

Naumanns Schuppen

Im Überschwemmungsgebiet der Elbe gelegen steht das Gebäude „auf Stelzen“ um es aus dem Hochwasser herauszuheben. Dies hat im Junihochwasser 2013 gerade so gereicht, das Haus vor Überflutungen zu schützen, was die wasserseitig am Gebäude angebrachte Messlatte bekundet.

Früher wurde das Gebäude vielseitig genutzt. Der Name „Naumann“ stammt noch einem Besitzer, der einen Kohlehandel betrieb. In den letzten Jahren ist zu einem beliebten Ausflugslokal herangewachsen.

Hochwasser-Gedenkstein

Über die Jahrhunderte war die Elbe für unsere Stadt immer Segen und Fluch zugleich. War die Lage in Flussnähe gerade für das wirtschaftliche Aufblühen der Stadt immer von Vorteil, so war eben diese Nähe bei Hochwasser auch immer eine große Gefahr für Leib und Leben. Der Hochwasserstein gedenkt mit seinen Inschriften diesen beiden gegensätzlichen Seiten unseres Heimatstromes.



Weitere Informationen finden Sie

HIER



Treideln an der Elbe

Treideln ist das Ziehen von Schiffen auf Wasserwegen durch Menschen oder Zugtiere, seltener auch durch Zugmaschinen oder Treidelloks. Schiffe wurden in der Regel nur stromauf getreidelt und stromab durch die Strömung oder den Wind angetrieben. Auf manchen Abschnitten wie vor Schleusen kamen auch technische Hilfsmittel zum Einsatz, darunter Treidelloks wie bis heute am Panamakanal oder Zugmaschinen am Rhein-Marne-Kanal. Die Pfade der Schiffszieher wurden Treidelpfad genannt. Einen solchen Treidelpfad finden Sie direkt vor sich. Der schmale gepflasterte Weg ist am Akener Elbufer erhalten geblieben. In den Habsburgischen Erblanden wurde von 1783 bis 1790 Schiffziehen als Strafe verhängt, nachdem Joseph II. die Todesstrafe so gut wie abgeschafft hatte. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann der teilweise Ersatz von Menschen und Tieren im Treideleinsatz durch mechanische Antriebe. Erste dampfbetriebene Treidellokomotiven kamen 1873 am französischen Canal de Bourgogne zum Einsatz. Der Erste Weltkrieg brachte weitere Projekte zunächst zum Erliegen. 1918 begann man in Frankreich, nicht mehr benötigte Kettenfahrzeuge und sogar ausgediente Die Zunahme von Schiffen mit eigenem Antrieb bei gleichzeitigem Rückgang der Frachtschifffahrt führte zum Ende des mechanischen Treidelns. Die letzten Treidelabschnitte in Frankreich wurden 1970 stillgelegt. Zahlreiche Treidelfahrzeuge sind jedoch als Denkmäler erhalten.

Weitere Informationen finden Sie



HIER



Gierseilfähre / Fährhaus

Die Fähre Aken (Elbe) sichert als "schwimmende Brücke" über die Elbe, die Verbindung der Bundesstraße B 187 a zwischen Aken (Elbe) und Steutz. Sie ist von großer Bedeutung für die überregionale Anbindung des Landkreises Anhalt-Bitterfeld. Die Wagengierseilfähre bewältigt dabei einen großen Teil des gewerblichen Transportverkehrs. Außerdem spielt die touristische Nutzung in den letzten Jahren eine immer größere Rolle. Der Elberadweg führt von Aken direkt über die Fähre in das Biosphärenreservat Steckby-Löddritzer Forst.

Die Besonderheit der Fähre Aken (Elbe) liegt in dem umweltfreundlichen Antrieb, der **Gierseiltechnik**. Dabei wird die Strömung der Elbe genutzt. Ein durch Anker befestigtes Halteseil ist mit zwei Führungsseilen verbunden. Die Führungsseile werden durch Winden in ihrer Länge verstellt. Der dadurch veränderte Anstellwinkel der Fähre bewirkt, dass der Druck der Strömung die Fähre zum anderen Ufer bewegt. Bei ungünstigem Wind oder Wasserstand wird die Fähre beim Anlanden durch Motorkraft unterstützt.

Der Betrieb der Fähre erfolgt nach einem Sommer- und Winterfahrplan. Hierbei wird der Einsatz der Fähre von Witterungsbedingungen beeinflusst.

Der Fährbetrieb kann bis zu einem Wasserpegel von zirka 4,20 m aufrechterhalten werden. Bei Hochwasser und Eisgang stellt die Fähre ihre Beförderung ein. Der Fährführer entscheidet auch bei Sturm oder ähnlichen Witterungsscheinungen, ob die Sicherheit der Fährkunden gewährleistet werden kann oder der Fährverkehr unterbrochen werden muss.

In Aken wurde 1355 erstmals eine Fähre urkundlich erwähnt. Um einen Warenaustausch zwischen beiden Elbufern zu ermöglichen, musste die Elbe überquert werden. Die kürzeste Verbindung von Zerbst nach Bernburg und Köthen führte über Aken. Von Anfang an wurde die Fähre nicht nur für den Personentransport, sondern vorwiegend auch für den Lastentransport genutzt. Die Fährgerechtigkeit lag in den Händen des Landesherren. Erst 1680, als Aken zum Kurfürstentum Brandenburg kam, verpachtete man die Fähre.

1878 wandelte man beim Neubau der Fähre die sogenannte Schrickfähre in eine Gierfähre um. Wurde vorher gestakt und gerudert, so hing nun die Fähre an einem starken Seil, dem Giertau, das stromaufwärts verankert ist und um einen Befestigungspunkt pendelt. Durch Schrägstellung drückt der Strom die Fähre auf die jeweils andere Seite. Weitere Neubauten erfolgten 1901, 1925, 1975 und 1997.

Die Fähre, die derzeit in Betrieb ist, wurde am 28.05.1997 in Dienst gestellt und hat eine Tragfähigkeit von 42 Tonnen (größte Einzellast 25t). Sie kann bis zu 12 Pkw in ca. 5 Minuten über die Elbe bringen. Die Gierfähre wurde auf der Akener Schiffswerft Georg Placke gebaut und zählt zu den modernsten ihrer Art in Deutschland.

Am 1. Januar 1993 wurde per Stadtratsbeschluss die Elbfähre an den Eigenbetrieb Stadtwerke Aken (Elbe) übertragen.

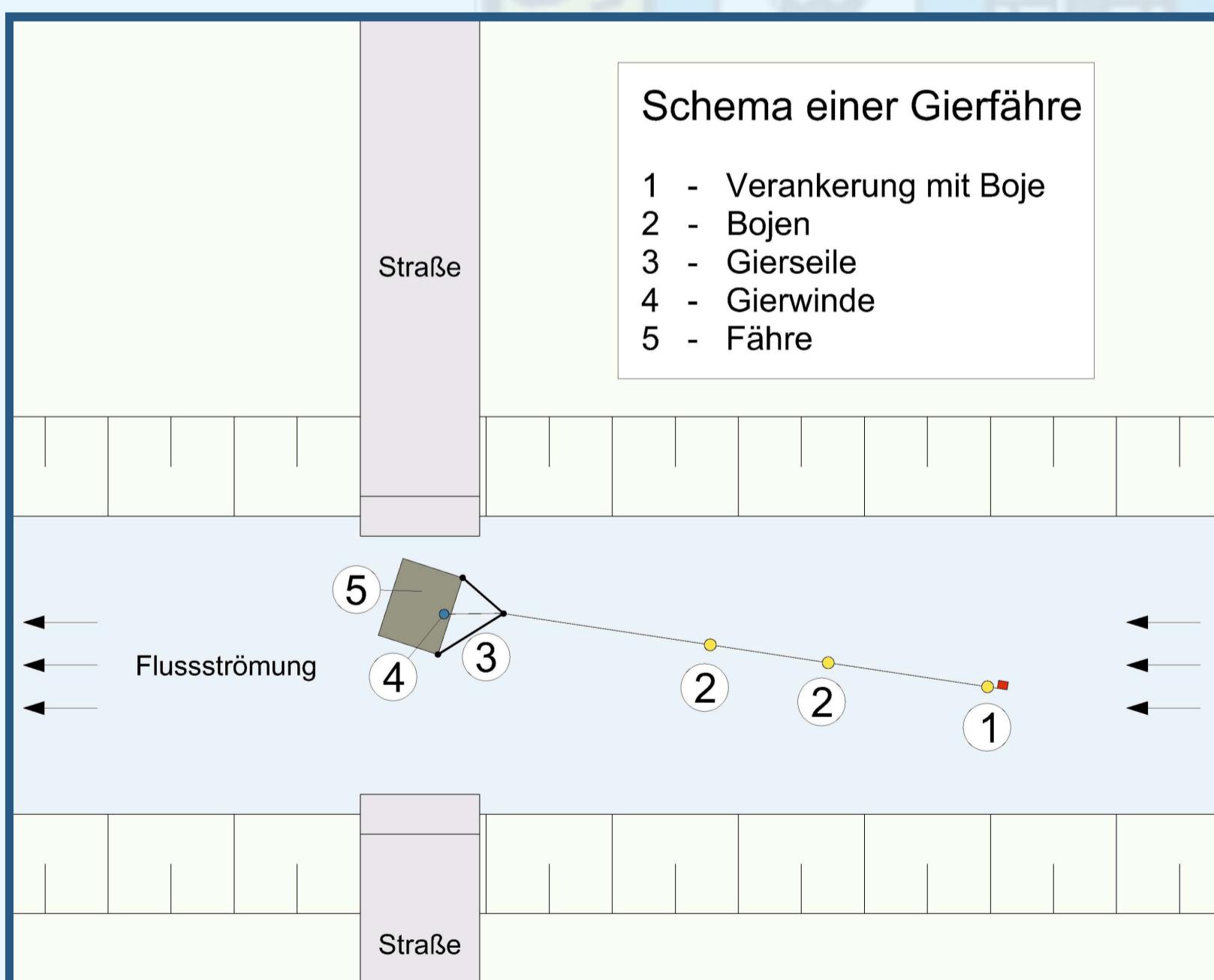


Gierseilfähre

Die Fähre, die derzeit in Betrieb ist, wurde am 28.05.1997 in Dienst gestellt und hat eine Tragfähigkeit von 42 Tonnen (größte Einzellast 25t). Sie kann bis zu 12 Pkw in ca. 5 Minuten über die Elbe bringen. Die Gierfähre wurde auf der Akener Schiffswerft Georg Placke gebaut und zählt zu den modernsten ihrer Art in Deutschland. Am 1. Januar 1993 wurde per Stadtratsbeschluss die Elbfähre an den Eigenbetrieb Stadtwerke Aken (Elbe) übertragen.

Technische Daten

Name der Fähre:	Fähre Aken
Art der Fähre:	Wagengierseilfähre
Baujahr:	1997
Länge über alles:	34,50 m
Breite über alles:	10,10 m
Ladefläche:	138 m ²
Tragfähigkeit:	42 t
Maximale Einzellast:	25 t



Pegelhaus

Der maßgebende Teil eines Pegels ist die Pegellatte, an der alle Wasserstände ablesbar sind. Alle anderen Bestandteile sind ergänzende Einrichtungen die zur Aufzeichnung, Ermittlung der Messwerte, Übertragung und Speicherung dienen. Der Wasserstand findet Verwendung bei dem Wasserstandsnachrichtendienst und Wasserstandsvorhersage der Elbe für die Schifffahrt, wissenschaftliche Untersuchungen und beim Hochwassermeldedienst der Länder.

Die aktuellen Messwerte stehen durch einen automatischen Messwertansager 034909 / 19429 und ein gewässerkundliches Informationssystem der WSV im Internet rund um die Uhr zur Verfügung www.pegelonline.wsv.de

Es wird jede Minute der Wasserstand gemessen. Alle 15 Minuten wird daraus ein Mittelwert gebildet der dann als gesicherter Wert gespeichert und verwendet wird. Am Pegel kommen drei Messverfahren zum Einsatz: Schwimmerprinzip, im Schwimmerschacht ist über eine Verbindung zur Elbe immer der gleiche Wasserstand, die Auf- und Abwärtsbewegung wird durch einen Schwimmer am Seil und einem Winkelkodierer entsprechend aufgezeichnet.

Weitere Informationen finden Sie



HIER



Akener Schiffswerk / Hornhafen

.....



Wasser- und Gesundheitspark

.....



