

Schweizerische Schifferschulen in Basel und Rorschach

Autor(en): **Hautle-Hättenschwiler**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt**

Band (Jahr): **5 (1912-1913)**

Heft 21

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-920039>

Nutzungsbedingungen

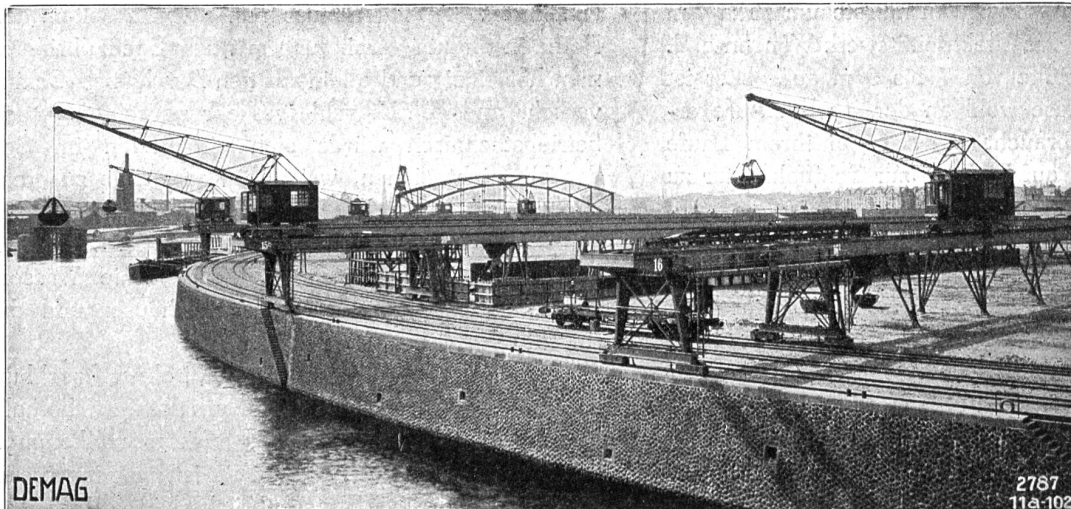
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Krane und Verladebrücken in Industriehäfen.

Abbildung 8. Vollportaldrehkrane und Verladebrücken im Osthafen zu Frankfurt a. M.

9 m hohe Schleuse beim Elektrizitätswerk Wangen a. d. Aare, fähig ist, bei 270 Betriebstagen und 12stündiger täglicher Schleusungszeit $3\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen nach beiden Richtungen zu fördern, wenn eine mittlere Schiffsladung von 360 Tonnen eingesetzt wird.

Die Verhältnisse gestatten eine Schiffsgeschwindigkeit:

zwischen Olten und Emmenholz von

durchschnittlich	4 km pro Std.
in den Kraftwerkanälen	6 " " "
oberhalb Solothurn	10 " " "

Das Durchfahren einer Hubschleuse daure 20 Minuten pro Schiff, einer Schutzschleuse 15 Minuten. Dann ergibt sich bei 4 Hub- und 2 Schutzschleusen eine Gesamtschleusenzeit pro Schiffsgefäß von 2 Stunden, demnach pro Schleppzug mit 2 Anhängen von 6 Stunden. Bei den weiter oben angegebenen Fahrleistungen würde die Strecke Olten-Biel von 71 km bei einfachem oder doppeltem Anhang und zirka 800 Tonnen Gesamtschleppgut in folgender Zeit bergwärts durchfahren: Dampfer mit eigenem Frachtgut in 13 Stunden (mittlere Schiffsgeschwindigkeit 5,4 km pro Stunde) Schlepper mit einem Anhang in 15 Stunden (mittlere Geschwindigkeit 4,7 km pro Stunde). Schlepper mit zwei Anhängen in 17 Stunden (mittlere Geschwindigkeit 4,1 km pro Stunde), demnach ein Schlepper mit einem Anhang von Koblenz bis Biel (122 km) 26 Stunden oder 2 Tage.

Die Gesamtkosten der Schiffbarmachung Olten-Biel belaufen sich auf rund 15 Millionen. Darin sind nicht nur Kosten für Kunstbauten und Baggerungen, Veränderungen von Brücken, sondern auch Entschädigungen an die Kraftwerkbesitzer für Benutzung ihrer Anlagen enthalten. Der Vergleich mit anderen Schifffahrtsstrassen zeigt, wie wenig Herstellungskosten die Schiffbarmachung der

Aare erfordert. Der km Wasserweg für die Aare zwischen Olten und Biel (Projekt) kostet Fr. 195,000.

Von Biel bis Yverdon ist der Wasserweg für die Großschiffahrt vorhanden, indem weder der Bieler- noch der Neuenburgersee einen Wellenschlag aufweist, der für

die Schiffe gefährlich sein könnte. Der Zihlkanal, welcher den Neuenburgersee mit dem Bielersee verbindet, wechselt in seiner Breite von 50—80 m und hat eine Wassertiefe von über 3 m. Er ist also zweifähig. Die Brücken liegen hoch genug. Die Bauwürdigkeit der Aareschiffahrtswege ist also in bezug auf Baukosten und Leistungsfähigkeit in höchstem Grade vorhanden.



Schweizerische Schifferschulen in Basel und Rorschach.

Von Dr. Hautle-Hättenschwiler.

Aus der letzten Vorstandssitzung des Nordostschweizerischen Schifffahrtsverbandes ist bekannt geworden, dass er sich mit der Schaffung von Schweizerischen Schifferschulen in Basel und Rorschach beschäftigt. Dieses Unternehmen scheint angezeigt, weil es ein wesentliches Postulat für die Förderung der Rheinschiffahrt nach Basel und nach dem Bodensee darstellt.

Den Vorteil der Gründung von Schifferschulen hat schon Bismarck dadurch anerkannt, dass er ihr Gründer wurde. Im August des Jahres 1887 wandte sich der Magdeburger Schifferverein an den damaligen Minister für Handel und Gewerbe, v. Bismarck, mit einer Eingabe des Inhaltes, dass die von Jahr zu Jahr fortschreitende Entwicklung der Binnenschiffahrt auf der Elbe den Verein zur Kenntnis geführt hätte, es müssen nach dem Muster der Königreiche Sachsen und Böhmen auch in Preussen Schifferschulen mit staatlicher Unterstützung eingerichtet werden. Bismarck ging darauf bereitwilligst ein und sicherte der Errichtung von Schiffferschulen staatliche Beiträge zu. Die Schiffferschulen wurden nun der Reihe nach an solchen Orten errichtet, wo sich ein praktischer Schleppdienst vorfand. Die Erfahrung zeigte, dass die Schiffferschulen auch an diesen Orten am meisten aufblühten, weil der theoretische

Unterricht mit dem praktischen Dienst verbunden werden konnte. Drei Jahre später waren an der preussischen Elbe bereits fünf staatliche unterstützte Elbschifferfachschohlen in Tätigkeit. Neben diesen staatlichen Schulen entstanden aber der fortschreitenden Erkenntnis und den sich mehrenden Bedürfnissen entsprechend weitere sogenannte Privatschifferschulen mit staatlicher Unterstützung, deren man heute an der Elbe fünfzehn zählt. Inzwischen ist der Unterschied zwischen privaten und staatlichen Schifferschulen hinweggefallen. Alle Schifferschulen werden heute in gleicher Weise durch die Staatsregierung unterstützt. Dem Beispiele an der Elbe folgte man an der Oder, an der Weser und am Rheine. Die Schifferschulen an der preussischen Elbe sind seit ihrer Errichtung von 5620 Schiffern besucht worden, von denen 1562 die Schluss-Prüfung an der Schule selbst mit Erfolg abgelegt haben. Die Elbschifferfachschohlen sind Vorbilder geworden. Ein ganzes Netz von Schifferschulen verbreitet sich über alle schiffbaren Flüsse in Deutschland.

In Basel und Rorschach hat sich die eigene Organisation eines selbständigen Schleppverkehrs zu einer Zeitforderung herausgebildet, während Basel dieses Jahr bis jetzt schon einen Verkehr von über 40,000 t aufweist, hat Rorschach einen Schleppverkehr nach Konstanz, Schaffhausen und Rheineck von über 10,000 t. Die Etablierung von Schifferschulen an diesen beiden Orten wäre eine nationale Tat. Sie würde die sukzessive Gründung von eigenen schweizerischen Wassertransportmitteln zur Folge haben und es ermöglichen, dass nach und nach die Schleppschiffahrt von unten und von oben sich die Hand reichen könnte. Die Anregung beansprucht daher die Beachtung der zuständigen Behörden.



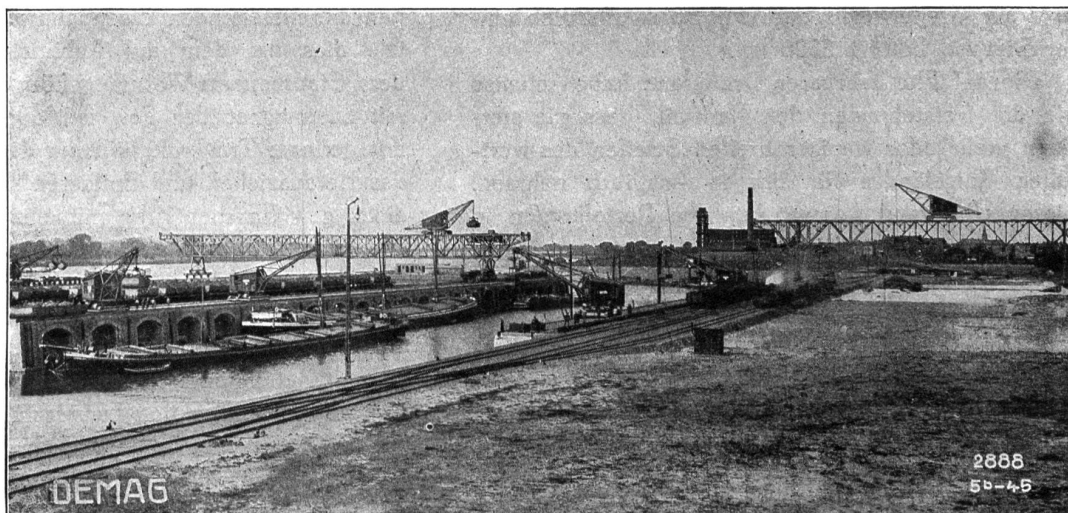
Krane und Verladebrücken in Industrielhäfen.

* Mit der gewaltigen Entwicklung, die Handel und Verkehr in den letzten Jahrzehnten durchgemacht haben, musste naturgemäss der Ausbau der zum Umschlage der heutigen Massentransporte dienenden Hafenanlagen gleichen Schritt halten. Zu den be-

stehenden und erweiterten Häfen sind daher auch eine ganze Anzahl neuer Hafenanlagen gekommen, die mit allen der Neuzeit entsprechenden Einrichtungen versehen sind, um einen schnellen Umschlag der eintreffenden Massensendungen zu ermöglichen. Trotz der erheblich gewachsenen Schiffsgrössen ist es auf diese Weise gelungen, die Entladezeit eines Schiffes, welche früher allgemein mit 18 Tagen berechnet wurde, bis auf durchschnittlich $4\frac{1}{2}$ Tage abzukürzen.

Die wichtigste von allen deutschen Binnenwasserstrassen ist der Rhein und deshalb finden sich auch gerade dort die grössten und interessantesten Hafenanlagen, die mit den modernsten Einrichtungen versehen sind. Ein grosser Teil der in den Rheinhäfen arbeitenden Krane und Verladebrücken, von denen einige auf den nebenstehenden Abbildungen dargestellt sind und im folgenden kurz beschrieben werden sollen, ist von der Deutschen Maschinenfabrik A.-G. in Duisburg geliefert worden.

Als Massensendungen kommen neben Stückgütern hauptsächlich Kohlen und Erze in Betracht. Für deren Bewältigung haben sich im Laufe der Zeit bestimmte Bauarten von Kranen usw. herausgebildet, die mit geringen Abweichungen so ziemlich in allen Häfen wiederkehren. Wie überall, so hat auch im Hafenbetriebe die Elektrizität sich mehr und mehr eingebürgert. Dampfkrane kann man hier schon zu den selteneren Erscheinungen rechnen.



Krane und Verladebrücken in Industrielhäfen. Abbildung 9. Krananlage im Rheinhafen Walsum.

Abbildung 1 zeigt einen fahrbaren elektrisch betriebenen Drehkran der Firma Dyckerhoff & Söhne in Amöneburg bei Biebrich a. Rh. Die Tragfähigkeit des Kranes, der für Greiferbetrieb eingerichtet ist und hauptsächlich zum Verladen von Mergel und Kalksteinen dient, beträgt 6000 kg. Sein Ausleger kann nicht eingezogen werden. Die Ausladung ist 12 m. Während die Hub- und Drehbewegungen