die verschiedenen Strecken gemeldeten Unfälle kann folgendes mitgeteilt werden :

1. Basel—Strassburg.

Von den 13 Unfällen, die sich auf dieser Strecke ereignet haben, sind 5 durch Festfahren entstanden, 5 durch Anfahren an Schiffbrücken und 3 durch Bootsschäden (Maschinendefekte).

2. Strassburg—Mannheim.

Von den 38 Unfällen auf dieser Strecke sind 30 durch Festfahren entstanden, 2 ereigneten sich bei der Schiffbrücke Speyer, 1 bei der Schiffbrücke Maximiliansau, 1 Fall ist durch Zusammenstoß entstanden. In einem Fall ist ein Schiff infolge Leckwerdens aus unbekannter Ursache gesunken. In 2 Fällen wurden am Ufer vermehrte Schiffe beschädigt, die beide untergingen. In 1 Fall ging bei der Ausfahrt aus dem Hafen in den Strom ein Teil der Decklast (Holz) über Bord, wobei das Schiff Wasser schöpfte und sank.

3. Mannheim—Bingen.

Von den 19 Unfällen auf dieser Strecke verursachte ein Güterdampfer beim Aufdrehen zur Talfahrt einen schweren Zusammenstoß. Er rammte hierbei einen am Ufer vermährten Kahn, der unterging.

4. Bingen—St. Goar.

Von den 17 Unfällen, die sich auf dieser Strecke ereignet haben, sind u. a. 3 durch Festfahren entstanden, wobei in 2 Fällen leichte Leckage durch Auffahren am Ufer eintrat. Die Ursache war in einem Fall eine Steuerungsbehinderung durch Ruderkettenbruch, im anderen Fall zu dichte Vorbeifahrt eines Motor-Talschiffes an einem Bergschleppzug. In einem weiteren Fall rakte ein Kahn infolge Steuerbehinderung eines anderen Kahnens desselben Schleppzuges an dem Leitwerk beim 2. Fahrwasser entlang, wurde leck und mußte auf Grund gesetzt werden. 1 Unfall entstand durch Zusammenstoß eines Radschleppers mit einem Güterboot bei dem Versuch, einen abgerissenen und abgetriebenen Schleppkahn wieder aufzunehmen. In 1 Fall trieb ein Aalschocker beim Aufnehmen ab und erlitt durch Auffahren auf den Anker Leckage und sank.

Die übrigen Unfälle waren von geringerer Bedeutung.

5. St. Goar—Köln.

Von den 38 Unfällen, die sich auf dieser Strecke ereignet haben, sind u. a. 3 durch Aufdrehen im Nebel eingetreten. Hierbei wurde in einem Falle der letzte Anhang eines am Ufer vor Anker liegenden Schleppzuges von dem aufdrehenden Schlepper des Talzuges gerammt, erhielt Leck und sank. In den beiden anderen Fällen traten starke Beschädigungen ein, die Fahrt konnte jedoch später fortgesetzt werden. 1 Unfall ereignete sich durch Zusammenstoß eines zu Tal fahrenden Motorschiffes mit einem Fährrachen, dessen Motor versagt hatte. In 1 Falle rakte ein Schiff, erhielt Leck und sank. Ein weiterer Unfall trat beim Anlassen eines Motors ein, der hierbei in Stücke sprang und den Besitzer des an der Landebrücke liegenden Motorbootes tötete.

Die übrigen Unfälle waren von geringerer Bedeutung.

6. Köln—Pannerden.

Von den 30 Unfällen, die sich auf dieser Strecke ereignet haben, sind u. a. 5 verursacht durch Zusammenstoß, davon einer bei einem Aufdrehmanöver, 1 durch Festfahren infolge Steuerbehinderung (veranlasst durch eingeklemmte Ruderkette), 1 durch Anfahren an eine Ufermauer, 1 durch Kentern, 1 durch Wellenschlag.

7. Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek.

Von den 8 Unfällen auf dieser Strecke sind 4 verursacht durch Festfahren, 1 durch Zusammenstoß, 1 durch Kentern, 1 durch Anstossen an eine Kribbe und 1 durch Anfahren.

8. Waal.

Von den 6 Unfällen auf dieser Strecke sind 4 verursacht durch Anfahren, 1 durch Sturm und 1 durch Wellenschlag.

9. Merwede, Noord, Nieuwe Maas.

Von den 6 Unfällen auf dieser Strecke sind 3 verursacht durch Anfahren, 2 durch Zusammenstöße und 1 durch Wellenschlag.

10. Schifffahrtsweg von Dordrecht nach Wemeldinge.

Der einzige Unfall auf dieser Strecke ist verursacht durch starken Wellenschlag.

5. St. Goar-Köln.

Von den 38 Unfällen, die sich auf dieser Strecke ereignet haben, sind u. a. 3 durch Auf-
drehen im Nebel eingetreten. Hierbei war der letzte Anhang eines am Ufer
vor Anker liegenden Schleppzuges von dem aufstrebenden Schlepper des Tailzuges gerammt.
erhielt Lack und sank. In den beiden anderen Fällen waren starke Beschädigungen ein, die
Fahrt konnte jedoch später fortgesetzt werden. 1 Unfall ereignete sich durch Zusammenstoß
eines zu Tal fahrenden Motorschiffes mit einem Fährmannchen, dessen Motor versagt hatte. In
1 Falle torkelte ein Schiff, erhielt Lack und sank. Ein weiterer Unfall trat beim Anfahren eines
Motors ein, der hierbei in Stücke sprang und den Besitzer des an der Landbrücke liegenden
Motorbootes tötete.
Die übrigen Unfälle waren von geringerer Bedeutung.

6. Köln-Pannerden.

Von den 30 Unfällen, die sich auf dieser Strecke ereignet haben, sind u. a. 2 verursacht
durch Zusammenstoß, davon einer bei einem Anfahrmanöver, 1 durch Festfahren infolge
Steuerbindung (veranlaßt durch eingeklemmte Steuerkette), 1 durch Anfahren an eine
Ufermauer, 1 durch Kentern, 1 durch Wellenschlag.
1 Pannerdenscher Kanal, Nether-Rijn und Lok.
Von den 8 Unfällen auf dieser Strecke sind 4 verursacht durch Festfahren, 1 durch Zu-
sammenstoß, 1 durch Kentern, 1 durch Anstoßen an eine Klippe und 1 durch Anfahren.