

Zeitschrift: Wasser Energie Luft = Eau énergie air = Acqua energia aria
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 73 (1981)
Heft: 1-2

Artikel: Grösstes Ledischiff auf Schweizer Seen
Autor: [.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-941303>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Grösstes Ledischiff auf Schweizer Seen

Anfang Juli 1980 lief in Bäch am Zürichsee das Ledischiff «Saturn» der Kibag Aktiengesellschaft von Stapel. Mit 800 t Tragkraft und einer Länge von 60 m ist es das grösste Transport-Lastschiff auf Schweizer Seen. Es wird nun täglich einmal auf dem Kurs zwischen Nuolen SZ und Zürich für die wohl umweltfreundlichste Art des Kiestransports eingesetzt. Die Kapazität entspricht etwa derjenigen von 55 dreiachsigen Strassenfahrzeugen. Der Energieverbrauch liegt etwa bei einem Fünftel gegenüber dem Strassentransport und bei etwa zwei Dritteln gegenüber dem Bahntransport.

Neubau oder Umbau?

Die Kies-, Beton- und Tiefbau-Unternehmung Kibag AG hat auf dem Zürichsee eine ganze Reihe von Baumaterial-Transportschiffen in Betrieb, worunter die bisher grössten 480 und 450 t Tragkraft aufweisen. Schiffstransporte gelten als umweltfreundlich, denn sie sind bezüglich Unfallgefahr sehr vorteilhaft und zudem geräuscharm und energiesparend. Ein neues Schweizerisches Binnenschiffahrtsgesetz erlaubt seit kurzem den Betrieb von Schiffen bis zu 1000 t mit Zweimannbesatzung. Was lag daher näher, als den Betrieb der Kibag weiter zu rationalisieren?

Es wurden verschiedene Varianten geprüft, worunter der Vorschlag eines Kibag-Mitarbeiters, in der eigenen Werft aus den Teilen zweier bestehender Lastschiffe eine Art «Superschiff» aufzubauen.

Der Vorschlag wurde verwirklicht. In mehrmonatiger Bauzeit entstand die «Saturn» aus zwei Bug- und zwei Heckstücken sowie vier Mittelteilen von Schiffen, die nach einem 2jährigen Einsatz auf dem Brienzensee demontiert wieder an den Zürichsee zurücktransportiert werden mussten. Die Pläne wurden bezüglich Statik und Stabilität von der Deggendorfer Schiffswerft in Deggendorf/Donau überprüft. Die offizielle «Abnahme» durch das Schiffsinpektorat des Kantons Schwyz und das Eidgenössische Amt für Verkehr erfolgte Ende Juni 1980.

Interessante Eigenschaften

Das neue Schiff ist mit zwei Motoren zu je 320 PS ausgerüstet. Es wird über 2 Schottel-Navigatoren angetrieben. Die Antriebe sind 360° um ihre Achse drehbar und erlauben dem Schiffsführer ein äusserst genaues Manövrieren nach allen Richtungen, so z. B. auch ein seitliches Versetzen. Der Laderaum hat eine Länge von 40 m, während das gesamte Schiff wie schon erwähnt 60 m lang ist – sozusagen eine Herausforderung an den Kapitän.

Die Bauarbeiten an der Stahlkonstruktion, der Korrosionsschutz, die Elektrifizierung, Ausrüstung mit Navigationsge-

räten und Malerei wurden vollumfänglich durch Kibag-Handwerker in der firmeneigenen Werft durchgeführt. Insgesamt waren während rund 6 Monaten dafür 6500 Arbeitsstunden erforderlich, und es wurden 70 t Stahl verarbeitet.

Geeignete Infrastruktur

Verursacht der «Jumbo» auf dem Zürichsee irgendwelche Betriebsprobleme? Das ist nicht zu erwarten, denn erstens wird die gesamthaft transportierte Menge von Baustoffen gegenüber früher nicht grösser, zweitens steht ab Herbst 1980 in Zürich-Tiefenbrunnen eine neue Umschlaganlage mit modernem Betonwerk und entsprechender Anlage- und Entlademöglichkeit zur Verfügung. Diese Entwicklungsarbeiten stehen im Zusammenhang mit einer besseren Seeufer-Gestaltung und werden allen Beteiligten sowohl betriebliche wie ästhetische Verbesserungen bringen.

Insgesamt verspricht sich die Herstellerfirma von ihrem neuen «Flaggschiff» Saturn gefahrlose, geräuscharme und energiesparende Transportlösungen in einer durch dichte Besiedlung immer sensibler werdenden Umwelt. Das Kibag-Personal hat dieses neue Schiff nach Angaben der Geschäftsleitung mit Begeisterung gebaut. Die Nachbarschaft im engeren und weiteren Sinn darf es ihm danken.

Br.

Tabelle 1. Technische Daten Motor-Kiestransportschiff «Saturn» SZ 2

Länge über alles	60,00 m
Länge Mittelschiff	40,00 m
Länge Vorschiff	9,30 m
Länge Endschiff	10,70 m
Breite über alles	8,46 m
Seitenhöhe Mittelschiff	2,55 m
Seitenhöhe Endschiff	2,95 m
Laderauminhalt	535 m ³
Leergewicht	ca. 245 t
Tragkraft (Zuladung)	ca. 800 t
Tiefgang unbeladen	0,63 m
Tiefgang beladen	2,48 m
Freibord	0,07 m
Max. Geschwindigkeit leer	18 km/h (Toleranz ± 10%)
Max. Geschwindigkeit beladen	16 km/h (Toleranz ± 10%)
Antrieb	2 Motoren, Deutz, Baujahr 1963, Leistung 2 x 320 PS bei 1600 U/min
	2 Antriebe, Schottel-Navigator Typ 280, Baujahr 1963
	2 Ruderpropeller, Schottel Typ SRP 150, Ø 950 mm, 3flügelig
	Kraftstoffverbrauch 2 x 45 l/h (Vollast)
Navigation-sanlage	1 Gegensprechanlage
	1 Radar, Typ JFS 3200
	1 Wendezeiger, Typ Anschütz
	1 Kompass, Typ Cassens & Plath
Planung	Grundlagepläne (verwendete Bootsteile Klappschuten)
	Deggendorfer Werft
	Neubaupläne Kibag AG
	Stabilitätsnachweis Deggendorfer Werft
	Steueranlage Schottelwerft
Herstellung	Kibag AG, Bäch

