



Die Küstenmotorschiffe „ALBULA“ & „BERNINA“ der Schweizerischen Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel



Der Bau der Küstenmotorschiffe „Albula“ und „Bernina“ der Schweiz. Schleppschiffahrtsgenossenschaft.

Von Ing. Ad. RYNIKER, Basel.

Mit dem Bau dieser Schiffe ist eine längst gehegte Erwartung derjenigen Kreise in Erfüllung gegangen, die sich um die Durchführung der Schifffahrt von Basel bis zur See je und je eingesetzt haben.

Wohl ist es nicht das erste Mal, daß sich die Schweiz zur See versucht hat. Unkenntnis in Schifffahrtssachen und mangelnde Verbindung mit denjenigen Kreisen, mit denen es nun einmal gilt Fühlung zu nehmen, mußten indessen die Versuche zum Scheitern bringen.

Heute nun liegen die Dinge ganz anders; Erfahrung in der praktischen Durchführung der Schifffahrt liegen vor, die notwendigen Verbindungen mit dem Auslande bestehen, so daß die einschlägigen Fragen erneut geprüft und eine Entscheidung über Betrieb, Größe und Typus der zu bauenden Schiffe getroffen werden konnte.

Als Fahrbereich wurde die sogen. „große Küstenfahrt“ gewählt und die Schiffe daher unter Aufsicht des Germ. Lloyd für das Fahrzeichen „K — 100 A 4“ gebaut. Die große Küstenfahrt umfaßt die Fahrt zwischen allen Häfen Europas, des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres, sie gestattet daher die Verwendung der Schiffe in den verschiedensten Teilen der europäischen Gewässer.

Die Ausrüstung der Schiffe erfolgte nach den Vorschriften der deutschen Seeberufsgenossenschaft und der holländischen Schifffahrtsinspektion, als Flagge wurde die holländische gewählt.

Die Schiffe sind als Eindeckschiffe, mit erhöhter Back und Poop gebaut, die Hinterschiffsform zeigt

Kreuzerheck, das Vorschiff stark ausfallende Spantformen zur Abweisung des Seeschlages.

Unter dem Poopdeck liegen die Wohn- und Schlafräume des Kapitäns, der Steuerleute und Maschinisten, die Küche und das Hospital. Die Wohnräume sind sehr gefällig ausgeführt und mit elektrischem Licht und Warmwasserheizung ausgestattet. Das Ende des Poopdecks ist zur Kommandobrücke ausgebaut und trägt das Steuerhaus.

Unter Deck befindet sich der Maschinenraum, in dem der Hauptantriebsmotor, ein Hilfsaggregat, die Heizungsanlage und die Brennstoffgefäße untergebracht sind. An den Maschinenraum schließen sich nach vorne die Laderäume an und an diese die Vorpick zur Aufnahme von Wasserballast für die Leerfahrt. Unter dem Backdeck liegen die Schlafräume für 4 Matrosen und darüber hat das Ankergeschirr mit Antriebsmotor Aufstellung gefunden. In der Schiffsmitte ist der Lademast, mit zwei Ladebäumen von 2 Tonnen Tragfähigkeit aufgestellt, die Bäume werden bedient durch motorbetriebene Winden, von denen die eine ein unabhängiges Aggregat darstellt, während die andere über eine Transmission vom Ankerwindenmotor angetrieben wird. Der Mast trägt überdies eine Segleinrichtung von 125 m², die im Falle einer Motorpanne angeschlagen werden kann.

Die Hauptverhältnisse der Schiffe sind die folgenden:

Länge ü. A. 44.50 m
Breite 7.30 m

Seitenhöhe 2,98 m
Bruttotonnage 329,41
Nettotonnage 149,54
Tragfähigkeit 440 Tonnen
Inhalt der Laderäume 540 m³
Inhalt der Ballasttanks: hinten 22 t, vorne 32 t
Brennstofftanks 11 t, Trinkwasser 3,1 t.

Die Maschinenanlage besteht aus einem Sulzer-Zweitakt-Dieselmotor älteren Modells mit Druckluft einspritzung von 220 PS bei 280 Umdrehungen per Minute, der dem beladenen Schiffe eine Seegeschwindigkeit von 9—10 Knoten zu erteilen vermag.

Das Hilfsaggregat umfaßt auf einer Grundplatte zusammengebaut einen 20 PS Junkersdieselmotor und Hilfskompressor zur Auffüllung der beiden Ansaugluftgefäße von je 500 Liter Inhalt mit Druckluft von 70 Atm. Der Hilfsmotor treibt ebenfalls die Lichtdynamo an.

Zu der nautischen Einrichtung der Schiffe ge-

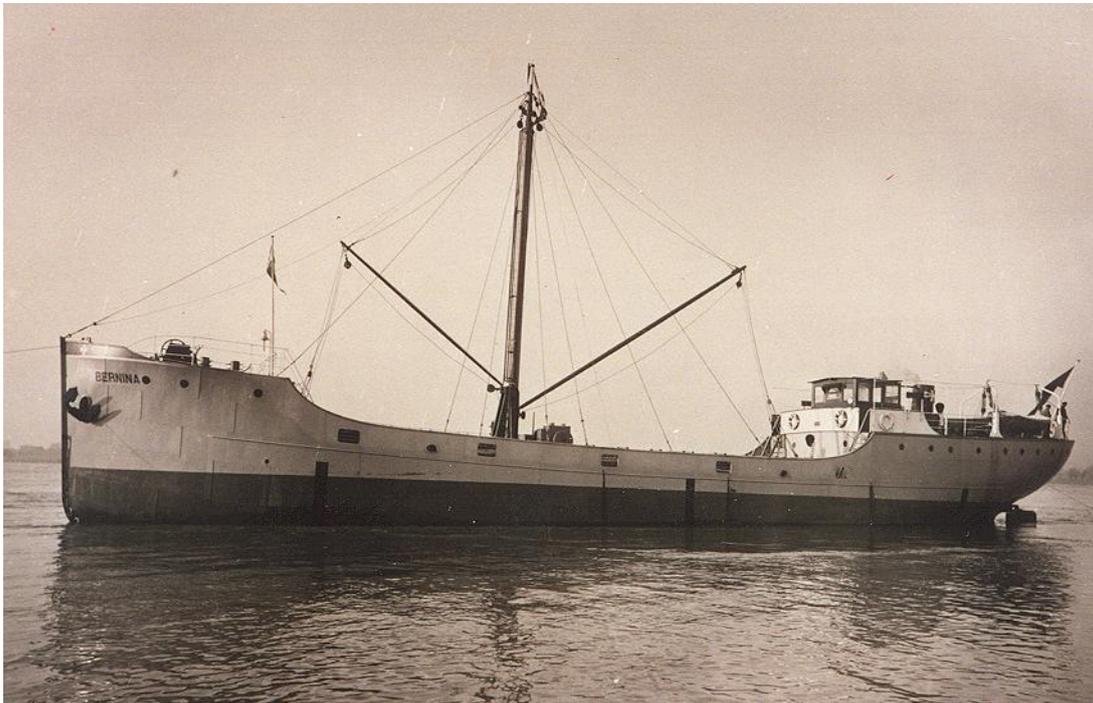
hören Steuer und Peilkompaß, ein Radiogerät mit Peileinrichtung und eine Morselampe.

Das Steuerruder wird von Hand betätigt, der Steuerapparat befindet sich im Steuerhaus mit Uebertragung der Bewegung auf den Quadranten mittelst Ketten und Stangen.

Zwei Rettungsboote befinden sich auf dem Poopdeck, sie enthalten je einen Bootskompaß und die vorschriftsmäßige Notration.

Die Schiffsbesatzung besteht aus 7 Mann: 1 Kapitän, 1 Steuermann, 2 Maschinisten, 2 Matrosen und 1 Koch.

In einem mehrmonatlichen Dienste haben sich die Schiffe als praktisch und seetüchtig ausgewiesen, die Fahrt London-Basel hat aber gezeigt, daß die Möglichkeit besteht, ein für die Seefahrt bestimmtes Schiff so zu gestalten, daß eine Fahrt von Basel nach beliebigen Häfen des europäischen Festlandes unternommen werden kann, wenn je die wirtschaftlichen Verhältnisse dies wünschbar erscheinen lassen.



M/S BERNINA auf dem Rhein vor Walsum

Rhein-See-Schifffahrt.

Von N. JAQUET, Direktor der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel.

Unter Rhein-Seeverkehr wird die Verbindung zwischen Rheinhäfen und andern Hafenplätzen verstanden, wenn sich der Transport im gleichen Schiff abwickelt und ein Teil der Strecke auf offener See zurückgelegt wird.

Vor kaum 50 Jahren ist der erste Seedampfer von Bremen kommend rheinaufwärts gefahren und hat damit die Grundlage zu einer Schifffahrtsentwicklung gelegt, welche in den letzten Jahren stark an Bedeutung zugenommen hat. Die Hauptumschlagsplätze für den Rhein-Seeverkehr am Rhein sind die Ruhrorter Häfen, Düsseldorf und Köln. Die Zunahme der Verkehrsmengen im Rhein-Seedienst während der letzten Jahre geht aus folgenden Ziffern hervor: 1928 betrug die Zufuhr nach dem Rhein in Seefahrzeugen 197 000 Tonnen; das Jahr 1935 brachte eine Zunahme auf 435 000 Tonnen. In der Abfuhr verzeichnet das Jahr 1928 271 000 Tonnen; für 1935 steigt das mit Seeschiffen an den Rhein-Umschlagplätzen abgenommene Quantum auf 636 000 Tonnen. An der Spitze der über See gelegenen Häfen, welche sich mit dem Rhein in reger unmittelbarer Schiffsverbindung befinden, stehen Hamburg, Bremen, Stettin, Königsberg und Danzig. Es ist naheliegend, daß der Verkehr von den deutschen Seehafenplätzen nach den großen Niederrhein-Häfen innerhalb des Rhein-Seeverkehrs am meisten Bedeutung hat. Abgesehen davon, daß es sich hierbei um eine Transportabwicklung innerhalb der Wirtschaftsgrenzen eines Landes handelt, ist der Aufschwung der hervorgehobenen Transportverbindung vorab auf das Bestehen eines regelmäßigen Liniendienstes zwischen dem Rhein und der an der deutschen Nord- und Ostseeküste gelegenen Hafenplätzen zurückzuführen. Neben dem deutschen Verkehr wickeln sich in der Rhein-Seefahrt Transporte nach Belgien, England, Irland, Frankreich, sowie den skandinavischen Staaten ab. Bei diesen Mengen handelt es sich in erster Linie um sogen. Trampfahrer, die keinen regelmäßigen Liniendienst unterhalten.

Die starke Steigerung des Rhein-Seeverkehrs in den letzten Jahren ist der Zunahme an kleinen Seefahrzeugen zuzuschreiben; durch die Entwicklung des Dieselmotors hat sich diesen Schiffen ein neues Betätigungsgelände eröffnet. Der Dieselmotor hat der Küstenschifffahrt ganz allgemein einen bedeutenden Auftrieb vermittelt. Zunächst brachte das Wegfallen der Bootkohlen die Möglichkeit, Schiffe zu bauen, die bei gleicher Raumverdrängung eine bessere Ausnutzung für die Ladung boten. Dann erlaubte der Ersatz der schweren Maschinenanlagen und der Kessel durch Motoren die Konstruktion von Fahrzeugen, die einen niedrigeren Tiefgang aufweisen, als dies noch vor wenigen Jahren der Fall war.

Die Küstenschifffahrt mit kleinen Motorschiffen wurde außerdem durch die rückläufige Wirtschaftsentwicklung begünstigt. An Stelle der einstmals als geschlossene Partien zum Versand gebrachten großen Gütermengen sind vielfach kleinere Posten getreten. Der Verloader wird demnach nicht mehr die

Möglichkeit haben, einen Seedampfer zu chartern, der 3—4000 Tonnen Tragfähigkeit aufweist, sondern er wird sich gerne mit einem kleineren Fahrzeug begnügen, das ihm erlaubt, 4—600 Tonnen zu verfrachten. Das kleine Schiff bietet gegenüber dem für die große Fahrt bestimmten Seedampfer den weiteren Vorteil, daß in abgelegenen Hafenplätzen mit ungünstigen Zufahrten Ware abgenommen werden kann. Die neuen Motorschiffe suchen denn auch mit Vorliebe solche Hafenplätze auf, die bis anhin höchstens für Küstenfahrt im kleinsten Rahmen in Frage gekommen sind.

Wenn man sich vergegenwärtigt, daß beispielsweise ein holländischer Fabrikant bis vor wenigen Jahren seine Erzeugnisse mittels Leichterschiffen von seinem Werk nach Rotterdam gebracht hat, dort die Ware auf den Seedampfer mit Bestimmung London umgeschlagen wurde und allenfalls noch ein weiterer Umschlag in London in Leichterschiff nach irgendwelchen durch den Seedampfer nicht erreichbaren Ladestellen erfolgt ist, so wird der Vorteil einer direkten Abnahme ab holländischer Fabrik nach der letzten Empfangsstelle in England offenkundig.

Die Bedeutung der großen Küstenfahrt für die Zufuhren nach der Schweiz ist umso größer, je mehr sich unser Land auf Bezüge aus europäischen Wirtschaftsgebieten umstellt. Es ist in diesem Zusammenhang bemerkenswert, daß der größte Teil der heute ab England nach der Schweiz verschifften Zuckermengen mit solchen Küstenschiffen ab englischem Ladeplatz nach Antwerpen und Rotterdam gelangt.

Die hervorgehobene Ausdehnung der Motorfahrt zur See findet ihren besonderen Ausdruck in der Entwicklung des Rhein-Seeverkehrs. Der Rhein-Seeverkehr, soweit er nicht als regelmäßiger Liniendienst betrieben wird, muß demnach als eine Ausstrahlung des großen Küstenverkehrs betrachtet werden. Dies hat auch zur Folge, daß ein bestimmtes See-Motorschiff nicht ausschließlich im Rhein-See-geschäft tätig ist. Das gleiche Schiff, das beispielsweise von Köln eine Ladung nach London zu bringen hat, wird auf seiner nächsten Reise eine Fracht ab englischer Küste nach Paris bringen, um von dort aus Hamburg als Ziel einer weiteren Reise zu nehmen.

Die beiden von einer der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft alliierten holländischen Reederei, erstellten Rhein-See-Motorschiffe „Albula“ und „Bernina“, sind dazu bestimmt, die Verkehrsbasis der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft zu festigen. Es war naheliegend, daß beim Bau dieser beiden Schiffe die Möglichkeit einer Ausdehnung der Rhein-Seeschifffahrt nach dem Oberrhein geprüft wurde. Dank der Erfahrungen von Ingenieur Ryniker auf dem Gebiet des Seeschiffbaues konnte ein Schiffstyp geschaffen werden, der allen Anforderungen der großen Küstenfahrt ent-

sprach und gleichzeitig die Möglichkeit offen ließ, die Schiffe für ein Vortreiben der Rhein-Seeschiffahrt nach dem Oberrhein zu verwenden. In Zusammenarbeit mit der Rheinwerft Walsum der Gutehoffnungshütte sind zwei Rhein-See-Motorschiffe gebaut worden, welche hinsichtlich der Bauausführung überall volle Anerkennung gefunden haben.

Der im Monat Juni unternommene Versuch, mit einem Rhein-See-Motorschiff von London direkt nach Basel zu fahren, ist gelungen. Vor wenigen Jahren noch hätten die ersten Fachleute der Rheinschiffahrt es für unmöglich betrachtet, einen Schiffstyp zu bauen, der den Anforderungen einer solchen Aufgabe entsprochen hätte.

Von der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft ist wiederholt und mit Nachdruck darauf hingewiesen worden, daß es sich nicht darum handeln könne, eine regelmäßige Verbindung zwischen London und Basel mittels solcher Schiffe derzeit aufzunehmen. Der Versuch hat wertvolle Erfahrungen gebracht, die nach manchen Richtungen auszuwerten sind.

Der Rhein-Seedienst nach Basel wird für den Massenverkehr von Kohle oder anderen in großen Mengen zur Verfrachtung gelangenden Gütern nie in Frage kommen, indem unter Einrechnung der Umschlagskosten in Rotterdam oder Antwerpen der Transport auf gewöhnlichen Rheinschiffen wesentlich billiger kommt. Der Rhein-Seeverkehr kann nur

Bedeutung erlangen für hochwertige Güter, bei welchen ein mehrmaliges Umladen vermieden werden soll. Es wird auch notwendig sein, daß die Schiffe, welche diesen Dienst nach dem Oberrhein vermitteln, mit stärkeren Motoren ausgerüstet sind, als dies für die Fahrt nach dem Mittelrhein notwendig ist. Die Möglichkeit eines Ausbaues von Rhein-See-Verbindungen zwischen Basel und anderen über See gelegenen Hafenplätzen wird aber letzten Endes von der Gestaltung der Schiffahrtsrinne zwischen Straßburg und Basel abhängen. Der außerordentlich günstige Wasserstand des Rheines in den Jahren 1935 und 1936 erlaubt noch keine Schlüsse zu ziehen, mit welchem Tiefgang inskünftig regelmäßig Schiffe nach Basel gelangen können. Erst wenn die Frage des künftigen Tiefganges für die Fahrt oberhalb Straßburg feststeht, wird der Rhein-Seeverkehr seine wirtschaftliche Abklärung finden können.

Durch die geglückte Versuchsfahrt von Rhein-See-Motorschiff „Bernina“ ist die Möglichkeit der Ausdehnung der Rhein-See-Schiffahrt bis Basel bei gutem Wasserstand als technisch durchführbar erwiesen worden. In der Schiffahrt nach Basel haben bis heute die Kreise, welche für tatkräftiges Vortwärtsschreiten eingetreten sind, gegenüber den Skeptikern recht behalten. Dies mag uns bestärken, den Gedanken des Rhein-Seeverkehrs nach Basel im Rahmen des schweizerischen Schiffahrtsverkehrs weiterhin mit aller Aufmerksamkeit zu verfolgen.

