Nicht ohne Grund spricht man vom Rhein sowie von den anderen schiffbaren Flüssen und den Kanälen als „Wasserstraßen“. Mit natürlichen Gewässern haben diese Wasserstraßen nur noch wenig zu tun, sie ähneln eher Autobahnen oder Fernstraßen für den Lastverkehr. Zuständig ist bekanntlich die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), organisiert in Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSA), von denen es in unserer Region zwei in Köln und Duisburg gibt. Diese Behörden sind unter anderem für den Zustand der Wasserstraßen zuständig. Und dafür brauchen sie spezielle Fahrzeuge für die unterschiedlichen Aufgaben, die Arbeitsschiffe. Drei bekannte Typen dominieren die Flotten: das Schubboot Finow, eine Entwicklung der DDR, der Typ „Spatz“ aus den Neunzigerjahren und die „Plittersdorf-Klasse„, nach deren Muster seit 2009 insgesamt 16 Schiffe gebaut wurden.

Die „Datteln“ ein Arbeitsschiff vom Typ „Spatz“ fährt auf den westdeutschen Kanälen (Foto: Wikimedia, siehe Bildnachweis unten)

Neben diesen Serienmodelle gibt es eine ganze Reihe speziell konstruierter Schiffe – beispielsweise das Tauchglockenschiff Carl Straat oder verschiedene Kran- und Baggerboote. Die Idee hinter der Serienfertigung ist natürlich, die anfallenden Entwicklungskosten auf möglichst viele gebaute Exemplare zu verteilen. Wobei die Typen eher wie die „Plattformen“ im Automobilbau zu verstehen sind, denn je nach den besonderen Anforderungen des bestellenden WSA wird jedes Arbeitsschiff anders ausgestattet oder gar modifiziert. So werden die Schiffe der Plittersdorf-Klasse durchweg von zwei Dieselmaschinen mit rund 486 kW Gesamtleistung und zwei 5-flügelige Festpropellern angetrieben. Zur Standardausstattung gehören zudem ein Bugstrahlruder, ein Schleppgeschirr, eine Schubschulter für Prahme, ein Echolot und eine Inlands-ECDIS. In unserer Region kann man aus dieser Klasse häufig die „Gereon“ und die „Quirinus“ auf dem Rhein sehen.
Boote vom Typ „Spatz“ trifft man auf dem Rhein eher nicht an, dafür aber auf allen Kanälen, die den Strom mit den anderen Wasserstraßen verbinden. Legendär ist der Schubboottyp „Finow“, quasi der Trabi unter den Arbeitsschiffen, denn nach diesem Muster wurden in der DDR zwischen 1961 und 1989 gut sechzig Exemplare gebaut, von denen heute noch 34 im Dienst sind. Durch die Schubschulter ist auch ein Boot der Plittersdorfklasse ein Schubschiff; die Boote vom Typ „Spatz“ sind dagegen nicht durchweg mit einer solchen Vorrichtung ausgerüstet. Die Konstruktion mit Schubschulter ist bei Arbeitsschiffen besonders sinnvoll,

weil damit Prahme und Leichter mitgeführt werden können. Eine Prahm dient häufig als Arbeitsplattform, auf der beispielsweise Hebewerkzeuge, Bagger oder eine Ausrüstung, die aufs Arbeitsschiff selbst nicht passt, untergebracht werden.

Die „Olm“, ein Schubboot vom Typ Finow (Foto: Wikimedia; Bildnachweis siehe unten)

Bekannteste Werft für den Bau, den Umbau und die Reparatur von Arbeitsschiffen ist die Schiffswerft Hermann Barthel in Derben (Sachsen-Anhalt), die nach eigenen Angaben bereits mehr als einhundert Arbeitsschiffe der verschiedenen Typen gebaut hat und an der Entwicklung der Finow-Klasse maßgeblich beteiligt war. Aktuell ist die Barthel-Werft dadurch bekanntgeworden, dass sie als Schiffsbauer am Elektra-Projekt beteiligt ist und den Prototyp für ein wasserstoff-elektrisches Schubboot fertigt. Gut vorstellbar, dass die nächste Generation Arbeitsschiffe auf deutschen Wasserstraßen nach diesem Prinzip angetrieben wird.

[Bildnachweis – Titelbild: Rolf Heinrich, Köln via Wikimedia unter der Lizenz CC BY 3.0; „Datteln“: Stefan Kunzmann via Wikimedia unter der Lizenz CC BY 3.0; „Olm“: Biberbaer via Wikimedia unter der Lizenz CC BY 3.0;]