

# Dem kochenden Käpt'n schmeckt das neue Zuhause

Binnenschiffer nehmen das Kanalschubschiff der Berliner Yachtwerft in Dienst

Als an jenem trüben Montagmorgen Roswitha Witthuhn von der Binnenreederei vor den Augen Dutzender Schiffbauer die Flasche Schampus an der Bordwand des Kanalschubschiffes zerbrechen ließ, war unter den zahlreichen Ehrengästen jemand, dem in diesem Augenblick das Herz ein wenig schneller als gewöhnlich klopfte. Wenngleich nicht auf Antrieb erkennbar, weil mit grünem Parka bekleidet, so erriet er doch kurz darauf, wer der Herr im Steuerhaus sein wird. Mit fachmännischen Blicken nahm Kapitän Rudolf Duden seinen Arbeitsplatz in Augenschein, und er war's zufrieden.

## Rationeller Transport mit neuen Schiffen

Rudolf Duden ist ein alter Seemann. Seit über 25 Jahren ist er auf allen Binnengewässern

unseres Landes zu Hause und wohnt in Niederlehme.

„Allerdings am Ufer, so daß ich mein Gefährt direkt vor der Haustüre parken könnte. Aber so weit habe ich es bis zur Arbeitsstelle im Binnenhafen Königs Wusterhausen nicht“, meint Käpt'n Duden.

Von dort wird er in diesem Jahr mit einem Schubverband Kohle zum Kraftwerk Rummelsburg transportieren. Und dies



Übernahm das neue Schiff: Rudolf Duden.

wird mit Hilfe des neuen Kanalschubschiffes aus der Yachtwerft rationeller als bisher vonstatten gehen. Immerhin vermag der 220 Kilowatt starke Motor einen Prahm mehr als bislang üblich zu schieben. Fortan können also vier Prahme mit einer Gesamtnutzlast von 1720 Tonnen bewegt werden. Dies ist, wie kluge Rechner wissen, im Vergleich zur Bahn oder zum Lkw äußerst effektiv, denn das Schiff braucht 20 Prozent weniger Energie als die Bahn und sogar 85 Prozent weniger Energie als ein Lastkraftwagen.

Ludwig Stelzer, Direktor für Wissenschaft und Technik der Binnenreederei, maßgeblich an der Entwicklung dieses neuen Er-

zeugnisses beteiligt, sagte uns: „Vor der Binnenschifffahrt steht die anspruchsvolle Aufgabe, die Transportleistungen bis 1985 um 20 Prozent zu erhöhen. Über 20 Millionen Tonnen Güter sollen am Ende des laufenden Fünfjahresplanes auf Wasserwegen transportiert werden. Dazu brauchen wir solche leistungsstarken Schiffe, wie sie die Yachtwerft jetzt und künftig vom Stapel läßt.“

Ausgehend vom Weltstandsvergleich, unterstrich Ludwig Stelzer, wurden auch Erfahrungen der ungarischen, tschechischen und polnischen Schiffbauer in das Pflichtenheft aufgenommen. Die gründliche, mitunter nicht leichte Arbeit der Konstrukteure, Technologen und Arbeiter hat sich gelohnt. Das neue Erzeugnis besteht in allen Einzelheiten aus Baugruppen der DDR-Industrie. Es ist darüber hinaus äußerst energiewirtschaftlich, weil alle Aggregate an die Hauptmaschine „angehängt“ sind. 20 000 Stunden Funktionstüchtigkeit ohne Reparatur sind garantiert, und zugefrorene Wasserwege sind auch kein Hindernis mehr.

## Hoher Bedienkomfort für lange Fahrten

So wirtschaftlich das neue Kanalschubschiff für die Binnenreederei ist, so komfortabel ist es auch für die Zwei-Mann-Besatzung. Immerhin gestattet das Fassungsvermögen des Tanks eine nahezu siebentägige ununterbrochene Fahrt. Da sind gute Arbeits- und Wohnbedingungen gefragt.

Rudolf Duden weiß auch in dieser Hinsicht Vorteile zu nennen: „Zunächst habe ich über den 120 Meter langen Schubverband mit seinen vier Prahmen eine gute

Sicht, weil eine hydraulische Vorrichtung mein Steuerhaus auf vier Meter hochhieven kann — die Augenhöhe liegt dann sogar bei rund sechseinhalb Metern. Von hier aus kann ich das Schiff sicher steuern; ein Maschinisten, den wir früher noch brauchten, ist heutzutage auf Grund einer Automatik nicht nötig. Ein elektronisches Überwachungssystem signalisiert optisch und akustisch mögliche Ausfälle. Vier Ruderflächen sorgen für eine sichere Fahrt durch alle Kanäle.“

## Letzte Probe auf Berliner Gewässern

Bei einem Rundgang durch die in Containern beherbergten Schlaf- und Essräume fiel uns auch die gemütliche Küche auf.

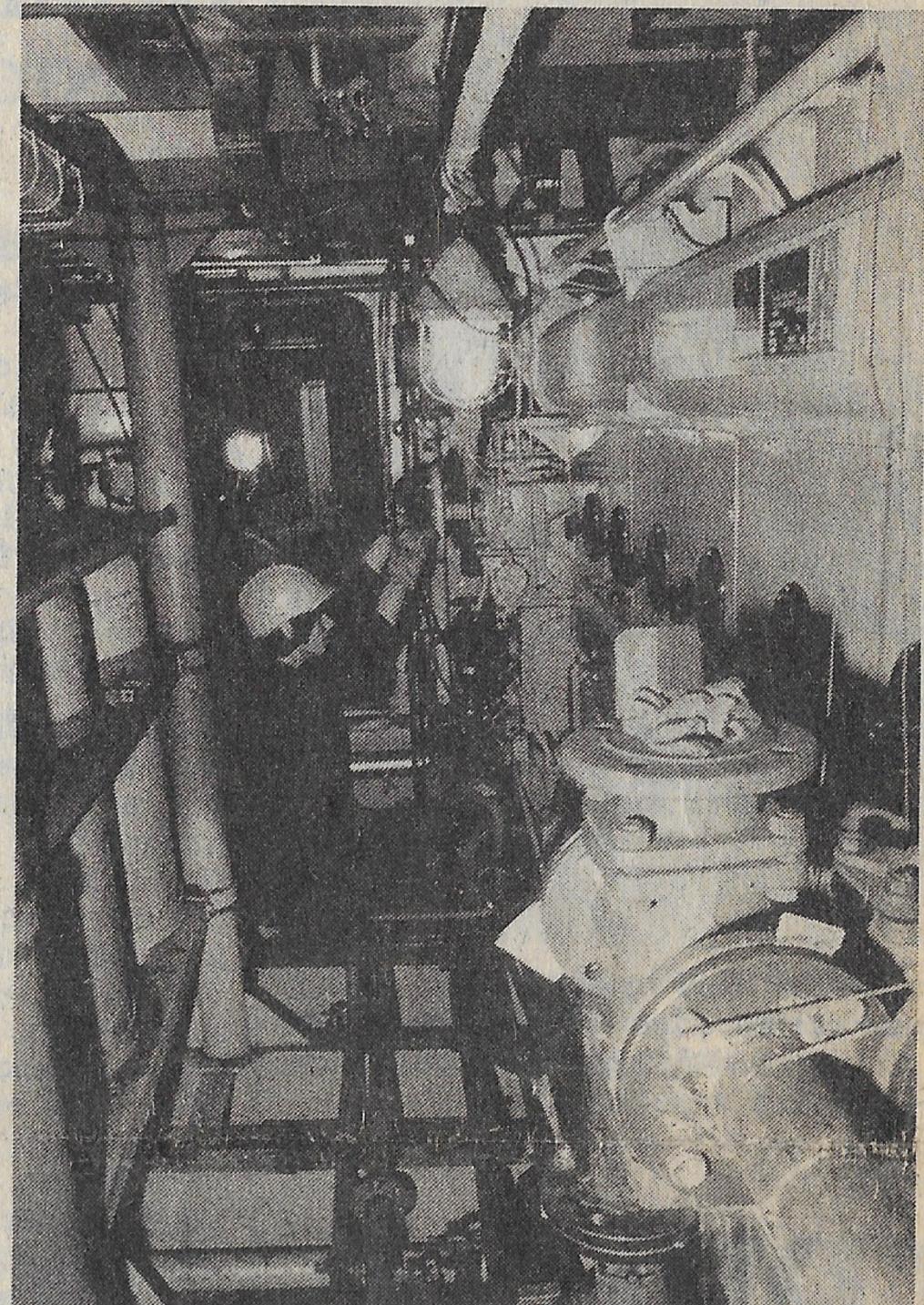
Wer kocht eigentlich auf einem Kanalschubschiff, fragten wir den Kapitän. „Na ja, 'ne Köchin wäre ja nicht schlecht an Bord, Platz ist jedenfalls genug da, aber dringend nötig haben wir sie nicht. Schließlich muß ein Kapitän auch kochen können — das war 1956 jedenfalls die Meinung meiner Lehrer an der Schiffschule. Also koche ich.“

In diesen Tagen werden auf den Berliner Gewässern die letzten Funktionsproben des Kanalschubschiffes mit und ohne Prahme abgeschlossen.

Bis 1985 wird die Yachtwerft weitere 23 Schiffe dieser Art herstellen und damit wesentlich zum rationelleren Wassertransport von Gütern aller Art beitragen.

Allzeit gute Fahrt und stets eine Handbreit Wasser unterm Kiel, heißt es üblicherweise bei Stapelläufen. Daß dies auch 1983 so sein wird, dafür stehen die Köpenicker Schiffbauer in der Wendenschloßstraße mit ihrem Wort ein.

Axel Frohn



Kürzlich lief das neue Kanalschubschiff in der Yachtwerft Berlin vom Stapel. Mit seinem 220 Kilowatt starken Motor vermag es, einen Pramm mehr als bisher üblich zu schieben. Rechts: Blick in den Maschinenraum. Fotos: Kaufhold, ZB-Junge