

Verkehr und Wirtschaft

„Wasserbüffel“ war der erste

Die Schubschiffahrt gab dem Rhein ein neues Gesicht

Während im letzten Jahrhundert das Bild der Schifffahrt auf dem Rhein sich kaum änderte, gab die Einführung der Schubschiffahrt vor 15 Jahren der Binnenschifffahrt hier ein völlig neues Gesicht. Die kühnsten Erwartungen ließen eine derartig schnelle Entwicklung der Schubschiffahrt kaum ahnen. Stellt man die Antriebsleistung der zuletzt in Fahrt gesetzten neuen Schubboote mit je rund 5.000 PS den 2.500 PS des ersten Schubbootes gegenüber, so macht dies schon den sprunghaften technischen Fortschritt dieses Schiffstyps deutlich.

Die Transportleistung der ersten Schubeinheit auf dem Rhein betrug 5.000 Tonnen in vier Leichtern. Die neuen Boote transportieren ebenfalls in vier Leichtern rund 11.000 Tonnen. Dabei ist jedes dieser Boote in der Lage, nach der zu erwartenden Genehmigung sechs Leichter mit rund 16.000 Tonnen Erz von Rotterdam nach Duisburg zu schieben. Die



Reedereidirektor Curt Noel

Länge des Schubverbandes ist von ursprünglich 140 m auf jetzt 188 m und die Breite von 19 m auf 23 m angewachsen. Die Geschwindigkeit hat sich von 10 St/km zu Berg verdoppelt, wobei aus ehemals zwei Antriebsmaschinen je Boot inzwischen drei geworden sind.

Bereits 1955 suchten deutsche und niederländische Reeder nach neuen Wegen, das Problem der Transportkosten und des Personalmangels auf dem Wasser zu lösen. Einen Fingerzeig sah man in der Schubschiffahrt auf dem Mississippi in Amerika. Das Schubboot „United States“ schiebt dort mit seinen 8.000 PS 40 Frachtkähne mit zusammen 40.000 Tonnen Ladung. Doch der Rhein ist kein Mississippi, und so meldeten manche Fachexperten große Bedenken gegen eine Schubschiffahrt auf dem Rhein an. Hier darf man Reedereidirektor Curt Noel, Götterswickerhamm, als den Ahnherrn der Schubschiffahrt auf dem Rhein bezeichnen. Nach eingehenden Informationsreisen in die USA führten seine Ideen 1957 zum Bau des ersten Rheinschubbootes „Wasserbüffel“ mit einigen Leichtern. Es war wie eine kleine Sensation, als am 3. November 1957 der „Wasserbüffel“ auf seiner ersten Reise mit vier Leichtern, die 5.000 Tonnen Wabana- und Venezuela-Erze geladen hatten, von Rotterdam in den Schwelgernhafen einlief. Auf der Reise hatte es keinerlei Schwierigkeiten gegeben. Der „Wasserbüffel“ erfüllte

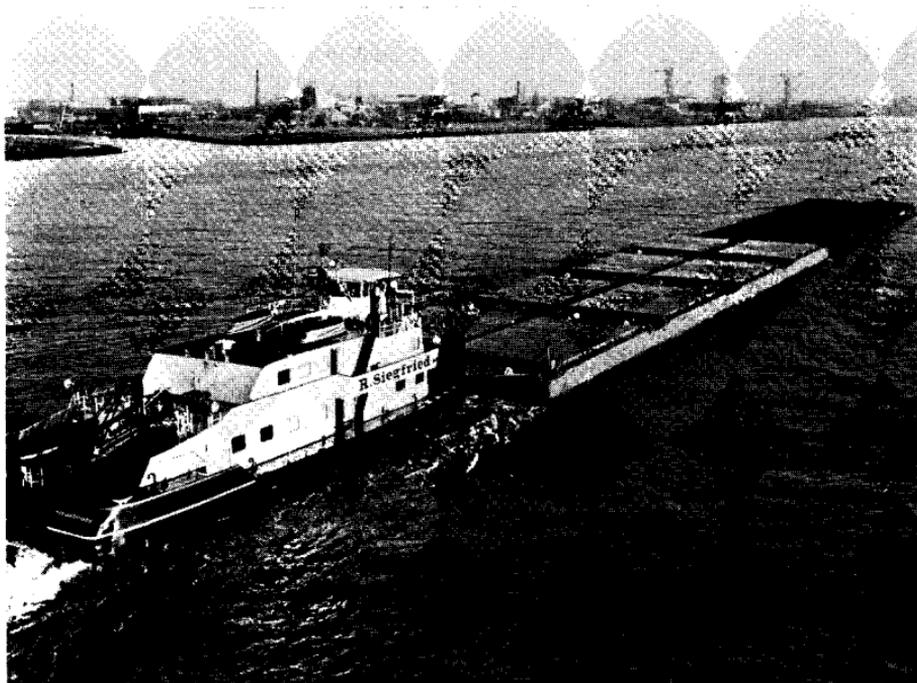
alle in ihn gesetzten Hoffnungen und brach damit das Eis bei vielen Reedern. Es folgten bald weitere Schubboote wie „Nashorn“, „Krokodil“, „Nijlpaard“.

Da die Schubeinheiten nur Massengut, vorwiegend Erze für westdeutsche Hüttenwerke befördern, sind sie kaum eine Konkurrenz gegenüber den anderen Schiffstypen auf dem Rhein. Bei ihnen kommt es vorwiegend darauf an, die Hüttenwerke an Rhein und Ruhr ausreichend bei möglichst niedrigen Kosten mit Rohstoffen zu versorgen. Eine Umkonstruktion konventioneller Schiffstypen zu Schubeinheiten durch geringfügige Umbauten brachten auf dem Rhein keine befriedigende Lösung. Heute kann man bereits von der dritten Generation bei den Schubboot-Neubauten sprechen.

Während der normale Schleppzug mit vier Kähnen etwa 1 Kilometer lang ist, beträgt die Länge einer Schubeinheit mit gleichem Fassungsvermögen rund 170 Meter bei nur sieben Mann Besatzung gegenüber 17 Mann auf dem Schleppzug. Daher gehört den Schubleichtern die Zukunft. Aus den etwa 300 Leichtern des Jahres 1962 sind mittlerweile etwa 1.500 geworden. Sie erhöhten die Tonnage von rund 350.000 Tonnen in 1962 auf 1,5 Mill. Tonnen.

Um die Vorteile der Schubschiffahrt weitgehend zu nutzen, ist ein möglichst fahrplanmäßiger Verkehr der Schubeinheiten von besonderer Bedeutung. Wartezeiten der Schubboote auf noch nicht be- oder entladene Leichter sind tunlichst zu vermeiden. Hierzu sagte kürzlich ATH-Direktor Prof. Dr. Walter Cordes bei der Indienstellung der beiden neuen Schubboote „Dolfijn“ und „Walrus“ in Rotterdam u. a.: „Wir stehen erst in den Anfängen einer programmierten Planfahrt. Wir werden weitere große Fortschritte erzielen, wenn wir zur Fahrt in Sechserverbänden übergehen, und wenn zur Vermeidung unnötiger Wartezeiten in den Lade- und Löschhäfen der Austausch von leeren und beladenen Leichtern möglich ist, das heißt, wenn auch die Transportgefäße in den Lade- als auch in den Löschhäfen frei austauschbar gemacht werden.“

Die Verwirklichung dieser Forderungen dürfte beim derzeitigen Stand der technischen Entwicklung der Schubschiffahrt auf dem Rhein und im Ausbau der Lade- und Löschhäfen nicht mehr in allzuweiter Ferne liegen. Imposante Erzumschlaganlagen in Rotterdam mit modernsten technischen Einrichtungen tragen nicht zuletzt dazu bei, den Weg des



Schubschiffverband auf dem Niederrhein

Erzes von der Fundstelle bis zum Hochofen möglichst rationell zu gestalten.

Über 20.000 Tonnen Erz werden Tag für Tag allein für die Hochöfen der ATH im Hafen Schwelgern gelöscht. Auch hier sind die Umschlaganlagen in den letzten Jahren für maximale Leistungen ausgebaut worden. Zur Beschleunigung des Schiffsumlaufs verfügen heute alle Schubboote über Radaranlagen für die Nachtfahrt. Drei Besatzungen für jede Schubeinheit, von denen eine jeweils frei hat, ermöglichen die „Rund-um-die-Uhr“-Fahrt, wobei möglichst volle Leichter gegen leere im „Liniendienst“ ausgetauscht werden.

Für die Industrie an der Rheinschiene ist das Funktionieren einer kostengünstigen und leistungsfähigen Verbindung zum Seehafen Rotterdam mit entscheidend für ihre weitere Existenzmöglichkeit. Das gilt insbesondere für die sehr transportintensive Stahlindustrie an Rhein und Ruhr.

(aus „Stadt und Hafen“, 5/73)