

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

III. Nautisches

[urn:nbn:de:bsz:31-257704](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257704)

III. Nautisches.

A. Personal.

a) Rheinschiffer-Patente.

Zur Ausstellung gelangten :

1928			1927			Staaten, welche die Patente ausgestellt haben :
Zur Führung von						
Schiffen mit eigener Triebkraft	Schiffen ohne eigene Triebkraft	Schiffen mit und ohne eigene Triebkraft	Schiffen mit eigener Triebkraft	Schiffen ohne eigene Triebkraft	Schiffen mit und ohne eigene Triebkraft	
—	1	—	—	—	—	Schweiz.
14	14	2	14	3	2	Frankreich.
7	77	6	9	96	8	Baden.
9	49	4	10	59	—	Bayern.
10	36	5	15	58	2	Hessen.
72	114	19	79	224	29	Preussen.
149	435	10	153	591	23	Niederland.
9	106	—	—	157	—	Belgien.
270	832	46	280	1 188	64	
1 148			1 532			

Im Berichtsjahr sind also in die Schweiz 1 Patent, in Frankreich 30 Patente, in Baden 90 Patente, in Bayern 62 Patente, in Hessen 51 Patente, in Preussen 205 Patente (Deutschland zusammen 408), in Niederland 590 Patente und in Belgien 115 Patente ausgestellt worden.

Siehe auch Beilage Seite 155.

Nach den neuen Bestimmungen ¹⁾ wurden erteilt :

In Frankreich..... 14 Patente

In Belgien..... 115 »

¹⁾ Siehe J. B. 1925, S. 22.

b) Steuerleute (Lotsen¹⁾).

Es waren vorhanden :

Auf der Strecke Strassburg - Mannheim : 93 Steuerleute, wovon :

- 26 Französische,
- 34 Badische,
- 33 Bayerische.

Auf der Strecke Strassburg - Mainz : 1 bayerischer Steuermann,

- » Lauterburg - Mannheim : 2 bayerische Steuerleute,
- » Germersheim - Worms : 1 bayerischer Steuermann,
- » Mainz - Mannheim : 9 hessische Steuerleute,
- » Mainz - Bingen : 17 hessische Steuerleute,
- » Bingen - Mainz : 31 hessische Steuerleute,
- » Bingen - Caub : 24 hessische Steuerleute,
- » Bingen - St. Goar : 121 preussische Steuerleute,
- » Engers - Urmitz : 3 preussische Steuerleute,
- » Reede und Grenze - Emmerich : 25 preussische Steuerleute.

Es waren also in 1928 auf dem Rhein zwischen Strassburg und Emmerich 327 Steuerleute vorhanden, wovon 26 französische, 34 badische, 37 bayerische, 81 hessische und 149 preussische, (301 deutsche).

(Siehe auch Beilage Seite 158).

c) Schiffferschulen.

1. Frankreich. — Die praktische Rheinschifferschule von Strassburg wurde während des Jahres 1928 von 40 Schülern besucht, darunter :

- 3 Steuermanns-Schüler,
- 3 Rudergänger-Schüler,
- 29 Matrosen-Schüler,
- 5 Schiffsjungen.

2. Baden. — Im Berichtsjahr wurde in der Schiffferschule zu Mannheim an 10 Schüler der Oberstufe und an 16 Schüler der Unterstufe Unterricht erteilt. Sämtlichen Schülern der Oberstufe konnte das Abgangszeugnis erteilt werden, die Schüler der Unterstufe erreichten das Klassenziel. In Eberbach und Hassmersheim konnte infolge ungenügender Zahl von Anmeldungen die Schule nicht eröffnet werden.

¹⁾ Für « Lotsen » wird am Rhein überwiegend der Ausdruck « Steuerleute » und für « Lotsenpatente » der Ausdruck « Steuermannpatente » gebraucht.

3. Bayern. — Der Lehrgang 1928 der Schifferschule Miltenberg wurde am 3. Januar 1928 eröffnet. Er umfasste einen Oberkurs und einen Unterkurs. Die Teilnehmerzahl betrug für den Unterkurs 4, für den Oberkurs 6. Der Unterricht fand jeweils nachmittags von 3—6 Uhr, am Mittwoch und Samstag teilweise auch vormittags von 10—12 Uhr und nachmittags von 1 bzw. 2—6 Uhr statt, und erstreckte sich auf volle 8 Wochen.

Die schriftlichen und mündlichen Prüfungen fanden unter dem Vorsitz eines Regierungskommissars Ende Februar statt.

4. Hessen. — An der Schifferschule in Neckar—Steinach wurde im Winter 1927/28 mangels Teilnehmer kein Unterricht abgehalten.

5. Preussen. — Die Kurse der Stromschifferschule Ruhrort, die in Unter- und Oberkursen am 3. Januar 1928 begannen, endigten mit den Abschlussprüfungen am 10. März 1928. Der Unterkurs zählte 26, der Oberkurs 20 Teilnehmer. Sämtliche Schüler des Unterkurses erhielten ihre Versetzung in den Oberkurs. Die 20 Teilnehmer am Oberkurs bestanden sämtlich die Abschlussprüfung.

6. Niederland. — Es besteht keine Schifferschule mehr in den Niederlanden.

7. Belgien. — Das vierte Schuljahr (28. November 1927 bis 3. März 1928) umfasste 130 Schulstunden. Die Kurse wurden in einem Schuljahr zusammengefasst, um den Schiffern den Schulbesuch zu erleichtern. Von den 44 zugelassenen Schülern haben 11 die Abgangsprüfung bestanden. Der regelmässige Schulbesuch der Schiffer war mit grossen Schwierigkeiten verbunden.

Das 5. Schuljahr hat am 19. November 1928 begonnen.

d) Löhne.

Im Berichtsjahre waren folgende Löhne und Lohntarife vereinbart:

A. In der Schweiz.

In der Entlohnung des Schiffspersonals der schweizerischen Rheinflotte ist keine wesentliche Änderung eingetreten¹⁾.

B. In Frankreich.

In der französischen Rheinschiffahrt besteht weder ein offizieller Tarif, noch ein Kollektivvertrag der Löhne; infolgedessen sind die nachstehenden Zahlen nur als Durchschnittszahlen anzusehen. In diesen Zahlen sind die durchschnittlichen Familienzulagen berücksichtigt, jedoch nicht die besonderen Vergütungen für Überstunden, besondere Arbeiten usw.

	Monatsgehalt		Monatsgehalt
Kapitäne auf Schleppschiffen	1600 bis 2000 frs.	Schiffsführer (je nach ihren Dienstjahren und Tonnenzahl des Fahrzeuges) durchschnittlich	1736 frs.
1. Maschinisten	1600 » 1950 »	Alte Matrosen	1646 »
1. Steuerleute	1500 » 1600 »	Junge Matrosen	1193,77 »
2. Steuerleute	1380 » 1430 »	Schiffsjungen	915 »
2. Maschinisten	1400 » 1450 »		
3. Maschinisten	1300 » 1350 »		
Heizer (je nach ihrer Anzahl, den Schwierigkeiten in der Bedienung und der Anwesenheit eines Maschinisten)	1150 » 1260 »		
Matrosen auf Schleppschiffen	1025 bis 1150 »		

¹⁾ Siehe Jahresbericht 1927, Seite 38.

C. in Deutschland.

Ord. Nr.	Schiffspersonal	Lohntarif ¹⁾
1	Kapitäne, 1. Maschinisten, Maschinisten auf Booten mit einem Maschinisten, Maschinisten auf Güter- und Hafenbooten, Maschinisten auf Kran- und Leichterschiffen	Monatsgehälter in Reichsmark 205.- bis 360.-
2	Kran- und Flettschiffsführer	255.- * 225.-
3	Schiffsführer	275.- * 225.-
4	Steuerleute mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	Wochenlohn in Reichsmark 56.20
5	Steuerleute mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	52.50
6	Motorbootführer (m. Patent) Rudergänger, Menageleute auf Dampfern, Matrosen auf Hafenbooten ..	49.30
7	Matrosen auf Güterbooten	48.30
8	Matrosen auf Kran- und Flettschiffen	44.20
9	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit mehr als 4 Berufsjahren	43.00
10	Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit weniger als 4 Berufsjahren	39.00
11	2. Maschinisten mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	56.70
12	2. Maschinisten mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe	52.50
13	3. Maschinisten	49.30
14	Heizer mit 6 monatiger Berufstätigkeit	48.30
15	Heizer ohne 6 monatige Berufstätigkeit	45.00
16	Schiffsjungen im 1. Jahre	21.50
17	Schiffsjungen im 2. Jahre	25.80
18	Schiffsjungen im 3. Jahre	30.10

¹⁾ Infolge der schwierigen wirtschaftlichen Lage der deutschen Rheinschiffahrt gegenüber den ausländischen Reedereien sah sich der deutsche Arbeitgeberverband genötigt, das Lohnabkommen für die Rheinschiffahrt zum 30. April 1928 zu kündigen. Die Arbeitgeber verlangten die Streichung der 13% Lohnerhöhung, die als Leistungszulage zur Zeit des englischen Bergarbeiterstreiks gewährt und nach Abbruch des Streiks beibehalten worden war. Die Arbeitnehmer dagegen verlangten darüber hinaus eine Lohnerhöhung von 7½%. Da eine Verständigung nicht möglich war, kam die deutsche Rheinschiffahrt am 1. Mai 1928 zum Erliegen. Am 3. Mai 1928 setzte ein Sympathiestreik der Arbeiter der Duisburg-Ruhrorter Häfen A. G. ein, so dass alle Verladungen stockten. Die von dem Schlichter am 22. Mai 1928 eingeleiteten Verhandlungen zwischen den Parteien blieben zunächst ergebnislos. Erst am 16. Juni 1928 wurde die Arbeit nach einem Schiedsspruch wieder aufgenommen, und zwar zu den alten Bedingungen. Ein unparteiischer Untersuchungsausschuss — Rheinkommission — wurde beauftragt, die wirtschaftliche Lage der Arbeitnehmer und der deutschen Rheinschiffahrt zu untersuchen.

D. In Niederland.

§ 1. Löhne auf Rheinschleppdampfern.

		Wochenlohn in Gulden.	
a)	Kapitäne	Mindestgehalt	40.—
	1. Maschinisten	»	38.50
	2. Maschinisten	»	33.30
	Steuerleute (mit Patent)	»	33.30
	Steuerleute (ohne Patent)	»	32.40
	Heizer	»	32.40
	Matrosen über 18 Jahre	»	23.85
	Matrosen von 16 bis 18 Jahren	»	18.—

b) Auf Dampfern mit mehr als 100 qm Heizfläche erhöhen sich die Löhne für Kapitäne und erste Maschinisten, für jede 50 qm oder Bruchteile davon, um einen Gulden pro Woche.

§ 2. Löhne auf Rheinkähnen.

		Wochenlohn in Gulden.	
Für Schiffe unter 200 Tonnen :			
	Schiffer		27.— ¹⁾
	Matrosen (falls eingestellt)		17.10
»	» von 201 bis 600 Tonnen :		
	Schiffer		27.90 ¹⁾
	Matrosen		18.90 bis 20.70
»	» von 601 bis 900 Tonnen :		
	Schiffer		28.80 ¹⁾
	1. Matrosen		22.50
	Schiffsjungen (falls eingestellt)		17.10
»	» von 901 bis 1.350 Tonnen :		
	Schiffer		29.70 ¹⁾
	1. Matrosen		23.40
	2. Matrosen		19.80
»	» von 1.351 bis 2.000 Tonnen :		
	Schiffer		32.40
	1. Matrosen		25.20
	2. Matrosen		22.50
»	» von 2.001 bis 2.500 Tonnen :		
	Schiffer		34.20
	1. Matrosen		26.10
	2. Matrosen		23.40
»	» von 2.501 Tonnen und mehr :		
	Schiffer		36.90
	1. Matrosen		27.— ²⁾
	2. Matrosen		24.30
	Schiffsjungen		18.90

Matrosen mit Rheinschifferpatenten erhalten einen Gulden per Woche mehr.

¹⁾ Ab 14. Juli 1928 ist der Mindestlohn für einen Schiffer auf 30,— Gulden festgesetzt.

²⁾ Ab 14. Juli 1928 beträgt dieser Lohn 28,— Gulden.

E. In Belgien.

Ord.-Nr.	Art der Schiffe	Schiffer	Matrose	Schiffsjunge	Maschinist	Heizer	Bemerkungen
1	Kleine Schiffe von 38,50 m bis 47 m..	34.—	—	21.—	—	—	Belg. Franken
2	Kempenaars (50 m)	39.—	—	21.—	—	—	
3	Rheinkähne	42/44	34/38	27.—	—	—	
Das Personal empfängt ausserdem während der Dauer seines Aufenthalts im Ausland eine tägliche Vergütung, die wie folgt festgesetzt ist:							
	In Niederland und in Deutschland	4	3/3,25	2.—	—	—	holl. Gulden
	In Frankreich	32	23/26	16.—	—	—	franz. Franken
		Kapitän	Steuermann	Matrose			
4	Güterdampfer	52,50	42,50	35.—	47,50	37,50	Belg. Franken pro Tag
	Tägliche Zulage während des Aufenthalts in Deutschland	7,75	6.—	5,35	6,85	5,60	Mark pro Tag
5	Schraubenschleppdampfer, zwischen Antwerpen und Dordrecht (Zeeländische Gewässer)	275	215/225	—	275	230/240	Belg. Franken pro Woche
	Pauschalzulage für die ganze Reise (hin und zurück)						
	a) im Sommer....	2,75 à 3,50	2,75/3,50	—	2,75/3,50	2,75/3,50	holl. Gulden
	b) im Winter	3,50/4.—	3,50/4.—	—	3,50/4.—	3,50/4.—	Belg. Franken
	Zuschlag für Arbeit zwischen 20 Uhr und 5 Uhr.	5.—	5.—	—	5.—	5.—	pro Stunde

e) Arbeitsfragen.

Keine Angaben.

III. B. Material.

a) Zusammensetzung der Rheinflotte.

A. In der Schweiz.

1. Schlepper.

a) Raddampfer	4	4 850	Pferdestärken
b) Schraubendampfer	1	275	»
c) Schraubemotorboote	5	1 082	»
Zusammen	10	6 207	Pferdestärken

2. Rheinkähne.

a) Gewöhnliche Rheinkähne	68 ¹⁾	78 584	Tonnen
b) Schwimmende Kräne.....	1	775	»

Zusammen 69 79 359 Tonnen

3. Güterboote.

Gütermotorboote	7	4 654	Tonnen
-----------------------	---	-------	--------

¹⁾ Der Unterschied in der Anzahl der Kähne im Vergleich zu 1927 ergibt sich daraus, dass für 1928 ausschliesslich die im Schiffsregisteramt Basel eingetragenen Kähne angegeben sind, während in 1927 auch die in auswärtigen Schiffsregistern eingetragenen Kähne aufgeführt waren.

B. In Frankreich.**1. Schlepper.**

a) Raddampfer	21	24 505	Pferdestärken
b) Schraubendampfer	20	7 194	»
c) Hafenschlepper	5	770	»
Zusammen.....	46	32 469	Pferdestärken

2. Rheinkähne:

a) Gewöhnliche Rheinkähne	284	349 367	Tonnen
b) Tankschiffe	4	4 269	»
c) Schwimmende Kräne	7	3 565	»
Zusammen.....	295	357 201	Tonnen

C. In Deutschland.¹⁾**1. Schlepper.**

a) Raddampfer	82	90 590	PS.
b) Schraubendampfer	307	86 665	»
c) Schraubenmotorschiffe	31	6 358	»
Zusammen.....	420	183 613	PS.

2. Rheinkähne.

a) Tankschiffe	30	26 071	t
b) Andere ²⁾	2325	2 025 859	t
Zusammen.....	2355	2 051 930	t

3. Frachtschiffe (einschl. Tankschiffe) mit eigener Triebkraft.

a) Schraubendampfer	36	20 749 t	12 263 PS.
b) Schraubenmotorschiffe	42	9 558 t	3 487 »
Zusammen.....	78	30 307 t	15 750 PS.

4. Personenschiffe (einschl. Personen- und Frachtschiffe).

a) Raddampfer	38	7 438 t	23 250 PS.
b) Schraubendampfer	15	799 t	2 863 »
c) Schraubenmotorschiffe	45	1 470 t	4 786 »
Zusammen.....	98	9 707 t	30 899 PS.

5. Bergungsschiffe mit eigener Triebkraft.

Schraubendampfer	1	60 t	15 PS.
------------------------	---	------	--------

D. In Niederland.³⁾**1. Schlepper.**

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

¹⁾ Alle zur gewerbmässigen Güter- und Personenbeförderung dienenden Fahrzeuge (ausschl. Fähren) und zwar Schlepper jeder Grösse, übrige Schiffe mit eigener Triebkraft von 16 t, Schiffe ohne eigene Triebkraft von 21 t aufwärts.

²⁾ Einschl. Kransschiffe mit Güterladerraum.

³⁾ Nach einer Zählung in 1927. Die Angaben der Tragfähigkeit und der Pferdestärken sind annähernd.

2. Eiserne Rheinschiffe.

Schleppkähne und Segelschiffe 4849 2 591 987 Tonnen

3. Güter- und Personendampfer.

a) Schrauben-Güterdampfer	57	39 170 Tonnen und 181 657 P. S.
b) Räder-Personenboote	9	5 200 Pferdestärken

4. Motorschiffe.

Motor-Güterschiffe	468	79 000 T.u. 29561 P.S
Motor-Schleppschiffe	27	2 250 Pferdestärken

E. In Belgien.

1. Schlepper.

a) Raddampfer	3	3 825 Pferdestärken
b) Schraubendampfer	40	7 860 Pferdestärken
Zusammen	43	11 685 Pferdestärken

2. Eiserne Kähne.

a) Grosse Kähne (Kast) über 750 T.	231	291 554 Tonnen
b) Kempenaar über 500 T.	380	209 000 Tonnen
c) Kähne bis 500 T. die regelmässig den Rhein befahren	650	213 750 Tonnen
Zusammen	1261	714 304 Tonnen

3. Güterdampfer.

Güterdampfer	12	8 500 Tonnen
--------------------	----	--------------

4. Motorschiffe.

Motorschiffe (1980 HP.)	73	18 761 Tonnen
-------------------------------	----	---------------

III B. b) Eichwesen.

Im Jahre 1928 wurden 402 Schiffe zur Eichung gebracht (gegen 305 im Jahre 1927) deren Tragfähigkeit 307 312,097 Tonnen betrug (gegen 197 840,265 Tonnen im Jahre 1927).

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe ist demnach von 648 Tonnen auf 764 Tonnen gestiegen.

Für ausführlichere Angaben siehe Beilage S. 159.

III B. c) Schiffsatteste.

Zur Ausstellung gelangten in der Schweiz 6, in Frankreich 5 (10 in 1927), in Baden 18 (21 in 1927) in Bayern 5 (6 in 1927), in Hessen 59 (31 in 1927), in Preussen 390 (382 in 1927), (Deutschland zusammen 472, gegen 440 in 1927), in den Niederlanden 274 (328 in 1927), zusammen 757 (778 in 1927) Schiffsatteste.

(Siehe auch Beilage S. 159).

III B. d) Sicherheitsmassregeln.

1. Schiffsuntersuchungen

Im Jahre 1928 wurden 673 Schiffe ohne eigene Triebkraft mit einer Tragfähigkeit von 537 130,680 Tonnen untersucht, gegen 733 mit einer Tragfähigkeit von 595 192,376 Tonnen im Jahre 1927.

Die Zahl der im Jahre 1928 untersuchten Schiffe mit eigener Triebkraft betrug 279 (gegen 205 im Jahre 1927) mit zusammen 41 009 Pferdestärken (gegen 37 281 im Vorjahre).

(Siehe auch Seite 160).

2. Floss-Untersuchungen.

Im Jahre 1928 wurden 102 Flösse mit einem Gewicht von 165 520,3 Tonnen untersucht gegen 97 mit einem Gewicht von 145 352,4 Tonnen im Jahre 1927.

Für ausführlichere Angaben siehe Seite 160.

3. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Im Jahre 1928 wurden auf dem Rhein während der Fahrt 2 151 Schiffsdampfkessel untersucht gegen 1 812 im Vorjahre.

Die Zahl der ordnungsmässig befundenen Betriebe betrug 1 986 gegen 1 779 im Jahre 1927, die der bemängelten Betriebe 149 gegen 113 im Vorjahre. In 151 Betrieben (gegen 111 im Vorjahre) wurden kleinere, alsbald behobene Unregelmässigkeiten gefunden und in 6 Fällen (7 im Vorjahre) wurde Strafanzeige erhoben.

Nähere Angaben gibt Beilage Seite 161.

III. C. Unfälle.

Die im Jahre 1928 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	20	—	1	—	2	1	37 Stunden	
2	Strassburg—Mannheim	50	1	1	—	4	9	110 1/2 »	
3	Mannheim—Bingen	27	6	1	—	2	—	—	
4	Bingen—St. Goar	34	1	1	—	3	6	78 Std.	Trechtlingshausen 1) u. II. Fahrwasser 1) Bingerloch Koblenz—Schiff- brücke 2) Neuwied 2) Schweigen 2)
5	St. Goar—Köln	37	4	2	3	3	1	11 1/2 „	
6	Köln—Pannerden	62	12	12	2	8	1	36 „	
7	Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek	4	—	—	—	2	—	—	
8	Waal	4	4	—	—	4	—	—	
9	Merwede, Noord und Nieuwe Maas	9	5	—	2	9	—	—	
10	Schiffahrtsweg Dordrecht—Wemel- dinge	6	3	—	—	6	—	—	
	1928 zusammen ...	253	36	18	7	43	18		
	gegen 1927	171	10	8	9	35	19		
	Mithin 1928								
	} mehr	82	26	10	—	8	—		
	} weniger	—	—	—	2	—	1		

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.

Über die im Jahre 1928 für die verschiedenen Strecken gemeldeten Unfälle werden noch folgende Besonderheiten mitgeteilt:

1. Basel—Strasbourg.

In 3 Fällen wurde die Schiffbrücke bei Hüningen-Leopoldshöhe, in je 1 Fall wurden die Schiffbrücken Markolsheim-Sasbach und Schönau-Weisweil angefahren und beschädigt. Ein mit Holz beladenes Kanalschiff zerschellte am Strompfeiler der Strassenbrücke Kehl-Strasbourg; das Wrack musste gesprengt werden. 10 Unfälle sind auf Festfahren im Fahrwasser zurückzuführen.

2. Strassburg—Mannheim.

In 4 Fällen fuhren die Schiffe gegen Schiffbrücken an und beschädigten dieselben leicht, 1 Fischkutter sank beim Verschleppen durch ein Räderboot bei bad. km 233,575; das vom französischen Militär requirierte Boot «Mainkette 8» fuhr in dichtem Nebel bei bad. km 252,250 gegen das Ufer, musste seinen Kohlenvorrat leichtern und konnte dann abgeturnt werden. 30 Schiffe fuhren auf Grund. Bei bayer. km 31,780 rannte der Kahn «Jakoba Anna» zu Tal kommend, vor der Brückenöffnungszeit, gegen die noch geschlossene Schiffbrücke zu Gernersheim. Dieselbe wurde schwer beschädigt, 3 Brückenpontons mit dem Benzinmotor waren gesunken; auch das Schiff «Jakoba Anna» wurde beschädigt.

3. Mannheim—Bingen.

Am 12. Dezember vormittags 10 1/2 Uhr wurde im Fahrwasser des Rheins oberhalb Oppenheim bei Schusterwörth das Motor (Proviant-)boot «Möve» des Adam Schmitt, Nierstein von einem Anhangschiff «Carnap» des Schleppzuges «Haniel 17» gerammt und gegen das Anhangschiff «Braunkohle 24» eines anderen Schleppzuges «Braunkohle V» gedrückt. Trotzdem der Führer des Proviantbootes alles tat, um die Gefahr zu meistern, sank das Boot sofort. Der Führer, der sich allein an Bord befand, konnte sich im letzten Augenblick auf das Anhangschiff «Braunkohle 24» retten. Das gesunkene Boot wurde am 14. Dezember gehoben und nach Nierstein abtransportiert. Die Schifffahrt war nicht behindert.

4. Bingen—St. Goar.

Der Schleppdampfer «Oranje III» befand sich am 4. Februar mit 2 leeren Schiffen im Anhang auf der Talfahrt. Am km 34,5/6 fuhr er bei Begegnung mit einem anderen Talschleppzug ausserhalb des Fahrwassers fest, wurde leck und sank bei 34,8. Der Dampfer wurde nach Abdichtung des Lecks am 16. Februar abgeschleppt. Die Schifffahrt war nicht behindert.

Am 23. März wurde bei km 48,3/4 ein Sandnachen von dem Schleppdampfer «Königin Wilhelmina» gerammt und zertrümmert. Die Trümmer sind gelandet.

Der im Anhang des Bootes «Rhenania I» fahrende Kahn «Mathias» geriet am 3. Juli auf den Jungferngrund bei km 49,2. Der Kahn wurde stark beschädigt und sank mit dem Vorderschiff. Am 28. Juli war die Bergung beendet.

5. St-Goar—Köln.

Am 19. Januar setzte bei Widdig der Motor eines Proviantbootes aus, sodass dieses vor einen Schleppkahn trieb. Die Strömung drückte das Boot unter Wasser. Es wurde später schwer beschädigt geborgen.

Bei Andernach hat am 8. Juni ein Schraubenschlepper (Fiat Voluntas II) den zu Berg fahrenden Personendampfer « Kaiserin Friedrich » am Radkasten angefahren und beschädigt. Hierbei wurde eine Person leicht verletzt.

Am 28. Juli sank im Vallendarer Stromarm ein Aalschocker. Er wurde bald darauf gehoben.

Der Personendampfer « Chriemhilde » wurde am 21. September bei Kestert auf der Bergfahrt von einem Motorgüterboot « Uri » mit dem Steven im Matrosenraum (Backbordseite) gerammt und schwer beschädigt. Nach Abdichtung des Lecks konnte der Dampfer am 27. September zu einer Werft abfahren. Ein Matrose wurde bei dem Zusammenstoß schwer verletzt; er ist bald darauf gestorben.

Zu einer längeren Schifffahrtssperre kam es am 27. Februar 1928 an der Schiffbrücke bei Koblenz. Der Schleppdampfer « Hugo Stinnes 2 » hatte seine Fahrt vormittags 6 Uhr begonnen, ehe seine letzten Kähne die Anker gelichtet hatten. Letztere rissen die Verankerung der Schiffbrücke los, brachen dann ab und blieben im Fahrwasser liegen. Nachdem die Anker gegen 1 Uhr mittags gehoben waren und die Schifffahrt freigegeben war, gerieten 2 beladene Kähne eines Talschleppzuges quer vor den Pfeiler der Pfaffendorfer Brücke und sperrten erneut das Fahrwasser. Gegen 4 1/2 Uhr waren die Kähne losgeturnt, sodass die Schifffahrt wieder aufgenommen werden konnte.

6. Köln—Pannerden.

Das Beiboot des Segelschiffs « Onderneming » wurde am 18. Januar auf der Duisburger Reede von einem Kahn gerammt, schöpfte Wasser und sank. Es wurde am 23. Januar 1928 gehoben.

Das Proviantboot « Biene » fuhr am 18. Januar bei km 275,8/9 zwischen Leerschiffen und einem ebenfalls bergwärts fahrenden Schleppzug durch. Wegen des geringen zur Verfügung stehenden Raumes geriet das Boot « Biene » ganz nahe an die Anhängeschiffe des Schleppzuges und verfang sich mit seiner Schraube in der Trosse eines Kahns. Es fiel quer vor den Bug der Kähne und sank schnell; der Führer fand den Tod.

Am 22. Februar war bei Reisholz ein Schleppzug gezwungen, durch plötzlich aufgetretenen Nebel aufzudrehen. Hierbei erfolgte ein Zusammenstoß des Kahnes « Elisabeth Johanna » mit einem vor Anker liegenden Kahn. « Elisabeth Johanna » sank sofort, wurde aber im Laufe des Jahres aus dem Strom entfernt.

Am 22. Februar liefen bei plötzlich auftretendem dichtem Nebel die 2 letzten Anhänger eines Talschleppzuges auf den linken Pfeiler der Weseler Eisenbahnbrücke. Der Kahn « Susann Elisabeth » brach mitten durch und sank. Das Schiff wurde durch das fiskalische Kran- und Werkstättenschiff aus dem Strom entfernt.

Am 4. Mai 1928 lief ein Kahn bei km 289,4 beim Aufdrehen mittschiffs auf die Buhne am rechten Ufer, brach durch und sank. Es wurde am 5. Juni gehoben.

Bei Benrath, km 220,0 kam am 22. Juni der Kahn « Syra » bei Begegnung mit einem Schleppzug zu nahe an das rechte Ufer und berührte mit dem Hinterschiff die Vorlage des Uferdeckwerks. Der Kahn erlitt schwere Leckage, sodass er bei km 221,5 auf Grund gesetzt werden musste. Hier sank das Hinterschiff. Am 29. Juli erfolgte die Beseitigung des Wracks.

Am 30. August ereignete sich auf dem Räderboot « Nancy » bei km 256,8 eine Kessel-explosion, bei der ein Heizer leicht verbrühte.

Das Segelschiff «Adrianna Johanna» erlitt am 25. September bei km 275,6 Leckage und sank kurz darauf. Es wurde bald darauf aus dem Strom entfernt.

Am 5. Dezember sank im Fahrwasser bei Herwen en Aerdt der eiserne Schleppdampfer «Attila» ohne erkennbare Ursache. Das Schiff wurde gehoben.

7. Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek.

Am 5. Januar sank ausserhalb des Fahrwassers bei Lexmond, durch Verschiebung der Ladung, das eiserne Motorschiff «Willem».

Am 16. Februar lief bei Vreeswijk infolge Reissens des Schleppdrahtes der eiserne Schleppkahn «Multa» auf einer Buhne leck. Durch Abdichtung des Lecks wurde Sinken verhütet.

Die 4 gesunkenen Schiffe sind aus dem Strom entfernt worden.

8. Waal.

Zwei Fischerbarken und ein mit Sand geladener eiserner Schleppkahn sind am gleichen Tag (16. Nov.) infolge Wellenschlags, verursacht durch Sturm, gesunken.

Drei der 4 gesunkenen Schiffe sind aus dem Strom entfernt worden.

Die Vorbereitungen zur Hebung des Vierten waren Ende des Jahres bereits getroffen.

9. Merwede, Noord, Nieuwe Maas.

Am 19. Januar sank in der Beneden-Merwede im Fahrwasser bei Hardinxveld infolge Wellenschlags bei Sturm der mit Steinkohlen beladene Schleppkahn «Constantina».

Am 16. November sanken infolge Wellenschlags bei Sturm:

in der Boven-Merwede ein mit Sand beladener Schleppkahn;

in der Beneden-Merwede ein mit Eisen und zwei mit Steinkohlen beladene Schleppkähne. Schiffer und Matrose eines dieser Kähne sind ertrunken.

Die 9 gesunkenen Schiffe sind gehoben worden.

10. Schiffahrtsweg von Dordrecht nach Wemeldinge.

Am 6. Januar sanken in der Ooster-Schelde, infolge starken Windes zwei Schleppekähne, beladen mit Steinkohlen.

Am 24. November sank in dem Hollandsch Diep bei Numansdorp infolge Wellenschlags bei Sturm ein mit Zuckerrüben beladenes Segelschiff.

Die 6 gesunkenen Schiffe wurden aus dem Strom entfernt.