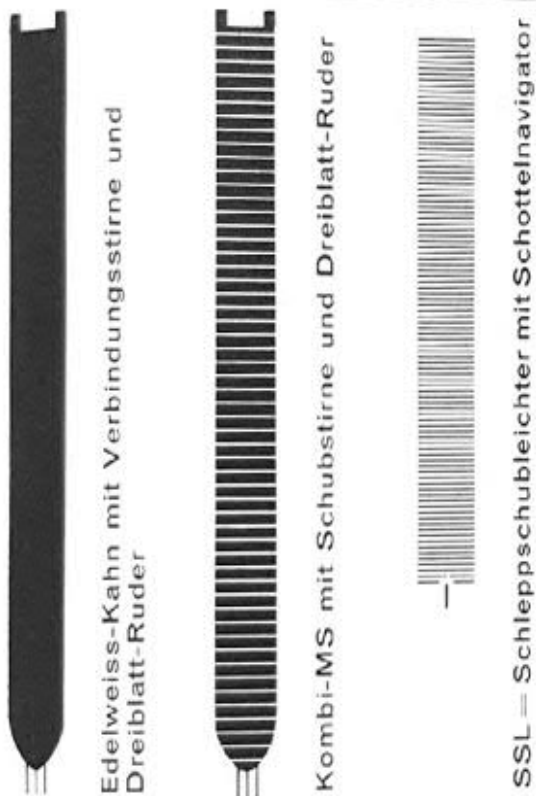


SSL IN FAHRT (Panalpina 1963-2 & 1964-1)

Rechts unten: Zwei mit Edelweisskähnen kombinierte SSL in Bergschleppzug auf der Durchfahrt durch Köln



SSL – schon wieder eine neue Abkürzung. Was bedeutet sie? Schleppschubleichter, ein neuer Schiffstyp in unserer Organisation. Am 8. und 9. Mai trafen in Basel folgende neue Schiffsformationen unserer Reederei ein:

1. Schubkomposition bestehend aus MS Nostrano, mit Schubstirne ausgerüstet, und Schleppschubleichter Auriga.

2. Gliederschiff-Formation, bestehend aus Kahn Edelweiss 9, mit Verbindungsstirne ausgerüstet, und Schleppschubleichter Columba, im Anhang eines Schleppers.

Bei diesen beiden Schleppschubleichtern handelt es sich um die ersten Einheiten einer Serie von zwölf Schiffen, welche durch die drei Werten J. G. Hitzler, und Schipper & Goern, beide Lauenburg (Elbe), und Hugo Peters, Wevelsfleth (Elbe), in Deutschland gebaut werden.

Einzelheiten über die SSL

Länge: 60 m

Breite: 9,50 m

Maximaler Tiefgang: 2,45 m

Tragfähigkeit: 995 t

Die Schiffe besitzen drei Laderäume ohne Lukendach.

Sie sind mit einem Schottelruderantrieb von 170 PS ausgerüstet, der es ihnen erlaubt, sich in ruhenden Gewässern selbständig zu bewegen.

Die Leichter sollen mit schiebenden Motorschiffen (Typ Nostrano) als Schubverband oder mit Rheinkähnen (Typ Edelweiss 9) als Schleppverband zusammengekoppelt werden und zwischen Rotterdam/Ruhrhäfen und Basel in Einsatz kommen.

Die zwölf SSL sind nach Sternen oder Sternbildern benannt und tragen die folgenden Namen: Andromeda, Ara, Auriga, Capella, Columba, Corona, Gemma, Lyra, Musca, Sagitta, Ursa, Wega.

Die Schiffe bilden einen Bestandteil der Konzeption des Alpina Gliederschiffes. Im diesjährigen Geschäftsbericht lesen wir über die bisherige Entwicklung: «Die Versuchsfahrten, die mit der Kombination Romeo/Julia und Tristan/Isolde durchgeführt worden sind, haben erkennen lassen, dass



Die ersten Schleppschubleichter im Hafen
 Duisburg-Ruhrort
 Photos Alpina Duisburg-Ruhrort



die Steuerfähigkeit des Verbandes, der eine starre Länge von 120 m aufweist, besser ist, als wir erwartet haben. Dies hat uns veranlasst, weitere Fahrten vorzunehmen, bei welchen ein traditioneller Rheinkahn von 80 m Länge mit einem Vorschiff vom Typ eines Schubleichters von 60 m Länge starr gekoppelt worden ist. Der Vorteil dieser neuen Lösung liegt darin, dass die für den Rheinkahn notwendigen Umbauten sich in verhältnismässig bescheidenen Grenzen bewegen und die Tragfähigkeit des Gesamtverbandes auf 2450 t gesteigert werden kann. Dies bedeutet gegenüber dem Prototyp Romeo/Julia eine Erhöhung der Nutzlast um ca. 350 Tonnen, wobei die Zahl der Besatzungsmitglieder keine Vermehrung erfährt.

Die Zusammensetzung der Rheinflotte unserer Reederei nach bestimmten Schiffserien hat die Verwirklichung des Planes des Alpina-Gliederschiffes stark erleichtert. Vor allem konnte auf

diese Weise der Gefahr einer betriebswirtschaftlichen Überalterung des Schiffsbestandes vorgebeugt werden.»

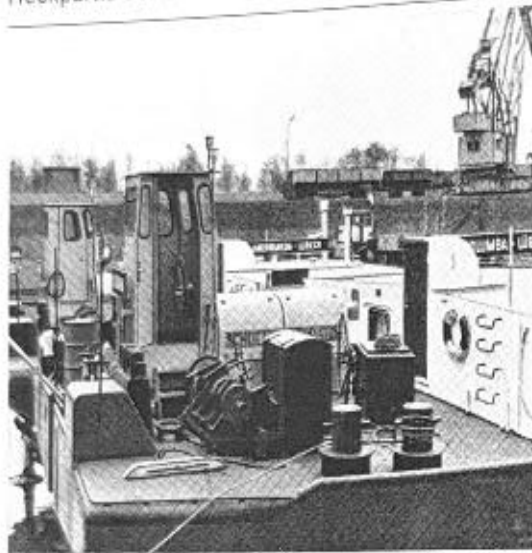
Die Verwendungsmöglichkeit der SSL in Schub- und im Schleppverband erlaubt vom Gesichtspunkt der betriebsmässigen Einteilung der Schiffe eine grosse Beweglichkeit.

Im Gegensatz zu üblichen Schubleichtern sind unsere SSL mit einer Wohnung ausgerüstet. Während der Fahrt im Verband werden die Schiffe durch einen Matrosen mit Rheinschifferpatent überwacht. Für die Fahrt in Hafengebieten und Kanälen bietet die Wohnung Platz für eine verstärkte Besatzung. Überlegungen ergaben, dass aus betrieblichen Gründen eine ständige Besatzung an Bord wünschenswert ist. Nicht zuletzt spielte dabei der Gedanke eine Rolle, dass ein Schiff ohne Besatzung einem Menschen ohne Seele gleicht.



Mit SSL über die Nordsee

Heckpartie der SSL Columba und Andromeda



In unserer Hauszeitschrift No. 2 vom April/Juni 1963 haben wir ausführlich über die neuen SSL (Schlepp-Schub-Leichter) unserer Rheinflotte berichtet. Die durch die COLUMBA GmbH, Lübeck bestellten Einheiten wurden bei den drei norddeutschen Werften J. G. Hitzler, Lauenburg, Schipper & Goern, Lauenburg, und J. Peters, Wewelsfleth, gebaut.

Durch die starke Eisperiode des letzten Jahres wurden sie ca. 3 Monate verspätet abgeliefert.

Lauenburg ist ein altes Elbschifferstädtchen, es liegt ca. 35 km oberhalb Hamburg am Ostufer der Elbe. Die Bundesstrasse 5, die Berlin mit Hamburg verbindet, führt vorbei, und die Zonengrenze ist in unmittelbarer Nähe.

Wewelsfleth ist ein kleines Marschdorf an der Stör mit 1 500 Einwohnern. Es liegt ca. 2 km elbeinwärts und ca. 15 km von Glückstadt entfernt. Die Werft selbst befindet sich ausserhalb des Hochwasserdammes direkt an der Stör und wurde bei der Sturmflutkatastrophe von 1961 stark in Mitleidenschaft gezogen. Das Wasser stand bis zu 1,60 m Höhe in den Büro- und Konstruktionsräumen.

Die Elbe selbst erhielt mit dem Bau des Mittellandkanals in den Jahren 1905 - 1938 einen direkten Anschluss zum westdeutschen Kanalnetz und somit auch zum Rhein. Durch die Teilung Deutschlands nach dem Kriege ging der Anschluss zum Mittellandkanal, das Hebewerk Rothensee, in die Verwaltung der ostzonalen Behörden über, so dass für die Durchfahrt nach Westdeutschland erhebliche Schwierigkeiten entstanden. Aus diesem Grunde wird in norddeutschen Landen auf die Notwendigkeit eines Nord-Süd-Kanals hingewiesen, der die Elbe ohne Berührung der Zone wieder mit dem westdeutschen Kanalnetz vereinen würde. Weitere Verbindungen von der Elbe zum Rhein führen über Nordsee-Weser oder Ems. Diese Wege gehen jedoch über die offene See und sind nur in gewissen Jahreszeiten benützbar.

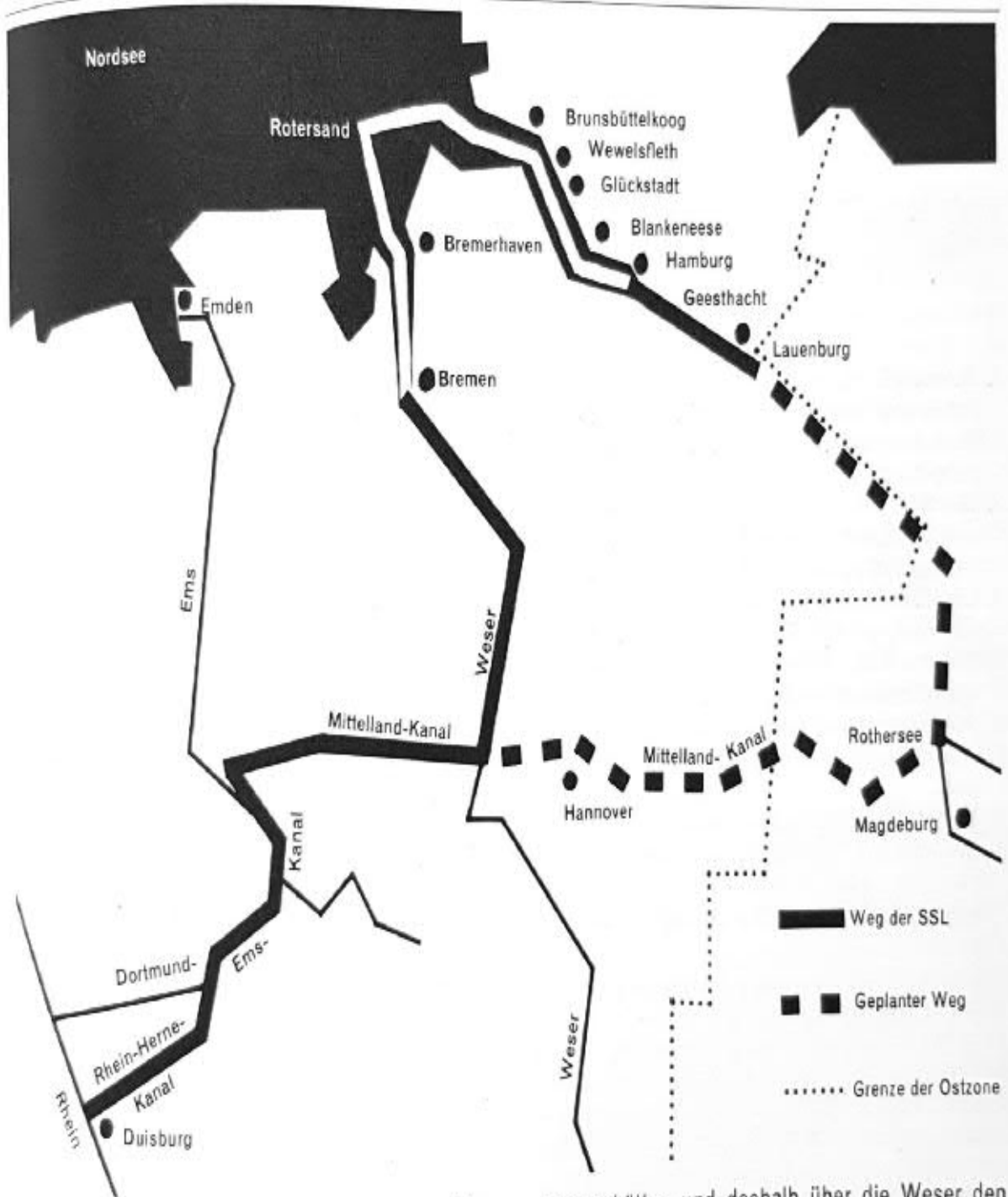
Die Überführung

Nun sind die Schwierigkeiten klar, die für die Überführung bestanden und der Lösung harften.

Bei der Überführung durch die Ostzone via Elbe-Mittellandkanal fehlt es nicht an Schwierigkeiten. Zwei Wege gab es: Überführung mit Permit als Schiff oder Überführung als Neuware. Das Permit lässt aber oft bis zu 3 Monate auf sich warten, die Besatzung muss deutscher Nationalität sein. Als Neuware dürfen die Tanks nicht gefüllt sein und die Motoren nicht laufen, jedes Teil muss in einer Liste enthalten sein. Die SSL müssen unbemannt geschleppt werden.

Mit der Besserung der Wetterlage gegen das Frühjahr wurde beschlossen, die zweite Routenmöglichkeit auszuführen: via Nordsee. Zu ihrer Verwirklichung musste mit den zuständigen Behörden Kontakt aufgenommen werden. Für die Fahrt von Lauenburg bis Hamburg und von Bremen bis Duisburg war das Wasserstrassenamt Lauenburg zuständig. Der Weg durch die Nordsee fiel in die Kompetenz der Seeberufsgenossenschaft Hamburg.

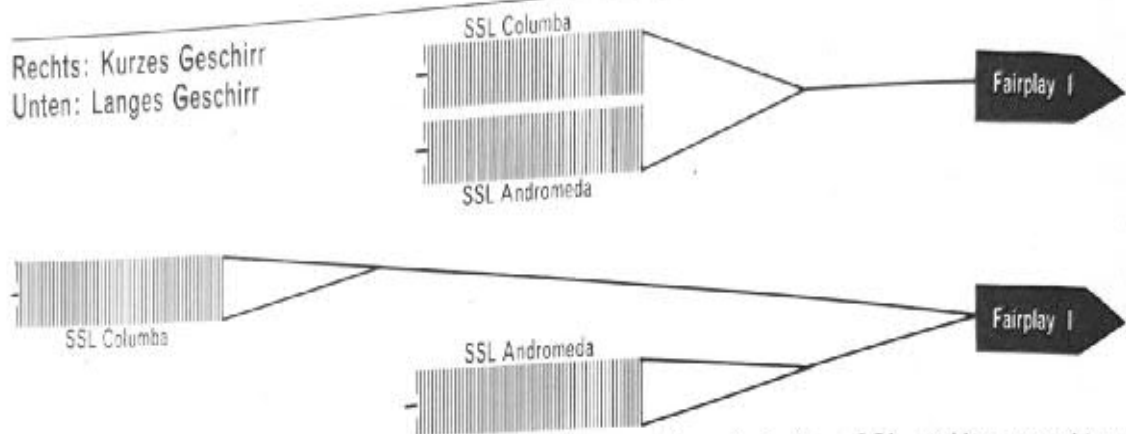
Diese Karte zeigt den Weg, der mit den SSL durchgeführt wurde (durchgezogene Linie), den möglichen Weg durch die Ostzone (gestrichelte Linie) und die Grenze der Ostzone (punktierte Linie).



Unsere anfänglichen Pläne, die SSL über die Nordsee bis nach Emden zu schleppen, wurden von der Seerufgenossenschaft abgelehnt, mit der Begründung, dass wir die kürzeste Strecke zu be-

nutzen hätten und deshalb über die Weser den Mittellandkanal erreichen sollten. Für die Überführung durch die Nordsee selbst stellte die Seerufgenossenschaft die folgenden Bedingungen:

Rechts: Kurzes Geschirr
Unten: Langes Geschirr



1. Fahrbewilligung von Lauenburg nach Duisburg durch das Wasserstrassenamt Lauenburg.
2. Benützung des kürzesten Seeweges, d.h. Hamburg-Bremen.
3. Die SSL müssen auf den Seewasserstrassen und auf See mit einem Seeschlepper von mindestens 500 PS geschleppt werden.
4. Die Überführung darf nur bis zu Windstärke 3 und bei fallendem Barometer erfolgen.
5. Auf den SSL dürfen während der Überführung keine Personen an Bord sein.
6. Alle Blenden müssen abgedichtet sein.
7. Alle beweglichen Teile müssen seefest verzurrt sein.
8. Vor der Überführung muss der SSL durch einen Beamten der Seeberufsgenossenschaft abgenommen werden, der anschliessend eine einmalige Fahrerlaubnis von Hamburg bis Bremen erteilt.

Am 29. März 1963 wurde die erste Überführung mit SSL Andromeda und SSL Columba vorgenommen, wobei beide Schubleichter als Motorschiffe bzw. Selbstfahrer – bemannt mit einem Schiffsführer, 2 Matrosen und einem Lotsen – Lauenburg elbabwärts verliessen. Die Fahrt ging flott voran zur Staustufe Geesthacht, wo ca. 2 m Höhenunterschied zu überwinden waren. Nach erfolgter Schleusung ging es weiter der Süderelbe entgegen und nach ca. 5 ½ Std. Fahrt wurde Hamburg erreicht.

Nachdem die beiden SSL seklar gemacht und durch die Seeberufsgenossenschaft abgenommen waren, wurden sie längsseits auf «Kurzes Geschirr» (siehe Zeichnung) vom Seeschlepper «Fairplay I» übernommen und der Nordsee entgegengeschleppt. Vorbei gings an Blankenese, und nach ca. 1 Stunde war Schulau erreicht, wo bekanntlich jedem ein- und auslaufenden Seeschiff seine Nationalflagge gehisst und die Nationalhymne gespielt wird.

Nach 8stündiger Fahrt kam Brunsbüttelkoog in Sicht, wo nach der Vorbeifahrt am Nord-Ostseekanal der Seeschlepper Fairplay I losmachen liess und längsseits der Schubleichter fuhr. Diese wurden jetzt für die eigentliche Überführung durch die Nordsee auf «Langes Geschirr» in Schlepptau genommen (siehe Zeichnung). Die Besatzungsmitglieder, die sich bis nach Brunsbüttelkoog auf den SSL befunden hatten, wurden vom Seeschlepper an Bord genommen.

Für die Behängung auf «Langes Geschirr» wurde ca. 1 Stunde Arbeit benötigt, wobei jeder Schubleichter mit «Hahnenpfosten» (= Seilende, das sich gabelt) in ca. 100 m Abstand einzeln hinter dem Seeschlepper angehängt wurde. Vor dem Verlassen der Schubleichter wurden noch alle vorgeschriebenen Positionslaternen angezündet, so dass für die kommende Fahrt alles klar war.

Was einem als Binnenschiffer bei diesen Manövern auffiel, war die unendliche Ruhe, mit der alles

Ein SSL in Lauenburg
Photo J. G. Hitzler, Lauenburg

vor sich ging. Dabei muss gesagt werden, dass für diese Manöver auch unendlich viel Raum zur Verfügung stand.

Kurz vor der Dämmerung wurde Cuxhaven und die «alte Liebe» passiert, dann befanden sich unsere beiden Leichter endgültig auf der offenen See. Das hätte man kaum für möglich gehalten: die zwei SSL tanzten in gestrecktem Kurs über die Nordsee hin, ohne dass ein starkes Ausscheren zu bemerken war.

Der kurze Seeschlepper liess uns jede Bewegung spüren, und es dauerte nicht lange, so hatte man das Gefühl, man tanze auf den Wellen mit. Unsere Besatzungsmitglieder liessen sich inzwischen in der Messe nieder und wurden von der Bordküche des Schleppers reichlich mit Kaffee versorgt. Nachdem die Nacht angebrochen war, sah der Konvoi einem Weihnachtsbaume gleich, denn die zwei roten Laternen am Vormast und die Positionslichter leuchteten in grosser Farbenpracht.

In der Ferne sah man bereits das Feuerschiff «Elbe III», das kurze Zeit später in einem seitlichen Abstand von 100 m über Backbord liegen gelassen wurde. «Elbe II» und «Elbe I» zogen auch vorbei, und bald darauf kam der Seelotse an Bord von

Fairplay I, um den Konvoi sicher in die Weser-Jademündung hineinzuleiten. Nach weiteren zwei Stunden erreichten wir die Jadebucht, wo Fairplay I vor Anker ging.

Über die Nuss an der Strangwinde wurden beide SSL an das Heck des Seeschleppers gezogen. Dann begab sich nach Beendigung des Manövers die Besatzung wieder an Bord der Schubleichter, und der Zug wurde auf «Kurzem Geschirr» weitergeschleppt. Unmittelbar vor dem Leuchtturm «Rotersand» musste der Schlepper wegen Maschinendefektes vor Anker gehen. Mit etwas Schadenfreude stellten wir fest, dass Maschinenausfälle nicht allein bei uns vorkommen. Nach beendeter Reparatur ging die Fahrt weiter, die Weser hinauf, an Bremerhaven, Nordenham und Brake vorbei, bis wir nach dreizehnstündiger Fahrt Bremen erreichten. Dort machte Fairplay I los, wendete und fuhr wieder nach Hamburg zurück.

Die SSL wurden in Bremen für kurze Zeit beigelegt, um auf die Weserlotsen zu warten. Dann wurde losgemacht, und die Fahrt ging weiter die Weser hinauf in den Mittellandkanal, über den Dortmund-Emskanal und den Rhein-Hernekanal in das Ruhrgebiet zum Rhein.

