

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Article, Published Version

Pohland, Günter

Zur Terminologie Schubschiffahrt

Mitteilungen der Forschungsanstalt für Schiffahrt, Wasser- und Grundbau; Schriftenreihe Schiffahrt

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/105884>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Pohland, Günter (1968): Zur Terminologie Schubschiffahrt. In: Mitteilungen der Forschungsanstalt für Schiffahrt, Wasser- und Grundbau; Schriftenreihe Schiffahrt 12. Berlin: Forschungsanstalt für Schiffahrt, Wasser- und Grundbau. S. 229-250.

Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.



Zur Terminologie "Schubschiffahrt"

Ing. Günter Pohland
Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser-
und Grundbau, Berlin

Manuskripteingang August 1968

1. Einleitung

Wie für fast alle speziellen Fachgebiete, erweist es sich auch für die Schifffahrt als notwendig, die Fachbegriffe zu ordnen und zu klären. Besonderes Augenmerk muß dabei auch auf die mit der Einführung neuer Verfahren entstandenen Begriffe gerichtet werden, da hierleicht mehrere Auslegungen auftauchen, wodurch Mißverständnisse entstehen. In der Umgangssprache und auch in der Fachliteratur werden oft für Gleiches mehrere Bezeichnungen verwendet, die sich vielfach territorial herausgebildet haben und angewendet werden und oftmals auch nur im Entstehungsbereich bekannt sind.

Des weiteren sind im Laufe der Entwicklung Begriffswandlungen aufgetreten, die es zu erfassen gilt und die neuen, besseren oder zutreffenden Erläuterungen hierfür festzuhalten. Auch ist ein nicht unerheblicher Anteil fremdsprachiger Begriffe übernommen worden, deren Anwendung in den meisten Fällen kaum gerechtfertigt erscheint, da deutschsprachige Bezeichnungen hierfür vorhanden sind, die oft auch noch klarer den Gegenstand oder die Tätigkeit umreißen.

Einige Beispiele mögen das eben Gesagte etwas erläutern:

a) Die territoriale Begrenzung verschiedenartiger Bezeichnungen für einen Begriff.

Es soll hier das allseits bekannte Bauteil eines Schiffes, die Bodenwrange, genannt werden.

Andere Bezeichnungen dafür sind:

- | | |
|---------------|-------------|
| 1. Blade | 2. Sohlbank |
| 3. Bodenstück | 4. Stollen |
| 5. Bank | 6. Blatt |

Einige dieser Bezeichnungen stammen aus dem Bereich der Oder, andere von Elbe und Saale oder aus anderen deutschen Wasserstraßengebieten. Höchstwahrscheinlich sind dies nicht einmal alle Bezeichnungen für dieses Bauteil. Interessant ist, daß auf einer Werft das Bauteil, wenn es aus Stahl war, Bodenwrange genannt wur-

de, war es jedoch aus Holz, hieß es Blade.

b) Zur Begriffswandlung bzw. Begriffserweiterung:

Als Beispiel soll hier der Begriff "Umrüster" herangezogen werden.

Als bei Beginn der Einführung der Schubschiffahrt in der DDR zusätzlicher Frachtraum für die Schubschiffahrt schnell geschaffen werden sollte, wurden Güterschiffe ohne Antrieb (Schleppkähne), die ohne Besatzung stilllagen oder deren Kajütenumbauten zu teuer kämen, zu Schubkähnen "umgerüstet". Das heißt, daß einige Umbauten vorgenommen wurden, damit diese Schiffe im Schubverkehr eingesetzt werden konnten. Diese Fahrzeuge wurden "Umrüster" genannt, was sich im gesamten Bereich der Binnenschiffahrt schnell einbürgerte. Im weiteren Zuge der Entwicklung wurden jedoch auch Schlepper, Motorgüterschiffe und Z-Antriebsfahrzeuge zum Schieben von Schubprähmen und Schubkähnen "umgerüstet". Auch diese Fahrzeuge wurden von den Schiffern "Umrüster" genannt, so daß nun nicht mehr feststand, welche Fahrzeugkategorie gemeint war, wenn von "Umrüstern" gesprochen wurde.

Hier hat in der kurzen Zeit von nur 2 Jahren eine Begriffserweiterung stattgefunden, in der das Wort "Umrüster", das zuerst nur eine Fahrzeugart bezeichnete, nunmehr als Oberbegriff für alle nachträglich für den Schubverkehr hergerichteten konventionellen Fahrzeuge gilt. Es erscheint jedoch zweckmäßig, die Bezeichnung "Umrüster" nicht mehr zu verwenden, sondern besser die Fahrzeuge mit einem zutreffenden Wort zu benennen, wie z.B. Schubkahn, Schubschlepper, Schubgüterschiff usw..

c) Zur Aufnahme fremdsprachiger Bezeichnungen:

Hier soll als Beispiel der "Schubprahm" angeführt werden. Neben der absolut falschen Bezeichnung Schubbehälter, den Bezeichnungen Leichter oder Schubleichter wird dieses Fahrzeug auch "Barge" genannt, was aus dem Englischen kommt. Ähnlich lauten die russischen Bezeichnungen "Barscha" und die polnische Bezeichnung "Barka". In allen drei Sprachen wird darunter sowohl das für die Schleppschiffahrt als auch das für die Schubschiffahrt bestimmte Transportfahrzeug verstanden.

Demgegenüber sind die Begriffe "Schubprahm" und "Schubkahn" präziser, weil aus ihnen sowohl die Art der Fortbewegung als auch

die Form des Fahrzeuges hervorgeht. Der Schubprahm ist ein für den Schubverkehr bestimmtes ponton- oder quaderförmig (prahmförmig) gebautes Fahrzeug, während der Schubkahn ein für den Schubverkehr bestimmtes auf Steven gebautes Fahrzeug ist.

So erscheinen auch die vielfach anzutreffenden deutschsprachigen Bezeichnungen "Leichter" und "Schubleichter" zu ungenau, denn das, was wir im herkömmlichen Sinne unter Leichter verstehen, hat im Grunde genommen mit der Schubschiffahrt nur am Rande zu tun. Aufgabe eines Leichters ist es, Fahrzeuge auf der Reede "abzuleichtern", damit diese in flachere Häfen einlaufen können. Der Schubleichter unterscheidet sich auch in seinem Tiefgang nicht von anderen Binnenschiffen, so daß sich auch daraus keine Berechtigung für die Anwendung dieser Bezeichnung ableiten läßt.

Die angeführten Beispiele zeigen, daß es notwendig erscheint, die Vielfältigkeit der Bezeichnungen zu beseitigen und eine einheitliche, allgemein verständliche Fachsprache in einem Standard festzulegen.

2. Standard: Terminologie Schubschiffahrt

Auf Grund vieler Hinweise und Anfragen wurde vom Ministerium für Verkehrswesen der Auftrag erteilt, einen Standard zu erarbeiten, der die wichtigsten Begriffe aus der Schubschiffahrt festlegt.

Die Standardform einer Terminologie hat den Vorteil, daß die darin festgelegten Begriffe in technischen und auch im amtlichen Schrifttum verbindlich anzuwenden sind und so zur Verfeinerung und vor allem Präzisierung der fachlichen Ausdrucksweise führen. Der Standard wird wesentlich dazu beitragen, bei Übersetzungen Mißdeutungen zu vermeiden. Es wird dann auch nicht mehr notwendig sein, im Schrifttum umfangreiche Begriffserläuterungen vorzunehmen.

Nachfolgend ist der letzte, abgestimmte Entwurf (Stand Juli 1968) aufgeführt, so, wie er zur Verbindlichkeitserklärung vorgelegt wird.

Der Standard enthält nur die wichtigen Begriffe. Um ihn leicht erweitern zu können, wurde die Unterteilung in mehrere Blätter vorgenommen. So ist vorgesehen, noch einen Teil mit organisatorischen, technologischen und kommerziellen Begriffen hinzuzufügen.

Verkehrswesen

Schubschiffahrt
Terminologie
Allgemeine Begriffe

Blatt 1

Gruppe 932 032

verbindlich ab 1.7.69

Die Anwender dieses Standards werden gebeten, Zusätze und Änderungswünsche der ZfS 176 zu übermitteln, damit diese bei der Überarbeitung des Standards berücksichtigt werden.

Inhaltsübersicht	Seite
1. Allgemeines	2
2. Schubfahrzeuge	2
3. Schubverbände, Schubschleppverbände	3
4. Benennung der Fahrzeuge im Verband	4
5. Kupplungssysteme	4
6. Schubübertragungselemente	6
7. Begriffe, die nicht mehr anzuwenden sind	6

Fortsetzung Seite 2 - 7

Zuständiger Fachbereich: 176, Binnenschiffahrt

Best. Ministerium für Verkehrswesen

1. Allgemeines

- 1.1. Schubschiffahrt ist die Schifffahrt mit Schubverbänden und Schubschleppverbänden.
- 1.2. Schubflotte ist die Gesamtheit der für die Schubschiffahrt eingerichteten und ausgerüsteten Schubfahrzeuge.

2. Schubfahrzeuge

ohne Antrieb	mit eigenem Antrieb	
	ohne Ladung	mit Ladung
mit Ladung		
Schubprahm	Schubschiff	Schub-Güterschiff
Tank-Schubprahm	Tank-Schubschiff	Schub-Tankschiff
Fahrgast-Schubprahm	Schubschlepper	Schub-Fahrgast-schiff
Schubkahn	Tank-Schub-schlepper	
Tank-Schubkahn		
Fahrgast-Schubkahn usw.	Bugfahrzeug bei Gliederverbänden	

1/ kann auch Fahrzeug ohne Antrieb sein

Schreibweise: Es ist zulässig, z.B. statt Schub-Güter-schiff auch Schubgüterschiff zu schreiben.

- 2.1. Schubprähme sind gedeckte oder offene besatzungslose Schubfahrzeuge. Sie sind nicht auf Steven, sondern ponton- oder quaderförmig gebaut.
- 2.1.1. Schubprähme für Spezialzwecke sind entsprechend ihrer besonderen Bauart zu benennen, z.B.:

Tank-Schubprahm
Mörtel-Schubprahm
Fahrgast-Schubprahm

- 2.2. Schubkähne sind gedeckte oder offene besatzungslose Schubfahrzeuge. Sie sind auf Steven gebaut.

2.2.1. Schubkähne für Spezialzwecke sind entsprechend ihrer besonderen Bauart wie 2.1.1. zu benennen, z.B.:

Tank-Schubkahn
Mörtel-Schubkahn
Fahrgast-Schubkahn

2.3. Schubschiffe sind Schubfahrzeuge, die entsprechend ihrer Bauart und Ausrüstung speziell zum Schieben von Schubprähmen und Schubkähnen ausgelegt sind.

2.3.1. Schubschiffe für Spezialzwecke sind entsprechend ihrer besonderen Bauart zu benennen, z.B.:

Tank-Schubschiff
Bugsier-Schubschiff

2.4. Schubschlepper sind Schubfahrzeuge, die sowohl zum Schieben von Schubprähmen und Schubkähnen als auch gleichzeitig zum Schleppen von Anhängen ausgerüstet sind.

2.4.1. Schubschlepper für Spezialzwecke sind entsprechend ihrer besonderen Bauart zu benennen, z.B.:

Tank-Schubschlepper
Bugsier-Schubschlepper

2.5. Schub-Güterschiffe sind zum Schieben von Schubprähmen und Schubkähnen geeignete und ausgerüstete Motorgüterschiffe und Güterschiffe mit Z-Antrieb. Sie können zusätzlich mit einer Schleppausrüstung versehen sein.

2.5.1. Schub-Güterschiffe für spezielle Ladegüter bzw. Einsatzzwecke sind entsprechend ihrer besonderen Bauart zu benennen, z.B.:

Schub-Tankschiff
Schub-Fahrgastschiff

3. Schubverbände, Schubschleppverbände

3.1. Schubverbände sind Zusammenstellungen von miteinander verbundenen Schubfahrzeugen.

- 3.1.1. Schubschiffsverbände sind Schubverbände, bestehend aus Schubschiffen oder Schubschleppern mit davor gekuppelten Schubprähmen und/oder Schubkähnen.
- 3.1.2. Schub-Güterschiffsverbände sind Schubverbände, bestehend aus Schub-Güterschiffen mit davor gekuppelten Schubprähmen und/oder Schubkähnen.
- 3.1.3. Koppelverbände sind Schubverbände, bestehend aus zwei Bug an Bug gekuppelten Schub-Güterschiffen, von denen das hintere als Hauptantriebsfahrzeug, das vordere zur Steuerung dient.
- 3.1.4. Erweiterte Koppelverbände sind Koppelverbände nach 3.1.3. mit dazwischengekuppelten Schubprähmen und/oder Schubkähnen.
- 3.1.5. Gliederverbände sind Schubverbände nach 3.1.1. und 3.1.2., die zusätzlich als Zug- und/oder Steuerorgan dienende Bugfahrzeuge erhalten.
- 3.2. Schubschleppverbände sind Schubverbände nach 3.1.1. bis 3.1.5. mit einem oder mehreren Anhängen.
- 3.3. Weitere Verbandsformen sind entsprechend ihrer Zusammenstellung zu beschreiben.

4. Benennung der Fahrzeuge im Verband

- 4.1. Kopffahrzeuge sind die am Kopf von Schubverbänden oder Schubschleppverbänden gekuppelten Schubfahrzeuge, die mit der für den gesamten Verband ausreichenden Ankerausrüstung versehen sind. Sie können mit zusätzlichen Ruder- und Antriebsanlagen ausgerüstet sein.
- 4.2. Zwischenprähme und Zwischenkähne sind die hinter Kopffahrzeugen gekuppelten Schubprähme oder Schubkähne.
- 4.3. Antriebsfahrzeuge sind die den Verband vorwärtsbewegenden Schubfahrzeuge nach 2.3. bis 2.6.

5. Kupplungssysteme

- 5.1. Kupplungen sind die zum Verbinden (Kuppeln) von Schubfahrzeugen notwendigen Ausrüstungsteile.
- 5.2. Starre Kupplungen sind Kupplungen, die die Schubfahrzeuge eines Schubverbandes starr miteinander verbinden.
- 5.3. Gelenkkupplungen sind Kupplungen, die ein Knicken des Schubverbandes ermöglichen oder bewirken.
 - 5.3.1. Passive Gelenkkupplungen sind Gelenkkupplungen, die das Knicken des Schubverbandes durch Einleitung einer Querkraft am Bug des Verbandes (Bugruder) ermöglichen.
 - 5.3.2. Aktive Gelenkkupplungen sind Gelenkkupplungen, die das Knicken des Schubverbandes durch Einleitung einer Kraft an der Knickstelle bewirken.
- 5.4. Seilkupplungen als starre Kupplungen ausgelegt, bestehen aus Spannschleifen, Spannvorrichtungen, Festlege- und Umlenkrollen, und als Gelenkkupplungen ausgelegt, zusätzlich aus Knickvorrichtungen.
- 5.5. Schloßkupplungen, als starre Kupplungen ausgelegt, bestehen aus Kupplungsschlössern und den Kupplungspfosten, und als Gelenkkupplungen ausgelegt, zusätzlich aus den Knickvorrichtungen.
 - 5.5.1. Manuell betätigte Schloßkupplungen sind Schloßkupplungen, bei denen das Schließen und Öffnen des Schlosses von Hand erfolgt.
 - 5.5.2. Halbautomatische Schloßkupplungen sind Schloßkupplungen, bei denen das Schließen des Schlosses durch Gegenfahren des zu kuppelnden Schubfahrzeuges und das Öffnen von Hand erfolgt.
 - 5.5.3. Halbautomatisch ferngesteuerte Schloßkupplungen sind Schloßkupplungen, bei denen das Schließen des Schlosses durch Gegenfahren des zu kuppelnden Schubfahrzeuges und das Öffnen durch Betätigung eines an zentraler Stelle gelegenen Bedienungselementes erfolgt.

5.6. Haftkupplungen, als starre Kupplungen ausgelegt, bestehen entweder aus Elektromagneten (elektromagnetische Haftkupplung) oder aus pneumatischen Haftvorrichtungen (pneumatische Haftkupplung), die die Kupplungskräfte aufnehmen, und als Gelenkkupplungen ausgelegt, zusätzlich aus den Knickvorrichtungen.

6. Schubübertragungselemente

6.1. Schubschultern sind am Bug und/oder Heck von Schubfahrzeugen paarweise außerhalb der Mittschiffsebene angebrachte Schubübertragungselemente.

6.2. Schubleisten sind am Bug und/oder Heck von Schubfahrzeugen einzeln in der Mittschiffsebene angebrachte Schubübertragungselemente.

6.3. Schubspiegel sind die Schubübertragungselemente, die gleichzeitig den vorderen und/oder hinteren Abschluß des Schubfahrzeuges darstellen (Bugspiegel, Heckspiegel).

6.4. Schubpodeste sind am Bug und/oder Heck von Schubfahrzeugen angebrachte, nicht zum Schiffskörper gehörende Schubübertragungselemente.

7. Begriffe, die nicht mehr anzuwenden sind, und die statt dessen zu verwendenden Bezeichnungen

Alter Begriff

Neuer Begriff

Schubboot

Schubschiff

Schubbehälter

Schubprahm

Schubleichter

Schubprahm

Schiebender Selbstfahrer

Schub-Güterschiff

Umrüster

a) Mogü-Umrüster

Schub-Güterschiff

b) Schleppkahn-Umrüster

Schubkahn

c) Schlepper-Umrüster

Schubschlepper

d) Z-Antriebs-Umrüster

Schub-Güterschiff

Kombiverband

a) wenn ein Motorgüterschiff
Prähme oder Kähne schiebt

Schub-Güterschiffsverband

<u>Alter Begriff</u>	<u>Neuer Begriff</u>
b) wenn 2 Motorgüterschiffe aneinandergekuppelt sind	Koppverband
Schubeinheit	
a) allgemein	Schubverband
b) wenn Schubprähme oder Schubkähne durch Schub- schiffe oder Schubschlep- per fortbewegt werden	Schubschiffsverband
Lastkahn	Güterschiff
Schleppkahn	Güterschiff
Motorkahn	Motorgüterschiff
Lastträger (Lastfahrzeug)	Güterschiff oder : Schubkahn oder : Schubprahm

Hinweise

TGL Blatt 2	Schubschiffahrt, Terminologie; Symbole für Schubfahrzeuge
TGL Blatt 3	Schubschiffahrt, Terminologie; Symbole für Verbandsformen

Anlage zu
TGL Blatt 1

Diese Anlage enthält die zum Zeitpunkt der Bestätigung des Standards eingesetzten Fahrzeugtypen, ihre Bezeichnung nach Fahrtgebiet, Schiffsform und Einsatzzweck.

1. Schubprähme für Hauptwasserstraßen sind Schubprähme, die wegen ihrer Breite nicht auf Nebenwasserstraßen eingesetzt werden können. Sie haben eine Länge von 32,5 m und eine Breite von 8,2 m. Sie sind im Längsschnitt gesehen asymmetrisch gebaut.
Der Boden ist an einem Frahmende bis über die Konstruktionswasserlinie aufgeholt, während das andere Frahmende durch einen vertikalen Spiegel begrenzt wird.
 - 1.1. Prahm Typ KSP 33:
Länge, Breite und Form nach 1.; Seitenhöhe 2,00 m; Tiefgang beladen 1,85 m; Ladefähigkeit etwa 400 t; 1 Laderaum; Ladebodenbelag aus Holz.
 - 1.2. Prahm Typ KSP 34:
Länge, Breite und Form nach 1.; Seitenhöhe 2,15 m; Tiefgang beladen 2,00 m; Ladefähigkeit 444 t; 1 Laderaum; Ladebodenbelag aus Holz.
 - 1.3. Prahm Typ SP 35:
Länge, Breite und Form nach 1.; Seitenhöhe 2,15 m; Tiefgang beladen 2,00 m; Ladefähigkeit 432 t; 1 Laderaum; stählerner Doppelboden, Trimmschrägen.
2. Schubprähme für Nebenwasserstraßen (Finowprähme) haben eine Länge von 30,0 m; eine Breite von 5,00 m; Seitenhöhe 1,80 m; Tiefgang beladen 1,60 m; Ladefähigkeit 190 t.

Sie sind asymmetrisch gebaut. Der Boden ist an einem Prahm-
ende bis über die Konstruktionswasserlinie aufgeholt, wäh-
rend das andere Prahmende durch einen vertikalen Spiegel
begrenzt wird. 1 durchgehender Laderaum.

- 2.1. Finowprahm Typ I:
Abmessungen und Form nach 2.; Holzladeboden.
- 2.2. Finowprahm Typ II:
Abmessungen und Form nach 2.; stählerner Doppelboden und
Trimmschrägen.
3. Kastenprähme sind quaderförmig gebaute Schubprähme. Sie
haben die unter 1. bzw. 2. genannten Abmessungen. Sie wer-
den formschlüssig hinter bzw. zwischen Schubprähme ent-
sprechender Abmessungen gekuppelt. Sie können nur als Zwi-
schenprähme eingesetzt werden.
- 3.1. Membranbodenschubprahm MSP 56.1:
Form nach 3.; Länge 32,50 m; Breite 8,20 m; Seitenhöhe
2,15 m; Tiefgang beladen 2,00 m; Ladefähigkeit 464 t; Lade-
raum durch 2 Trimmschotte (1,20 m hoch) in 3 Abteilungen
unterteilt; vom Süll bis auf den Schiffsboden reichende
Innenborde; Bodenbeplattung ohne Bodenwrangen als Membrane
ausgeführt.
4. Schubschiffe für Hauptwasserstraßen sind Schubschiffe,
die wegen ihrer Abmessungen nicht auf Nebenwasserstraßen
eingesetzt werden können.
- 4.1. Kanalschubschiff Typ KSB 190 Z:
Länge 14,00 m; Breite 8,18 m; Seitenhöhe 1,60 m; Tiefgang
1,00 m; Antriebsleistung 204 PS; der Antrieb erfolgt über
zwei Z-Antriebs-Aggregate.
- 4.2. Stromschubschiff Typ 64:
Länge 25,50 m; Breite 8,19 m; Seitenhöhe 1,65 m; Tiefgang
1,00 m; Antriebsleistung 474 PS; der Antrieb erfolgt über
zwei Schrauben in Ruderdüsen.
5. Schubschiffe für Nebenwasserstraßen sind Schubschiffe, die
wegen ihrer geringen Abmessungen auf Nebenwasserstraßen
eingesetzt werden können.

- 5.1. Finowschubschiffe 90 PS (Finow II):
Länge 11,00 m; Breite 4,80 m; Seitenhöhe 1,60 m; Tiefgang 1,00 m; Antriebsleistung 90 PS; der Antrieb erfolgt über ein Z-Antriebs-Aggregat.
6. Schubschlepper für Hauptwasserstraßen sind Schlepper, die wegen ihrer Breite oder ihres Tiefganges nicht auf Nebenwasserstraßen eingesetzt werden können bzw. wegen ihrer großen Leistung nicht wirtschaftlich auf Nebenwasserstraßen genutzt werden können.
- 6.1. Schubschlepper Typ "Motor I":
Länge 23,40 m; Breite 5,15 m; Tiefgang 1,30 m; Antriebsleistung 225 PS; der Antrieb erfolgt über eine Schraube in fester Kortdüse.
- 6.2. Schubschlepper Typ "SU 150 PS":
Länge 19,45 m; Breite 3,70 m; Seitenhöhe 1,30; Tiefgang 0,65 m; Antriebsleistung 150 PS; der Antrieb erfolgt über eine Schraube in langem Tunnel (Wasserstrahlantrieb).
7. Schubschlepper für Haff- und Boddenfahrt sind speziell für dieses Einsatzgebiet ausgelegte Schubschlepper.
8. Schubschlepper für Nebenwasserstraßen sind Schubschlepper, die wegen ihrer geringen Abmessungen auf Nebenwasserstraßen eingesetzt werden können.
Die Seitenbegrenzung beträgt 5,20 m; die Tiefgangsbegrenzung beträgt 1,30 bis 1,60 m je nach Einsatzgebiet. (Die unter 6.1. und 6.2. aufgeführten Typen sind auch auf Nebenwasserstraßen einsetzbar.)
9. Schubkähne für Hauptwasserstraßen sind Schubkähne, die wegen ihrer Länge (größer als 41,50 m) oder Breite (größer als 5,20 m) nicht auf Nebenwasserstraßen eingesetzt werden können.
- 9.1. Schubkähne für Kanalfahrt dürfen eine Länge von 80 m und eine Breite von 9,50 m nicht überschreiten. Ihr Einsatz erfolgt nur auf Hauptwasserstraßen.

10. Die Bezeichnung der Schubkähne entsprechend ihrer "Regelgröße" (auch Schleusenmaß genannt) ist möglich. Dabei ist zu beachten, daß die Länge des Fahrzeuges wegen des Anbaues des Schubpodestes gekürzt wurde.

10.1. Regelgrößen

Bezeichnung	Länge [m]	Breite [m]
Finow-Maß	40,50	4,60
Groß-Finow-Maß	41,50	5,20
Saale-Maß	51,00	6,00
Groß-Saale-Maß	52,00	6,35
Oder-Maß	55,00	8,00
Groß-Oder-Maß	57,00	8,20
Plauer-Maß	65,00	8,00
Groß-Plauer-Maß	67,00	8,20
Europa-Maß	80,00	9,00

10.2. Bezeichnungsbeispiel

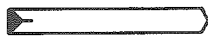
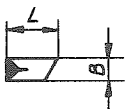
Finow-Maß-Schubkahn

Plauer-Maß-Schubkahn

Verkehrswesen	Schubschiffahrt Terminologie Symbole für Schubfahrzeuge	Blatt 2 Gruppe
<p style="text-align: right;">verbindlich ab 1.7.1969</p> <p>Dieser Standard gilt nur in Verbindung mit TGL , Blatt 1 Schubschiffahrt; Terminologie; Allgemeine Begriffe.</p> <p>1. Grundsymbole ((Skizzen von Seite 2 hier einfügen))</p> <p>4. Erläuterungen</p> <p>4.1. Die Kennzeichnung nach 2. und 3. ist analog für alle übrigen Fahrzeuge (1.4. bis 1.7.) anzuwenden.</p> <p>4.2. Für die Darstellung eines allgemeinen Falles sind die Fahrzeuge immer als offen, leer zu zeichnen.</p> <p>4.3. Schubfahrzeuge für Spezialzwecke können durch Schraffur oder farbliche Kennzeichnung besonders hervorgehoben werden.</p> <p>4.4. Die Darstellung des Verhältnisses Länge : Breite ist allgemein angenommen, bezieht sich also auf keine speziellen Fahrzeuggrößen.</p> <p><u>Hinweise</u></p> <p>TGL , Blatt 1 Schubschiffahrt; Terminologie; Allgemeine Begriffe</p> <p>TGL , Blatt 3 Schubschiffahrt; Terminologie; Symbole für Verbandsformen.</p> <p>Best.</p>		

1. *Grundsymbole*

		<i>L : B</i>
1.1.	<i>Schubschiff</i>	2:1
1.2.	<i>Schubschlepper</i>	2:1
1.3.	<i>Bugfahrzeug</i>	2:1
1.4.	<i>Schub-Güterschiff</i>	8:1
1.5.	<i>Schubprahm</i>	4:1
1.6.	<i>Kastenprahm</i>	4:1
1.7.	<i>Schubkahn</i>	8:1



2. *Kennzeichnung für offene bzw. gedeckte Fahrzeuge*

- 2.1. *Schubprahm offen*
- 2.2. *Schubprahm gedeckt*



3. *Kennzeichnung für leere bzw. beladene Fahrzeuge*

- 3.1. *Schubprahm offen, leer*
- 3.2. *Schubprahm offen, beladen*
- 3.3. *Schubprahm gedeckt, beladen*



Verkehrs-
wesen

Schubschiffahrt
Terminologie
Symbole für Verbandsformen

Blatt 3
Gruppe

verbindlich ab 1.7.1969

Dieser Standard gilt nur zur Darstellung von Schubschiffsverbänden nach TGL, Blatt 1; Punkt 3.1.1.

1. Darstellung der Verbände
 - 1.1. ((Skizzen von hier einfügen))
2. Erläuterungen
 - 2.1. Statt der unter 1.1. bis 1.3. dargestellten Schubschiffe können auch Schubschlepper eingesetzt werden.
 - 2.2. Schub-Güterschiffsverbände, die oft mit längsseits gekuppelten Schubprähmen oder Schubkähnen eingesetzt werden, erhalten keinen besonderen Namen, sondern sind als Formation mit den Symbolen nach TGL Blatt 2, darzustellen. Diese Festlegung gilt analog für Koppelverbände und Gliederverbände sowie für aus Schubprähmen und Schubkähnen zusammengestellte Verbände.

Hinweise

- TGL, Blatt 1 Schubschiffahrt; Terminologie;
Allgemeine Begriffe
- TGL, Blatt 2 Schubschiffahrt; Terminologie;
Symbole für Schubfahrzeuge

Best.

1.1. Einreihige Verbände

1.1.1. Einerverband



1.1.2. Tandemverband



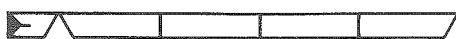
1.1.3. Integrierter Dreierverband



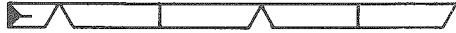
1.1.4. Dreierverband



1.1.5. Integrierter Viererverband

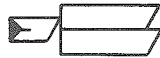


1.1.6. Doppeltandemverband



1.2. Zweireihige Verbände

1.2.1. Zwillingverband



1.2.2. Zwillingstandemverband



weitere Formen analog 1.1.

1.3. Dreireihige Verbände

1.3.1. Drillingsverband



1.3.2. Drillings-tandemverband



weitere Formen analog 1.1.

