

## **DIE SCHLEPPSCHIFFFAHRT DER SCHWEIZERISCHEN REEDEREI AG, BASEL**

Bis in die sechziger und anfangs der siebziger Jahre wurde auf dem Rhein noch die Schleppschiffahrt betrieben, bis sie dann von der Schubschiffahrt und den Selbstfahrern, die teilweise auch Schubbargen vor sich herschieben, sogenannte Koppelverbände, abgelöst wurde. 1919 nach der Gründung der Reederei wurden Dampfschlepper eingesetzt, die Anwendung von Dieselmotoren war zu jener Zeit noch unbekannt in der Binnenschiffahrt.

Die Reederei, damals noch Schweizerische Schleppschiffahrtsgenossenschaft genannt, sah sich gleich um, geeignete Schlepper zu finden. Noch im Gründungsjahr 1919 konnte in der Werft Cäsar Wollheim in Breslau-Cosel an der Oder in Oberschlesien ein neu gebauter Heckradschleppdampfer gefunden und gekauft werden. Der Dampfer (750 iPS) wurde auf den Namen SCHWEIZ getauft und war das erste Schiff auf dem Rhein, das die Schweizer Flagge führte.

In 1922 nahm die ZÜRICH ihren Dienst auf, ein Räderboot von der Firma Buss AG, in Augst gebaut (am Rhein etwa 10 km oberhalb Basel) und mit Dampfturbinenantrieb von Escher, Wyss, Zürich ausgerüstet (900 iHP). Die ZÜRICH war die einzige Boot, das vollständig in der Schweiz gebaut wurde.



**ZÜRICH als Dampfturbinen Räderboot bei Düsseldorf**



**ZÜRICH nach dem Umbau in eine Dieselboot**  
Fotoherkunft Urs Vogelbacher

Ein Jahr später folgten zwei weitere, im Ausland gebaute Schlepper, die LUZERN mit 1200 iPS und die BERN mit 1480 iPS, die stärkste Einheit.

Das Prinzip der Schleppschiffahrt blieb all die Jahre dasselbe, jedoch wurde der Antrieb von Dampf auf Dieselmotoren gewechselt. Im Folgenden beschreiben wir die Schlepperei an Hand der grossen Dieselschlepper die um die Zeit des 2. Weltkriegs in Dienst gestellt wurden.

Die Schweizerische Reederei AG (SRAG), auf dem Rhein auch die "Roten" genannt, beabsichtigten 1936 ihre mit Dampfturbine angetriebene Räderboot ZÜRICH auf Dieselbetrieb umzubauen. Zwei Dieselmotoren sollten die Schaufelräder antreiben (wie bei der HANIEL 1). Aus technischen Überlegungen wurde jedoch zwei Jahre später die ZÜRICH auf Propellerantrieb umgebaut, sie erhielt drei Dieselmotoren von Gebr. Sulzer in Winterthur und jede Maschine trieb eine Schraube an.

Nachdem allgemein gute Erfahrungen mit den Dieselmotoren gemacht wurden, bestellte die Reederei in 1938 drei grosse Dieselschlepper bei der belgischen Werft Jos. Boel et Fils, Tamise / Temse, Belgien. Die Baupläne wurden vom berühmten Schweizer Schiffsarchitekten Dr. Adolf J. Ryniker entworfen und gezeichnet. Um das Grossprojekt vor der Konkurrenz zu verheimlichen, wurde der Dieselbootauftrag, als Schiffe für den Kongo Fluss (Super-Kongo) deklariert. Diese waren die URI die im Sommer 1939, kurz vor Ausbruch des 2. Weltkriegs abgeliefert wurde, die SCHWYZ und die UNTERWALDEN die beide erst nach dem Krieg 1948 und 1949 abgeliefert wurden. Diese drei Langstreckenschlepper waren die stärksten Schlepper auf dem Rhein, so was wie die Krönung der Schleppschiffahrt.

Der Umbau der letzten Dampfpräderboot LUZERN wurde 1950 in Temse bei der Werft Jos. Boel & Zn. begonnen und 1951 beendet, auch sie wurde mit 4 Dieselmotoren und 4 Schrauben ausgerüstet.

### **Die Schlepper (Die Boot)**



**UNTERWALDEN die stärkste Boot auf dem Rhein**

Photoherkunft: Urs Vogelbacher

Die Schlepper, oder "die Boot", wie die alten Rheinfahrer sie nannten (immer in der weiblichen Form) waren jetzt zu beachtlicher Grösse und Stärke vervollkommnt worden. Im Gegensatz zu den alten Dampfschleppern, ermöglichte das Aufkommen der Dieselmotoren den Bau von stärkeren Schleppern in den zulässigen Schiffsdimensionen für die Oberrheinfahrt.

Diese drei neuen Schlepper, sie wurden auch "Langstreckenschlepper" genannt, waren 76,3 m lang und 10 m breit, bei einem Tiefgang von 1,60 m. Die URI und die SCHWYZ hatten je 3600 PS

Maschinenleistung, während auf der UNTERWALDEN stärkere Maschinen eingebaut wurden, die 4000 PS Leistung erbrachten. Zum Vergleich, der stärkste Hochseeschlepper jener Zeit, die TURMOIL, hatte auch ungefähr 4000 PS.

Nun werden wahrscheinlich einige kluge Leute einwenden, dass diese Schlepper nicht die stärksten Boote auf dem Rhein waren, das ist tatsächlich so, die deutsche HANIEL 28 hatte zwei alte, 9-zylinder U-Bootmotoren von 2 x 2400 PS erhalten, jedoch konnten diese Maschinen nie voll ausgefahren werden, da die Fundamente und die Schiffshülle zu schwach waren.

Die Besatzung betrug 10 Mann:

1 Kapitän	1 Erster Maschinist, auch "Meister" genannt
1 Steuermann	1 Zweiter Maschinist
1 Rudergänger oder 1. Matrose	1 Dritter Maschinist
2 Matrosen	
1 Schmelzer (Schiffsjunge)	1 Koch

Kapitän, Steuermann und der 1. Maschinist hatten ihre eigenen Schlafräume, Wohnküchen und Toiletten. Die Idee war, dass die Ehefrauen dieser Männer an Bord mitfahren konnten. Zusätzlich hatte der Kapitän ganz vorne noch einen schönen Salon und unten gab es zwei Kabinen für Passagiere und den Lotsen. Die URI hatte 6 Doppelkabinen für Passagiere und ihr Kapitän-Salon war sogar mit Arvenholz getäfelert. Herr Jaquet, der Direktor der Reederei konnte somit hochstehende Gäste (heute VIP genannt) einladen und mitfahren lassen. General Guisan, aber auch der britische Feldmarschall Montgomery waren zu einer Fahrt an Bord geladen. Der Steuermann musste auf seine eigene Wohnung verzichten, damit die Reederei den Passagieren mehr Platz bieten konnte. Die Mannschaft wohnte achtern des Maschinenraums und hatte eine eigene Messe mit Küche auf dem Oberdeck. Die anderen beiden Schlepper hatten keine speziellen Einrichtungen für Passagiere, allerdings war eine kleine Lotsen- und eine Doppelkabine für Passagiere vorhanden.

Anfänglich wurde auf diesen Schleppern mit Kohle gekocht, später wurde dann auf Gasöl umgestellt. Gemäss den Originalplänen waren Kohlenkisten im Kabelgat achtern aufgestellt. Eine Zentralheizung mit Gasöl gefeuertem Heizkessel wärmte im Winter die Unterkünfte.

Auf jeder Seite der Schlepper hing ein Nachen in Davits, später wurde der backbord Nachen durch ein Aluminiumboot mit einem Johnson Aussenbordmotor von ungefähr 60-75 PS ersetzt, das wertvolle Hilfe beim Aufpacken leistete. Die URI war von Anfang an mit einem Motorboot ausgerüstet, um die Passagiere an Land zu holen und wieder zurück zu bringen.

## Die Maschinenanlage

Die Schlepper wurden von 4 Propellern, jeder von einem direkt umsteuerbaren, Zweitakt Dieselmotor über eine lange Propellerwelle angetrieben. Zu jener Zeit waren diese Maschinen noch nicht mit Turboladern ausgerüstet. Die Festpropeller hatten einen Durchmesser von 1,85 m, also etwa 35 cm mehr als der Tiefgang des beladenen (vollgebunkerten) Schleppers. Die Propeller durften nicht unter die Kiellinie des Schiffes ragen, um Beschädigungen zu vermeiden und waren entsprechend höher gelagert. Jeder Propeller lief deshalb in einem Tunnel, (eine Aussparung über dem Propeller in der Schiffsförm), der sich bei Fahraufnahme mit Wasser füllte und somit die Wirksamkeit des Propellers erhalten konnte.

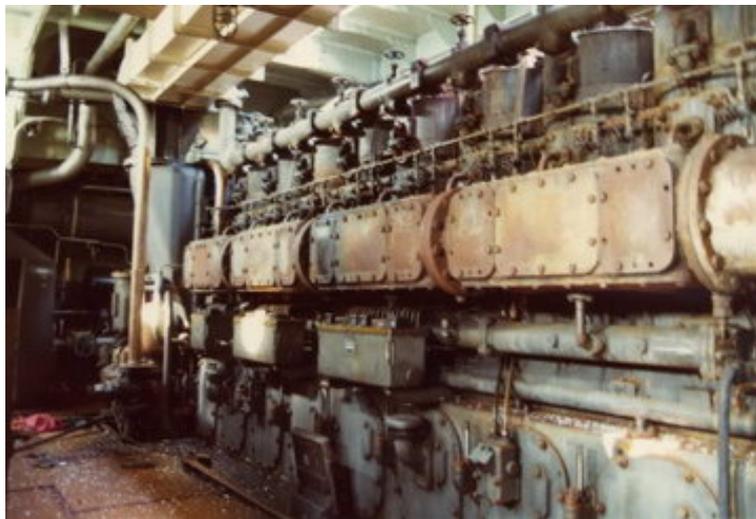
Wie damals üblich bei der SRAG wurden nur Dieselmotoren von der Gebrüder Sulzer AG, Winterthur eingebaut (Sulzer war auch Aktionär und ein guter Kunde der SRAG für den Transport grosser Schiffsmotoren auf dem Rhein nach Rotterdam). Die URI und die SCHWYZ hatten 8-zylinder Motoren von je 900 PS, also eine Gesamtleistung von 3600 PS. Die UNTERWALDEN wurde mit 9-zylinder Motoren ausgestattet, somit erhöhte sich die Motorenleistung auf 1000 PS bei 340 U/min und die Gesamtleistung betrug nun 4000 PS. Die Maschinen wurden noch von einem zentralen Kontrollpult im Maschinenraum gesteuert, die Kommandos mit mechanischen Maschinentelegraphen vom Steuerhaus übertragen. Während der Fahrt musste immer ein Maschinist auf Wache sein. Später wurde auf der UNTERWALDEN eine pneumatische Fernbedienung eingebaut, für die Schlepper URI und SCHWYZ waren die Anlagen schon auf dem Werkstattschiff eingelagert. Als das Ende der Schlepperei abzusehen war und die URI in Weil a/Rh stillgelegt wurde, wurde auch dieses Vorhaben

gestoppt und die neuen Fernbedienungsanlagen landeten vermutlich im Alteisen. Die URI hatte noch Direktkühlung für die Motoren, das heisst, Flusswasser wurde von Aussenbords angesaugt und durch die Motoren gepumpt. Dieses Wasser wurde auch für die Duschen abgezweigt, also wer sich den Luxus einer warmen Dusche erlauben wollte, musste warten bis die Maschinen warmgelaufen waren. Die SCHWYZ und die UNTERWALDEN hatten dann schon ein geschlossenes Frischwasserkühlsystem, das über Wärmetauscher vom Flusswasser gekühlt wurde.

Nur der hintere Schornstein diente der Ableitung der Maschinenabgase, durch den vorderen Schornstein wurde die Frischluft für die Maschinen angesogen.

Die Elektrizität an Bord war Gleichstrom der in Batterien gespeichert wurde. Die Batterien wurden von einem Dynamo aufgeladen, der an den äusseren (hinteren) STB-Hauptmotor angehängt war. Auch ein kleiner Hilfsdiesel mit Dynamo und Luftkompressor stand zur Verfügung.

Die vier Ruder wurden mechanisch mit dem grossen Haspel im Steuerhaus, über ein System von Ketten und Stangen bewegt. Während Leerfahrten, also ohne Schleppkähne, wurden nur die beiden äusseren Motoren verwendet, die beiden inneren Motoren waren gestoppt. Bei Fahrt achteraus reagierte der Schlepper sehr schlecht auf das Ruder, es wurde "viel Ruder gebraucht" (wenig Wasserströmung auf den inneren Ruderblättern).



**Backbordmaschine der UNTERWALDEN kurz vor dem Ausbau nach langer Stilllegung**

Photoherkunft: Unbekannt / SwissShips Archiv

### **Schleppwinden und Schleppdrähte**



**Stranglier (Strangwinde) auf der URI**

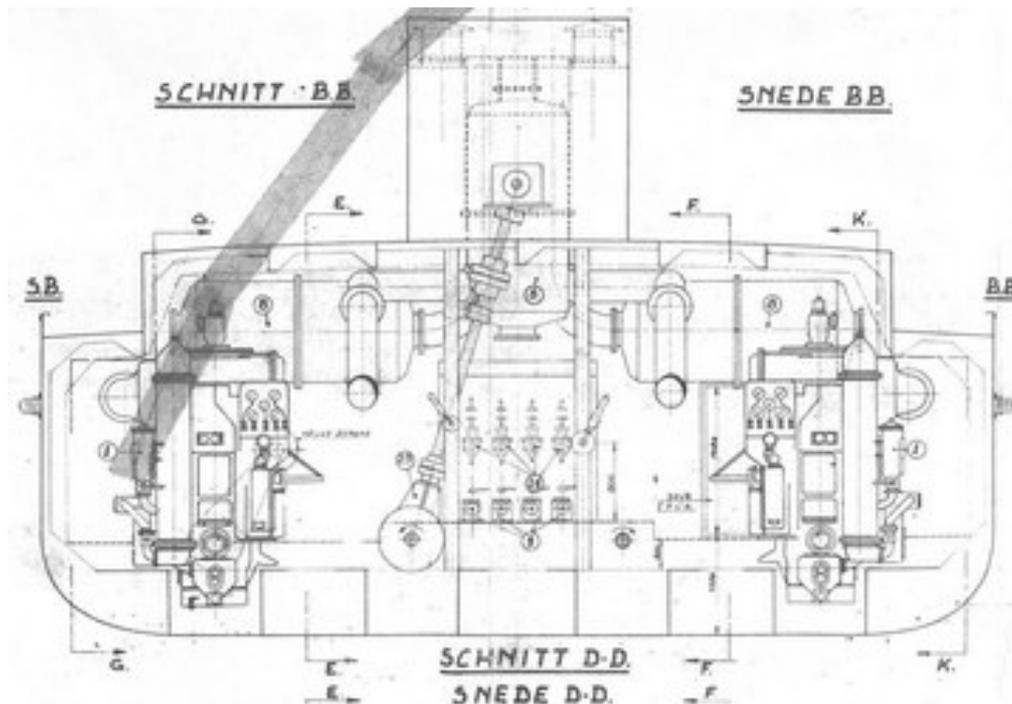
Die beiden Schleppwinden auf Deck über dem Maschinenraum, an Steuer- und Backbord, hatten je 4 Drahttrommeln und wurden von der inneren (vorderen) STB-Hauptmaschine mechanisch über ein Getriebe und Wellen angetrieben. Alle Drahttrommeln konnten wenn nötig, gleichzeitig in Betrieb genommen werden. Die Winden hatten einen Normalgang und einen Schnellgang, zum Beispiel um abehängte Drähte einzuholen.

Die auf den Trommeln aufgeschossenen Schleppdrähte (Schleppstränge) waren von verschiedener Länge und Durchmessern. Gemäss dem Generalplan des Schleppers UNTERWALDEN gab es folgendes System (im Laufe der Zeit kann es möglich sein, dass dieses System geändert wurde):

Backbord Schleppwinden	Steuerbord Schleppwinden
24 mm Durchmesser x 1350 m	24 mm x 1200 m
26 mm x 1050 m	28 mm x 900 m
30 mm x 750 m	32 mm x 600 m
34 mm x 450 m	36 mm x 300 m

In obiger Tabelle sind die Drähte mit den kleinen Durchmessern auf der vordersten Schleppwinde und die stärksten Drähte auf der hintersten Winde, gemäss einem Originalplan der UNTERWALDEN. Leider konnten wir die Nummerierung der Schleppdrähte nicht mehr klar definieren, hier gehen die Meinungen auseinander.

Hinter den Schleppwinden befanden sich die Strangklemmen. Während des Schleppens wurden hier die Schleppdrähte mechanisch festgeklemmt um die Zugbelastung von den Winden zu nehmen.



Stranglierenantrieb (Schleppwindenantrieb)

## Kapitäne und Mannschaften

Auf diesen Langstreckenschleppern fuhren zum grössten Teil Deutsche und Schweizer. Die Kapitäne, meistens Deutsche und alles bestandene Männer, kamen ursprünglich von den Radbooten, also den Dampfschleppern. Diese Kapitäne hatten ihre festen Schiffe und wurden für die Ferien durch einen Ablöserkapitän vertreten. Als im 2. Weltkrieg die SRAG die Ausbildung von eigenem Schiffspersonal in Angriff nahm, kamen auch Schweizer Matrosen an Bord. In der Maschine gab es relativ viele Schweizer, auch solche die auf ein Seeschiff warteten und kurzzeitig auf einem Schlepper zum

Einsatz kamen. Die Matrosen wurden einzeln abgelöst, einige kamen wieder auf ihren Schlepper zurück, aber die meisten wurden auf andere Schiffe versetzt, entweder auf Order der Reederei oder auf eigenen Wunsch (damals wurden noch nicht die ganze Besatzung nach Plan abgelöst, wie dies heute manchmal der Fall ist). Niederländer, Belgier und Elsässer waren nur ausnahmsweise an Bord.

Kapitän Friedrich (Fritz) Krieg aus Ludwigshafen kam von den Radbooten und war als erster Kapitän auf der umgebauten ZÜRICH, dann übernahm er die URI in der Bauwerft. Die SCHWYZ wurde 1948 durch Hans Sturzenegger in Belgien abgeholt, da zu diesem Zeitpunkt deutsche Kapitäne und Schiffsführer nicht in den Niederlanden und Belgien einreisen durften. In Deutschland stieg dann Friedrich Krieg auf die SCHWYZ und Hans Sturzenegger übernahm die ZÜRICH, während Robert Kauder von der ZÜRICH auf die URI wechselte.

Die UNTERWALDEN wurde 1949 von Friedrich Krieg in der Bauwerft abgeholt. Kapitän Willy Kauder übernahm die SCHWYZ, er war früher Steuermann bei seinem Bruder Robert (aus Neuburg, aber wohnhaft in Kehl) auf der URI und zwischendurch auch Schiffsführer auf der TICINO. Sein Sohn Helmut Kauder war nach seiner Ausbildung auch Steuermann auf der URI, nachher übernahm er den kleinen Schlepper SCHAFFHAUSEN.

Auf der UNTERWALDEN hatte Kapitän Fritz Krieg viele namhafte Schweizer Steuermänner ausgebildet. Nach Fritz Krieg übernahm der langjährige Steuermann von der SCHWYZ und Kapitänablöser Roland Michel die UNTERWALDEN. Noch vor dem Ende der Schleppschiffahrt übernahm Roland Michel das Tankmotorschiff AVENTURIN und auf der UNTERWALDEN fuhr noch bis zu ihrer Stilllegung und Verkauf Robert Baumann als Kapitän.

Einer der ersten Kapitäne auf den Booten der "roten Schweizer" war Anton Platz. Friedrich Krieg soll aber der dienstälteste Kapitän bei der SRAG gewesen sein.

Diese Kapitäne waren ihren Booten fest zugeteilt und während deren Urlaub übernahm ein Ablöser die Führung. Diese Aufgabe oblag auf den grossen Booten für lange Zeit Kapitän Karl Weissenburger aus Neuburg, genannt "Stier". Nach dessen Pensionierung übernahm Kapitän Roland Michel die Ablösungen. Die Kapitäne blieben meistens 5 bis 6 Monate an Bord, dann nahmen sie Urlaub für ungefähr einen Monat (damals in den sechziger Jahren gab es nur drei Wochen Ferien im Jahr, plus freie Tage für Sonntage an Bord). Auch fuhren deren Ehefrauen vielfach an Bord mit.

An dieser Stelle möchten wir auch noch die kleineren Schlepper erwähnen. Nachdem diese auf Dieselantrieb umgebaut waren, kam auf der LUZERN Kapitän Heinrich Möbus aus Bad Salzig zum Einsatz. Nachdem Umbau der ZÜRICH zum Motorschlepper war zuerst Kapitän Robert Kauder an Bord. Als er dann auf die URI wechselte, übernahm bis zu deren Ende Kapitän Hans Sturzenegger (CH) die Boot. Auf der SCHAFFHAUSEN war zuerst Kapitän Robert Augspurger (D), dann folgte Kapitän Helmut Kauder.

Auf der GLARUS war ein Schweizer Kapitän, namens Hans "Jean" Zopfi und ein Kapitän Reinhard (D) genannt "Goftel". Als letzter Kapitän war der bekannte Roger Lutz aus dem Elsass an Bord. Lutz und sein GLARUS war als "das Gespann" am ganzen Rhein bekannt. Besonders bekannt wurde er bei den Bergungsarbeiten der ORINOKO bei Maxau mit der GLARUS 2.

Die 1. Maschinisten, auch "Meister" genannt, waren wie die Kapitäne fest einer Boot zugeteilt und wurden während den Ferien auch von einem Ablöser ersetzt. In den späteren Jahren war auf der UNTERWALDEN ein Herr Bichsel, auf der URI Fritz Beer und auf der SCHWYZ ein Herr Stettler, alle Schweizer. Auf der LUZERN fuhr Adolf Rein, auch ein Schweizer. Dieser hatte ursprünglich Matrose gelernt und hat sich später umschulen lassen. Auf der ZÜRICH war Willi Frei aus Kehl 1. Maschinist.

Die Ferienablösungen wurden bis 1962 von Kurt Bruhin gemacht, ab 1963 bis 1965 fuhr Werner Schwarzwälder. Sein Nachfolger war vermutlich Otto Kottler, der lange Zeit als 2. Maschinist auf der URI gefahren ist. Ein legendärer Maschinist war Walter Zieger, genannt "Ziegenbock".

## **Zusammenstellung eines Schleppzuges**

Die Reederei übergab dem Kapitän einen sogenannten "Schleppschein" auf dem die Einzelheiten der Schleppkähne, Liegeplätze und Zielhäfen, aber vor allem das Gewicht deren Ladung angegeben war.

Danach bestimmte der Kapitän die Reihenfolge der Schleppkähne, die schweren Schiffe vorne, die Leichtern hinten. Normalerweise wurden nur Kähne von der Schweizerischen Reederei oder mit SR-Ladung geschleppt, ab und zu wurden auch Kähne auf fremde Rechnung geschleppt. Es wird angenommen, dass ein Schleppvertrag gemacht wurde und die Bezahlung nach der geschleppten Distanz erfolgte.

Andererseits ist auch bekannt, dass vor allem über die Niederlassungen Ruhrort und Rotterdam ein reger Austausch von Schleppgut und Schleppkraft mit Partner- und Konkurrenz-Unternehmen statt gefunden hatte.

### **Die Schleppschiffe (auch Rheinschiffe genannt)**



**EDELWEISS 17 bei den Maasbrücken in Rotterdam**

Photoherkunft: Urs Vogelbacher

Diese waren im Durchschnitt 70 bis 80 m lang und hatten eine Tragfähigkeit von ungefähr 1200 bis 1800 Tonnen (Das Schleppschiff EDELWEISS 30 konnte 3002 Tonnen tragen und EDELWEISS 31 nahm 2238 Tonnen, beide fuhren unter niederländischer Flagge). An Bord waren normalerweise drei bis vier Mann, eventuell kam noch ein Schmelzer (Schiffsjunge) dazu. Diese Schiffe gehörten teilweise auch den Schiffern, den sogenannten Partikulieren.

Die alten Schleppkähne hatten teilweise noch liegende "Haspel" (Steuerrad), sogenannte "Nierenquetscher", die von 2 oder auch 3 Mann bedient werden konnten. Diese liegenden Haspel drehten das Ruder über ein Ritzel und einen Quadranten auf dem Ruderstock. Hatte man das Ruder auf eine Seite gedreht und liess dann den Haspel los, drehte er vom Wasserdruck auf dem Ruder getrieben, mit grosser Geschwindigkeit wieder zurück auf die Mittschiff Position. Wer dann nicht flink genug war, erhielt eins gewischt von den Speichen des rotierenden Haspels.

Auf den alten Schleppkähnen bis zu den vierziger Jahren wurde mit Kohle gekocht und im Winter auch geheizt. Abends sassen die Leute im trüben Schein einer Petrollampe und mit Glück hatten sie vielleicht noch einen Petrolkühlschrank an Bord. Auf späteren Schleppkähnen, aber auch auf bestehenden Einheiten wurden dann kleine Dieselgeneratoren (Jokel) und Batterien eingebaut. Auch bei den Ankerwinden wurde der Antrieb teilweise von Handbetrieb auf Dieselmotoren umgebaut.

## **"Aufpacken der Schleppkähne" (Zusammenstellen des Schleppzuges)**

Die einzelnen Schleppkähne wurden von Hafenschleppern zum "Aufpackort" gebracht, wo der Schleppzug zusammengestellt wurde (das "Aufpacken").

In Rotterdam war dies oberhalb der Stadtbrücken, im Stadtteil Feyenoord in der Nähe des Stadions Feyenoord. In Rotterdam hatte die Reederei ihren eigenen Hafenschlepper, die SCHWYZ, die unter niederländischer Flagge fuhr. Da der Fluss in Rotterdam den Gezeiten ausgesetzt ist, konnte das Aufpacken nur bei Ebbe ausgeführt werden, wenn das Flusswasser seewärts strömte.



**Ein Schleppschiff (Rheinschiff) wird auf dem Niederrhein "aufgepackt"**

In Duisburg-Ruhrort war der "Aufpackort" meistens am Homberger-Ort. Hier mussten immer Ruhrorter Hafenboote verwendet werden. Die Schleppkähne kamen meistens aus den Kanälen, wie dem Rhein-Herne-Kanal und dem Ruhr-Kanal. In diesen Kanälen durften nur staatliche Schlepper fahren, sie hatten ein richtiges Monopol. Man nannte diese Schlepper auch Monopol-Boote. Dies war vielleicht für die Verantwortlichen der Reederei ein Grund, dass sie in Duisburg-Ruhrort keine eigenen Schlepper hielten. Diese hätten ja nicht in die Kanäle einfahren dürfen.

In Ludwigshafen hatte die SRAG die Hafenboot FRIBOURG stationiert und in Basel tat die Hafenboot ZUG seinen Dienst. Nach Erzählungen von alten Kapitänen und Maschinisten soll es im Hafen Basel auch einen kleinen, Reederei eigenen Schlepper UNTERWALDEN gegeben haben.

Da die SRAG einen langjährigen Vertrag mit dem Verband der Schweizer Gaswerke hatte, wurde mit den Kähnen meistens Kohle transportiert. Vor und nach dem 2. Weltkrieg kam diese Kohle meistens aus dem Ruhrgebiet und die Schlepper fuhren meistens nur bis Duisburg, dann gleich wieder zu Berg. In späteren Jahren kam Kohle auch per Seeschiff nach Rotterdam, z.B. aus den USA oder Südafrika, somit wurden vermehrt Reisen nach Rotterdam unternommen.

Die Schleppkähne wurden bereitgestellt und irgendwo festgemacht oder verankert, viele lagen jeweils an der Parkade, Willemskade oder an der Boompjes in der Nähe des Stadtzentrums und wurden dann zum Aufpacken nach Feyenoord verschleppt. Die Langstreckenschlepper verkehrten nur auf dem Rhein bis nach Rotterdam. Kähne von Antwerpen wurden nach Dordrecht oder nach Papendrecht (gegenüber von Dordrecht) gebracht und hier aufgepackt. Amsterdam wurde meist von Selbstfahrern bedient und Schleppkähne waren eher selten in diesem Hafen.

Da man lange Wartezeiten der teuren Schlepper möglichst vermeiden wollte, wurde nach Ankunft eines Schleppers ein Schleppzug so rasch als möglich zusammengestellt. Nachdem der Schlepper gebunkert, Proviant und Ausrüstung übernommen hatte, wurden die wartenden Schleppkähne an den "Aufpackort" gebracht und dann ging die Fahrt gleich wieder zu Berg.

Das schwerste Schiff war gleich hinter dem Schlepper, das leichteste ganz hinten. Da der längste Schleppdraht etwa 1350 m lang war, ergab sich mit acht Schleppkähnen eine ungefähre, maximale Länge des Schleppzuges von ungefähr 1500 m. Indem jedes Schiff an seinem eigenen Schleppdraht hing, konnte es auch ohne Schwierigkeiten unterwegs abgehängt werden (anscheinend wurden auf anderen europäischen Flüssen, z.B. auf der Donau anders geschleppt).

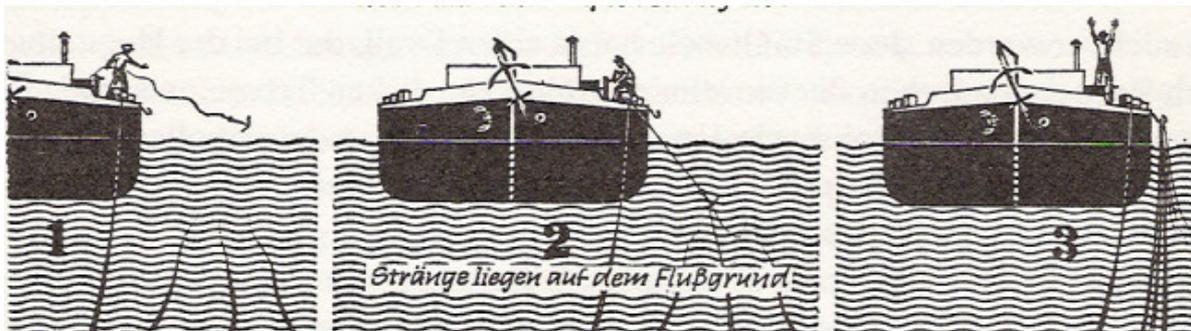
Die Schleppkähne konnten wahlweise angehängt werden, es musste keine Reihenfolge z.B. von vorne nach hinten befolgt werden. Der Hafenschlepper brachte den Schleppkahn längs des grossen Schleppers, so dass der Schleppstrang hinübergereicht werden konnte oder mit einer Wurfleine an Bord gezogen werden konnte.

Nachdem der Schleppzug zusammengestellt war, begann das "Strangfischen".

*Der Wolf wird geworfen*

*Der Matrose zieht mit der Winde den Wolf samt dem erfassten Strang hoch*

*Alle Straenge haengen im Brittel*



Damit die Drähte nicht auf dem Flussboden aufgeschauert wurden, mussten sie von jedem Schleppschiff zuerst mit dem "Wolf" (Draggen oder Suchanker) vom Grund gefischt werden und mit der "Verhol-Lier" (handgetriebene Verholwinde) hochgezogen werden und in den vorne backbord hängenden, sogenannten "Brittelhaken" gelegt werden. Auf dem Schlepper mussten vor der Abfahrt die Abstände der Kähne eingestellt werden und dann Strangklemmen festgezogen werden um die Schleppwinden zu entlasten.



**Brittelhaken mit 2 Strängen**  
Photoherkunft: Archiv Harry de Groot

Abends ging der Schleppzug vor Anker und aus den Matrosen und Schmelzern (Schiffsjungen) wurde ein Wachmann bestimmt, der jedoch täglich wechselte. Der Rudergänger war schon von diesem Dienst ausgenommen. Wenn alle Anker hielten, die Fahrtlichter herunter geholt waren, wurde auf dem Schlepper noch das Signal gegeben, wann am anderen Morgen die Fahrt weitergehen sollte. Entweder gab der Kapitän oder der Steuermann, z. B. mit 6 Glockenschlägen bekannt, dass um 6 Uhr die Fahrt wieder aufgenommen wird. Aus der Dampfbootzeit wurde dieses Zeichen übernommen und in etwa erklärt "wir müssen für Morgen noch Dampf bestellen". Ab und zu in nicht bewohnten Gebieten wurde das Signal auch mit der „Fleute“ (Typhon) gemacht.

Während der Nacht hatte der Wachmann noch eine weitere Aufgabe, die Leute an Land zu bringen und wieder ab zu holen. Wenn die Boot wegen der Länge des Schleppzuges nicht an Land festmachen konnte und vor Anker lag, aber abends von der Besatzung jemand an Land wollte, musste der Wachmann den Nachen ins Wasser setzen und die Landgänger an Land rudern. Er durfte bis die Letzten wieder an Bord waren nicht ins Bett, sondern hatte in der Messe Bordwache. Sobald er hörte "URI ho", ruderte er wieder an Land und holte die Wartenden. Manchmal konnte es je nach Jahreszeit (Fasnacht usw.) vorkommen, dass der Wachmann kurz vor dem ersten Morgensignal mit dem Nachen noch schnell an Land musste um die Spätheimkehrer einzusammeln.

Am anderen Morgen musste der Wachmann eine Stunde vor Abfahrt, also um 5 Uhr aus dem Bett. Zuerst musste er in der Messe den Ofen anstecken, damit die Besatzung mit heissem Wasser und Kaffee versorgt werden konnte. Eine halbe Stunde vor Abfahrt wurde das erste Mal mit der Glocke oder dem Typhon das erste Signal gegeben, einmal lang und einmal kurz. Dann musste der Wachmann den diensthabenden Maschinisten wecken. Eine Viertelstunde vor Abfahrt erfolgte das zweite Signal, einmal lang und zweimal kurz.

Kurz vor 6 Uhr wurden dann die Maschinen gestartet und langsame Fahrt aufgenommen, damit die Anhangskähne die Anker eindrehen konnten. Wenn dann alle Fahrtlichter oben waren, also alle Anhangschiffe die Anker hoch hatten und fahrtbereit waren, wurden die Telegraphen auf volle Kraft gesetzt. Jedes Mal wenn der Schleppzug in Fahrt ging, ob nach dem "Aufpacken" oder am Morgen, nachdem man über Nacht vor Anker lag, erteilte der Kapitän das Abfahrtszeichen und den traditionellen Abfahrtsgruss, ein Ritual das bis zum Ende der Schleppschiffahrt beibehalten wurde. Der Kapitän trat auf die Nock, zog seine Mütze, läutete ein paar Mal mit der Glocke, dann sprach er den Gruss und schlug ihn auf der Glocke:

### IN GOTTES NAMEN GUTE FAHRT

(lang kurz kurz, lang kurz kurz, lang kurz kurz)

Ein langer Schlag wurde mit dem Klöppel mit einem raschen Doppelschlag von einer Seite zur anderen gegeben, während ein kurzer Schlag ein Einzelschlag an die Glocke war. Nachher ging der Kapitän ins Steuerhaus und wünschte dem Steuermann "in Gottes Namen gute Fahrt", dann wurden die Maschinentelegraphen auf "Voll Voraus" gelegt und der Schleppzug nahm Fahrt auf.

### Das Schleppen zu Berg



UNTERWALDEN im Ruhrgebiet mit schweren Schleppzug

Auf dem Niederrhein und auch auf dem Mittelrhein bis Mannheim konnten die Langstreckenschlepper bis zu 8 Kähne schleppen, nachher auf dem Oberrhein nur noch maximal 5 Kähne bis zur ersten Schleuse, dann fuhren sie wieder zu Tal. Durch das Gebirge, von Bad Salzig bis Bingen fuhren die Schlepper nur mit 4 Kähnen und mussten nachher zurückfahren um die restlichen 4 Kähne in Bad Salzig abzuholen. Nach Basel fuhren die Schlepper nur, wenn eine Maschinenrevision nötig war.

Die Fahrt von Rotterdam bis zur ersten Schleuse unterhalb Basel betrug ungefähr zwei Wochen, ausnahmsweise konnte sie auch mal drei Wochen dauern. Nachts wurde nicht gefahren, sondern vor Anker gegangen.

Die Schleppkähne wurden mit den eigenen, kleinen Schleppern GLARUS, SCHAFFHAUSEN und mit fremden Schleppern, wie ANNA ELISABETH, FATIMA, PILOT und REWO I bis III oder mit Motorgüterschiffen durch die Schleusen nach Basel weiter geschleppt. Auch wurden so die Talverschleppungen durchgeführt.

In der Gegend von Duisburg kam vielfach der kleine Schlepper IRENE (ein ehemaliges Kanonenboot der K & K-Kriegsmarine auf der Donau) zum Einsatz.



**Boot IRENE**

Photoherkunft Urs Vogelbacher

Wenn der Schleppzug abends vor Anker ging, wurden die Schleppdrähte in den Brittelhaken belassen, aber die Drähte wurden vom Schlepper ein wenig gefiert, um die Drähte zu entlasten. Auf dem Oberrhein wurden die Schleppkähne wegen der starken Strömung zum Teil zusätzlich mit Mehrdrähten am Ufer festgemacht.

### **Schleppen durch das Gebirge**

Nach Ankunft in Bad Salzig wurden 4 Schlepsschiffe abgehängt und gingen vor Anker. Der Kapitän bestimmte entsprechend dem Gewicht Schleppkähne, welche abgehängt wurden, um die Tonnage gleichmässig zu verteilen. Viele Schlepper brauchten einen Vorspann, jedoch die starken Schlepper der "Roten" schafften es durch die starke Strömung dieser Strecke ohne Vorspannboote. Allerdings wurden Vorspannboote gelegentlich für die Motorschiffe benötigt.

Danach ging die Fahrt verkürzt weiter, das heisst die Abstände von Schiff zu Schiff wurden verkürzt um auf der engen Gebirgsstrecke besser manövrieren zu können. Manchmal mussten die Schleppdrähte auch achtern "gebittelt" werden, um zu verhindern, dass die Drähte in den engen Kurven unter das Ruder des Schlepsschiffes gerieten und es blockieren konnten.

Von St. Goar bis Oberwesel und von Kaub bis Bingen war Lotsenpflicht für die Berg- und Talfahrer. Auf jedem Schleppkahn fuhr ein Lotse mit, der Cheflotse ging an Bord des Schleppers. In St. Goar kamen die Lotsen noch mit dem Ruderboot zum Schiff raus. Die Ruderboote der Lotsen wurden immer freifahrend auf der Seite bei den Schiffen oder bei der Boot festgemacht. Von St. Goar bis Oberwesel hingen diese Ruderboote immer auf der steuerbord Seite der Schiffe. Nachher konnte der Lotse mit dem Ruderboot wieder zu Tal treiben. In Kaub kamen die Lotsen mit einem Lotsenboot und wurden unterhalb von Rüdesheim mit einem Lotsenboot wieder abgeholt. Die Kauber Lotsen fuhren dann mit der Bahn zurück oder machten Autostopp. Auf der Talfahrt von Bingen nach St. Goarshausen kamen die Lotsen aus Bingen in Bingen mit dem Lotsenboot an Bord.

In Bad Salzig lag das Stationschiff DELFIN mit seiner Orderbarkasse FORELLE. Auch das selbstfahrende Kranschiff ST. GOTTHARD (747 Tonnen, 66,3 x 9,0 m) lag meistens in Bad Salzig. Es besass einen Dieselmotor von 150 PS und war mit einem kohlengefeuerten Dampfkran ausgerüstet. Es wurde hauptsächlich zum Leichtern von Schleppkähnen und Gütermotorschiffen eingesetzt.

## **Kommunikation innerhalb des Schleppzuges und mit anderen Schiffen**

Auf diesen Schleppern und Schleppschiffen waren noch keine Sprechfunkgeräte oder Radios installiert (die einzigen Radios an Bord waren die Radios in der Messe oder in den Kabinen um die öffentlichen Nachrichten zu hören). In den letzten Tagen der Schleppschiffahrt wurden noch UKW-Geräte auf den Schleppern installiert, aber um z.B. nach Basel zu telefonieren, musste eine Verbindung über das nächstgelegene Fernamt hergestellt werden.

Auf dem Rhein hat die Bergfahrt Vorfahrt und die Talfahrer müssen sich nach den Bergfahrern richten. Zu diesem Zweck werden blaue Flaggen oder Tafeln und in der Nacht ein weisses Funkellicht (Blinklicht) auf der Steuerbordseite des Ruderhauses gesetzt. Wollte ein Bergfahrer, dass der entgegenkommende Talfahrer an Steuerbord passierte, dann setzte er die blaue Flagge oder blaue Tafel und der Talfahrer setzte seine blaue Flagge/Tafel als Antwort und Bestätigung.

Von den Schleppschiffen wurde die Reedereiflagge am Mast benutzt um Signale zum Schlepper zu geben, die folgende Bedeutungen hatten:

- |                    |   |                     |
|--------------------|---|---------------------|
| ♦ Flagge hoch      | = | Alles klar          |
| ♦ Flagge runter    | = | Stoppen             |
| ♦ Flagge halbstock | = | Noch nicht fahrklar |
| ♦ Flagge dippen    | = | Strang fieren       |

Der Schlepper antwortete mit seiner Glocke oder mit dem Typhon (Fluite), manchmal wurden auch Lautsprecher zu Hilfe genommen. Umgekehrt, wenn die Besatzung auf einem Schleppschiff Abends anhalten wollte oder ein Problem auftrat, nahm sie die Flagge runter, der Schlepperkapitän wusste, jetzt sollte angehalten werden. Kam ein solches Signal von einem hinteren Kahn, gaben die vorderen Kähne das Signal weiter.

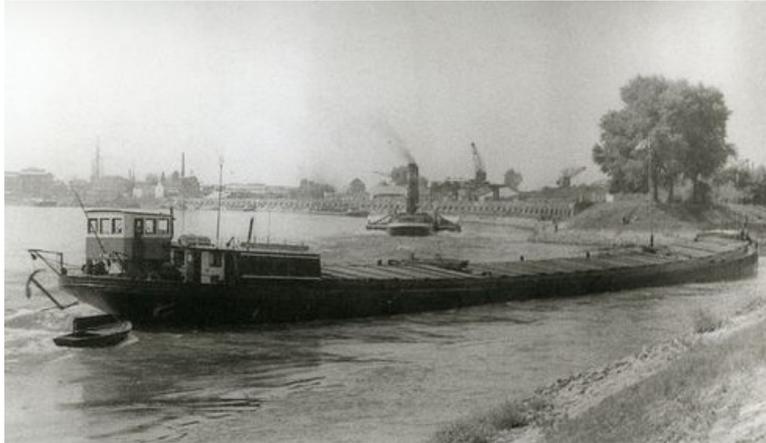
In den kurzen Wintertagen, war das ein besonderes Problem, das viel Aufmerksamkeit von den Leuten auf dem Schlepper erforderte. Anstelle der Flaggen wurde ein weisses Licht am Mast gesetzt, entsprechend den Höhen der Flaggensignale. Es brauchte gute Augen und auch Erfahrung um diese Signale am Mast zu deuten. Im Nebel musste der Schleppzug liegenbleiben und bessere Sicht abwarten.

Im Gebirge bei besonders unübersichtlichen Stellen des Flusses sind Wahrschauposten an Land installiert. Früher benützten diese Posten Flaggen, heute werden starke Lichtsignale eingesetzt. Sie warnen z.B. einen Bergfahrer, wenn ihm ein Talfahrer entgegenkommt, die sich gegenseitig noch nicht sehen können (hier nützt auch das Radar nichts).

## **"Freifahrer"**

Ab und zu wurde noch ein neuntes, kleineres Schleppschiff auf der Backbordseite "freifahrend" mitgeschleppt, d.h. mit einem an einem Poller belegten Draht mitgeschleppt.

## Das "in den Hafen semmen"



Fotoherkunft: Archiv Harry de Groot

Unterwegs konnte sich ein Schleppkahn selber aushängen/losmachen und mit der verbleibenden Fahrt "in den Hafen semmen". Dort musste geankert oder irgendwo festgemacht werden. Ein Manöver das ein gehöriges Mass an Erfahrung und Können beim Schiffer voraussetzte.

Dazu musste der Schleppdraht losgemacht werden und gleichzeitig mussten die Schleppdrähte der hinteren Schleppkähne vom Brittelhaken ausgeklinkt werden. Die Schleppdrähte sanken gegen den Grund, somit konnte ein Schleppkahn auch ohne Behinderung nach Backbord semmen. Auf dem Schlepper wurden dann die Schleppdrähte der hinteren Kähne ein Stück eingehievt um die Abstände wieder einzuhalten und das Schleifen der Drähte auf dem Grund zu verhindern.

Ein Niederländer sollte einmal in den Hafen von Kehl semmen, verwechselte jedoch die Mündung der Kinzig mit der Hafeneinfahrt und lief dann in der Mündung auf Grund (die Kinzig mündet ein kurzes Stück unterhalb der Hafeneinfahrt in den Rhein). Er musste von einem Schlepper wieder frei gezogen werden (freigeturnt werden).

## Die Talfahrt



**In Basel auf der Talfahrt**  
Photoherkunft Urs Vogelbacher

Normalerweise nahmen die Langstreckenschlepper nur 4 Kähne auf die Talfahrt, je zwei Kähne Seite an Seite gekoppelt und mit über Kreuz geführten Schleppdrähten. Vom Schlepper zu den ersten (beladenen) Kähnen betrug die Länge ungefähr 20 bis 30 Meter. Die hinteren, abgeladenen oder leeren Kähne waren dann über Kreuzdrähte an den vorderen Kähnen festgemacht. Der Abstand war hier nur noch knapp 10 Meter.

Zum Ankern auf der Talfahrt mussten der Schlepper und die angehängten Kähne aufdrehen, das heisst eine 180 Grad Wende vollziehen und dann vor Anker gehen. Ein Talzug brauchte schon genügend Platz um zu Wenden, also um über 180 Grad auf zu drehen. Dies war auch bei nebligem Wetter ein Grund, wenn die Talfahrt am Morgen nicht fahren konnte. Der Kapitän musste sich immer überlegen, wo er mit seinem Schleppzug aufdrehen konnte.

Nun wird sich der Leser fragen, die Schlepper fahren mit 8 Kähnen bergwärts und nachher nur mit 4 Kähnen zu Tal, wie fahren die restlichen Vier zu Tal? Dies war die Aufgabe eines Disponenten in Basel, fast jedes Gütermotorschiff musste einen Schleppkahn "auf Seite" oder zwei Schleppkähne "im Anhang" auf die Talfahrt mitnehmen. Auch die kleinen Schlepper aus Basel brachten Kähne zur untersten Schleuse, wo sie von den Langstreckenschleppern übernommen wurden.

Auf der Talfahrt musste der Schlepperkapitän seinen Kurs weit nach vorne beobachten und gut abschätzen. Wenn nötig, musste die Fahrt frühzeitig verlangsamt werden, sonst lief der Schlepper Gefahr, dass die nachfolgenden Kähne auf sein Heck auffuhren.

## **Kommunikation mit der Reederei**

Da zu dieser Zeit Radios und Sprechfunkgeräte auf dem Rhein noch unbekannt waren, mussten die Reedereien andere Mittel der Kommunikation verwenden.

Die Schweizerische Reederei hatte ein Stationsschiff (Wohnboot mit Büro) in Bad Salzig und an der untersten Schleuse des Rheinseitenkanals (Grande Canal d'Alsace) liegen. Neben den Instruktionen für die Schiffe wurde hier auch Post und frisches Bettzeug für die Matrosen mit einem kleinen Motorboot an Bord gebracht. In Bad Salzig lag die DELFIN und am Rheinseitenkanal war die AUGUSTA RAURICA stationiert, sie lag im Jahr 1966 unterhalb der Schleuse Rhinau (die sechste Schleuse unterhalb Basel, später wurden noch vier weitere Schleusen bis Karlsruhe gebaut).

Im weiteren hatte die Reederei verschiedene eigene Niederlassungen entlang des Rheins und in den Seehäfen, dies waren:

Navalsa, Strassburg	Alpina, Rotterdam
Alpina, Ludwigshafen	Alpina, Antwerpen
Alpina, Duisburg-Ruhrort	

Hier waren auch technische Inspektoren vor Ort, die den Schiffen in allen technischen Belangen schnell Unterstützung geben konnten. Auch waren in den Häfen zahlreiche Agenten, die auch Instruktionen an die Schiffe weitergeben konnten.

Die Navalsa in Strassburg z.B. hatte ein kleines Haus am Rheinufer unterhalb der Eisenbahnbrücke, von dem Instruktionen mit dem Megaphon zu den vorbeifahrenden Schiffen gerufen wurden. Das Häuschen steht heute noch, wird aber vermutlich als Wohnhaus benutzt.

## **Bergungen**

Ab und zu mussten auch aufgelaufene Schiffe wieder abgeborgen werden, in der Schiffersprache heisst das "turnen".

Zu diesem Zweck war ein Turnstrang von 42 mm Durchmesser auf dem Achterdeck gestaut. Der Turnpoller stand hinter dem achteren Schornstein und war ein Doppelkreuzpoller der quer zur Längsachse des Schleppers stand.

Bevor das Turnen begann, wurde mit dem Schiffer des Havaristen im Namen des Schiffseigners ein Turnvertrag geschlossen.

Im Maschinenraum mussten die Bullaugen geschlossen werden, um einen möglichen Wassereinbruch zu verhindern, wenn der Schlepper beim Ziehen plötzlich überkrängte. Auch mussten die Seeventile auf der hohen Seite entsprechend geschlossen werden, um das Ansaugen von Luft und ein Überhitzen der Maschinen zu verhindern.

### **Das Ende der Schleppschifffahrt**

Für die Schweizerische Reederei AG ging die grosse Zeit der Schleppschifffahrt anfangs der siebziger Jahre zu Ende. Die Langstreckenschlepper wurden verkauft und dann für andere Zwecke umgebaut, die UNTERWALDEN war die letzte Einheit, die 1972 nach den Niederlanden verkauft wurde und zu einem Passagierschiff umgebaut wurde. Andere Reedereien betrieben die Schlepperei auf dem Niederrhein noch einige Jahre länger, bevor sie vollständig aufgegeben und durch die Schubschifffahrt ersetzt wurde. Die Schweizerische Reederei AG verkaufte oder verschrottete die alten Schleppkähne. Um die Schleusen des Rheinseitenkanals zu befahren, eigneten sich Motorschiffe, die noch einen Schubleichter vor sich schieben konnten viel besser. Mit dem Aufkommen des Sprechfunks und des Radars gegen Ende der sechziger Jahre verloren auch die Stationsschiffe immer mehr an Bedeutung und wurden schlussendlich stillgelegt. Die Binnenschiffe fuhren jetzt auch nachts, besonders wenn sie mit Radar ausgerüstet waren.

Wir danken Hans Gilgen, Steuermann auf der URI, Werner Schwarzwälder 1. Maschinist und Hans Studer, Steuermann auf den grossen Schleppern für Ihre wertvollen Informationen und ihre freundliche Unterstützung.

### **Einige Photos vom "aufpacken"**

Diese folgenden Photos stammen vom Schweizer Photograph Peter Zimmermann, der im Jahr 1950 das Photobuch "Rheinfahrt" im NZN Verlag, Zürich herausgegeben hat. Der NZN Verlag besteht heute nicht mehr.



**Die Wurfleine wird zum Schlepper hinübergeworfen**



**Dann der Schleppdraht an der Wurfleine festgemacht**



**Der Schleppdraht wird zum Schlepsschiff gezogen**



Der Schleppdraht wird auf den Pollern in 8-ter Schlägen belegt



Die Strangwinden (Stranglier)



**Die Strangwinden (Stranglier)**



**URI blick nach vorne mit Steuerhaus**



**Ein Schleppzug auf dem Oberrhein mit der SCHWYZ**



**UNTERWALDEN zu Tal mit 4 Anhängen (je 2 und 2)**