

Fahrt mit dem MTS Aubrig 2019

Wie im letzten Jahr, bin ich vom 25.07.2019 bis am 19.08.2019, an Bord des MTS Aubrig. Der Eigner und Kapitän, Markus Züger wird ein paar freie Tage zu Hause genießen dürfen.

Donnerstag, 25.07.2019 / Anmustern / Anreise

Der Wecker holt mich etwas unsanft bereits um 04.30 Uhr aus den Federn, Kaffee trinken und den Koffer fertig packen und schon bin ich reisefertig! Kurz nach 05.00 Uhr machen wir uns auf Weg, Elisabeth bringt mich nach Brugg. Ab hier geht es nun alleine mit dem Zug weiter nach Kloten auf den



Flughafen Kloten / mein Flieger von Eurowings nach Köln

Flugplatz. Bereits um 07.00 Uhr bin ich am Einchecken, das Ticket habe ich auf der App auf dem Handy. Pünktlich um 09.10 Uhr hebt der Flieger von Eurowings in Kloten ab und bringt mich fehlerfrei nach Köln. Mit der DB geht es im Anschluss weiter nach Emmerich wo ich von Markus Züger mit dem Auto abgeholt werde. MTS Aubrig liegt in Lobith im Übernachtungshafen. In den letzten Tagen wurden hier diverse Reparaturen an der Hauptmaschine gemacht und zusätzlich ein neues Stromaggregat eingebaut. Nach dem Einkaufen, auch hier gilt ohne «Mampf» kein «Champf», gehen wir im nahe gelegenen Städtchen etwas feines Essen. Dabei gibt es dies und das zu besprechen.



MTS Aubrig am Steiger der Firma Markerink BC in Lobith / Bergfahrt auf dem Rhein

Freitag, 26.07.2019 / Lobith - Rotterdam

Um 08.00 Uhr laufen im Maschinenraum zuerst das neue Stromaggregat und etwas später, das Herzstück des MTS Aubrig, die Hauptmaschine an. Nachdem alle Aggregate ohne Probleme laufen, lege ich vorsichtig vom Steiger der Firma Markerink BV ab und verhole den Tanker an den Autosteiger, hier laden wir das Auto von Markus auf. Danach melden wir uns beim Posten (Leitstelle) Millingen und fahren im Anschluss aus dem Hafen. In Millingen müssen wir noch kurz unser Trinkwasser bei einer Bunkerstation ergänzen. Zum Glück haben wir Klimaanlage an Bord, es soll heute 41 Grad warm werden, ohne wäre es fast nicht zum Aushalten! Mit gut 18 Km/h fahren wir gemütlich zu Tal, dabei müssen wir uns bei den verschiedenen Posten immer wieder melden und Absprachen treffen, für mich schon wieder etwas ganz Neues! Nach Dordrecht fahren wir in den Hafen Krabbegoul um hier unser Slopwas-



Auf dem Rhein zu Tal Richtung Rotterdam

ser abzugeben, dieses Wasser fällt jeweils beim Reinigen der Laderäume an und muss entsprechend entsorgt werden. Der Hafenmeister wird auch noch auf uns aufmerksam und kommt mit seiner Boot längsseits um eine Kontrolle durchzuführen. Zum Glück sind alle Dokumente und Belege vorhanden, nach einer Stunde legen sie zufrieden wieder ab. Über die alte Maas fahren wir im Anschluss weiter



Der Hafenmeister nach seiner Kontrolle / Abgabe des Slopwassers

nach Rotterdam. Jetzt heisst es sich zu konzentrieren, es hat hier immer mehr Schiffe welche in Richtungen Rotterdam fahren. Das Funkgerät muss nun immer wieder umgestellt werden, um die Abspra-

chen mit den diversen Posten machen zu können! Schlussendlich fahren wir in den Königinnen Wilhelmine Hafen ein und machen nach der Absprache mit dem Hafenmeister im hinteren Teil des Hafens fest. Wir werden erst am Sonntagmorgen laden können.

Samstag, 27.07.2019 / Rotterdam

In der Nacht ist ein heftiges Gewitter über Rotterdam hinweg gezogen, die Temperaturen sind am heutigen Tag sehr viel angenehmer als Gestern. Die Mannschaft muss die Laderäume heute nochmals überprüfen und auf Vordermann bringen. Markus und ich nützen die Zeit um den ganzen Schreibkram zu besprechen. Die die diversen Ladestellen und Übernachtungsmöglichkeiten hier in Rotterdam müssen wir zusammen anschauen, es gibt viel, sehr viel zu tun, also packen wir es an. Im Verlaufe des Tages muss ich auch wieder einmal die Homepage auf Vordermann gebracht werden!



MTS Aubrig in Rotterdam

Nach einem Spaziergang durch Vlaardingen, essen wir noch eine Pizza bei einem Italiener. Gegen 22.00 Uhr sind wir wieder zurück an Bord. Im PC ist die Rückmeldung unseres Verladers eingetroffen, welche uns mitteilt wo wir laden müssen.

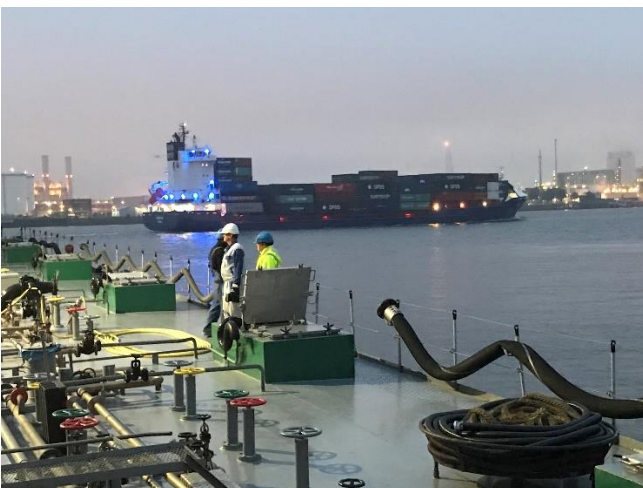
Nach einer telefonischen Rückfrage ist klar, wir müssen umgehend auf den Ladesteiger fahren. Der Kontrolleur kommt um 23.00 Uhr ebenfalls noch an Bord um uns einerseits die ersten Papiere zubringen und unsere Laderäume zu kontrollieren! Alles in Ordnung, die Besatzung hat gute Arbeit geleistet. Jetzt könnte es eigentlich losgehen, aber meistens kommt es anders als man denkt.



Am Anschlauchen / der Kapitän am Papiere machen!

Sonntag, 28.07.2019 / Rotterdam - Gorinchem

Um 01.00 Uhr läuft das erste Sonnenblumenöl in unsere Tanks. Leider werden im Verlaufe des Morgens diverse Anpassungen an der Anlage von Vopak vorgenommen. Ab 04.00 Uhr läuft dann mal wieder nichts mehr, 500 t haben wir bis jetzt geladen. Wir legen uns nochmals etwas ins Bett; auch das ist etwas mit dem man klarkommen muss! Regelmässig schlafen ist auf einem Rheinschiff meistens Wunschdenken! Um 13.30 Uhr kommt der Steigermann zurück und bald darauf läuft das Öl wieder in unsere Tanks. Es dauert heute sehr lange bis wir fertig sind, um 18.00 Uhr können wir ausmessen und dann im Büro von Vopak die Papiere machen. Nachdem wir die Anmeldung für die Fahrt per Mail abgesendet haben (auch das ist etwas Neues) machen wir los. Diese Anmeldung für die Fahrt, müssen alle Tankschiffe sowie die Passagierboote und alle Schiffe mit gefährlichen Gütern den Leitstellen per Mail zustellen. Das muss ich mir merken, denn wenn Markus von Bord geht muss ich das dann selbständig machen! Man muss an viel denken der Schreibblock mit meinen Notizen füllt sich ganz schön!



Eine Seeboot verlässt den Hafen von Rotterdam / Rotterdam, immer wieder ein Erlebnis

Natürlich haben wir jetzt auch noch ablaufendes Wasser, dadurch fahren wir nur mit 12 Km/h zu Berg. Wir passieren die Stadt und über die Noord fahren wir Richtung Dordrecht. Langsam wird es dunkel die verschiedenen Navigationsgeräte wie Radar und Tresco werden abgedunkelt und für die Nachtfahrt eingestellt. Bergfahrt ist praktisch keine mehr, aber Talfahrt kommt uns sehr viel entgegen. Alle diese Schiffe fahren heute noch in den Hafen von Rotterdam, so dass sie morgen oder ev. sogar noch heute

Nacht noch laden können. Der Hafen von Rotterdam steht nie still und ist sicher einer der grössten Wirtschaftsmotoren für grosse Teile von Europa.

Da wir erst am Mittwoch in Hamm löschen müssen, macht es keinen Sinn die ganze Nacht durchzufahren, wir haben genügend Zeit. Wir entschliessen uns daher den Hafen von Gorinchem anzulaufen. Um 24.00 Uhr liegen wir fest und machen Feierabend! Ein langer (24 Stunden) Tag geht zu Ende.



Fest in Gorinchem / endlich Feierabend

Montag, 29.07.2019 /Gorinchem – Schleuse Hünxe Oberwasser

Um 05.00 Uhr fährt Markus Züger seinen Tanker wieder zurück auf die Waal. Ich bleibe noch etwas liegen! Um 08.00 Uhr übernimmt der Tschechische Steuerermann, Frank Kroul, das Steuer. Ökonomie der Kräfte damit alle an Bord genügend zum Schlafen kommen. Das Wetter ist auch wieder besser, mit



Nijmegen / auf der Bergfahrt

27 Grad für einmal richtig angenehm. Bergfahrt ist nicht sehr viel unterwegs, zu Tal kommen laufend Schiffe welche in den Seehäfen wieder laden werden. Mit gut 10 Km/h fahren wir zu Berg. Wir passieren die Niederrhein Städtchen Nijmegen, Emerich, Rees und etwas später am Nachmittag Wesel. Nach Wesel fahren wir um 19.30 Uhr in den Wesel-Dattel-Kanal. Bei der Ersten Schleuse, Friedrichsfeld, fahren wir mit einem Frachtschiff in die grosse Schleuse. Da die Poller in den Wänden der Schleuse, vor einiger Zeit als nicht mehr stark genug beurteilt wurden, stehen uns jetzt Festmacher zur Verfügung. Sie ziehen unsere Taue direkt ganz nach oben, so stehen sie relativ lang und unser Schiff bleibt



Rees / Talfahrt, Schuber mit 6 Schubleichtern

dadurch nicht ruhig liegen. Hoffen wir, dass die WSA (Wasser und Schifffahrtsamt) das Problem möglichst umgehend löst. Wir fahren noch bis zur nächsten Schleuse und machen dann im Oberwasser der Schleuse Hünxe fest. Um 23.30 Uhr fallen wir dann mal wieder etwas müde ins Bett.



Schleuse Hünxe, Oberwasser Feierabend

Dienstag, 30.07.2019 / Schleuse Hünxe Oberwasser – Hamm

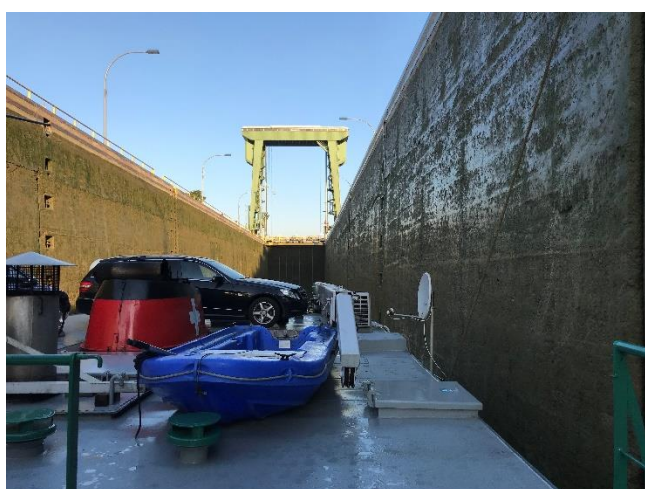
Um 04.45 Uhr legen wir ab, dadurch wollten wir eigentlich das vor uns liegende Schiff überholen! Aber die haben uns scheinbar durchschaut und sind bereits um 04.00 Uhr weitergefahren! An der nächsten Schleuse, teilt uns der Schleusenmeister der Schleuse Dorsten mit, dass die grosse Schleuse wegen Revisionsarbeiten zurzeit nicht in Betrieb ist und dass wir 4 Schleusen abwarten müssten. Somit ist, zum Unmut von Markus, wieder einmal warten angesagt! Der ganze Kanal scheint etwas in die Jahre gekommen zu sein und macht doch einen eher desolaten Eindruck. Schade, werden doch riesige Mengen an Gütern, vor allem Kohle, darauf transportiert. Geld wäre scheinbar, gemäss WSA auch kein Problem, aber es fehlen überall gut qualifizierte Wasserbauingenieure!

An das Fahren hier im Kanal habe ich mich auch schon gewöhnt, das Kreuzen von entgegenkommenden Schiffen und Schubverbänden verlangt aber volle Konzentration und ist zum Teil immer wieder ein Erlebnis! Manche Schiffer denken, dass sie scheinbar alleine unterwegs sind und nehmen sich einfach viel zu viel Platz heraus. Das braucht dann ab und zu ein paar klärende Worte über Funk! Nach der Schleuse Dattel durchfahren wir das sogenannte Datteler-Meer und fahren etwas später in den

Dattel-Hamm-Kanal. An diesem Kanal hat es sehr viele Kohlekraftwerke welche alle durch grosse Schubverbände mit dem nötigen Brennstoff versorgt werden. Ohne Schiffe wäre das gar nicht mög-



Morgenstimmung um 06.00 Uhr im Wesel-Dattel-Kanal, so schön kann Schifffahrt sein!



Schleuse Dattel / eines der vielen Kohlekraftwerke am Dattel-Hamm-Kanal

lich. Wir erreichen Hamm um 19.00 Uhr und machen vor unserer Löschstelle fest. Leider liegt hier schon ein Frachter, mal schauen wann wir morgen ans Löschen kommen. Jeder Tag bringt an Bord eines Schiffes neue Überraschungen und es wird einem nie langweilig. Hier mustert Markus Züger nun

auch ab und wird ein paar erholsame Tage bei sich zu Hause verbringen. Ab morgen liegt die Verantwortung somit zu 100 % bei mir!



Kohle Löschstelle am Dattel-Hamm-Kanal / Unsere Löschstelle in Hamm

Mittwoch, 31.07.2019 / Hamm

Leider wird am Morgen zuerst der Frachter beladen, wir müssen bis am Mittag warten! Um 12.00 Uhr können wir auf die Löschstelle verholen und uns für das Löschen vorbereiten. Nachdem alle Papiere erledigt sind, läuft ab 13.00 Uhr unser Sonnenblumenöl in die Tanks der Firma Brökelmann. Das Löschen dauert ziemlich genau 8 Stunden. Da wir am nächsten Tag hier wieder Rapsöl laden werden, können wir an der Lösch- resp. Ladestelle liegenbleiben.

Im Verlaufe des Nachmittages gehe ich einkaufen, es braucht etwas mehr da Ernst Camenzind für die nächsten Tage mitfahren wird. Ernst war 1975 mein erster Steuermann auf dem MS Express 82, um 20.00 Uhr trifft er mit DB von Basel kommend in Hamm ein.

Am Abend gibt es aber auch noch den Schichtwechsel an Bord. Frank Kroul und Michael Kozmoh verlassen hier in Hamm das Schiff und fahren für 1 Monat nach Hause in die Ferien. Neu kommen Piotr Kedzierski und Kamil Baranek an Bord. Sie kommen beide aus Polen und sind schon lange hier an Bord. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit und bin natürlich auch auf eine gute Zusammenarbeit mit den beiden angewiesen. So gibt es fast jeden Tag etwas Neues, Spezielles an Bord zu erleben!



Am Löschen in Hamm

Donnerstag, 01.08.2019 / Hamm - Ahsen

Das Laden verzögert sich heute Morgen etwas! Immer am 1. des Monats werden die Tanks bei der Firma Bökelmann zusätzlich gemessen und entsprechend Inventur gemacht. Der Kontrolleur kommt ebenfalls kurz vor 08.00 Uhr und macht seine üblichen Kontrollen an Bord, Befund - alles in Ordnung. Kurz darauf läuft das Rapsöl in unsere Laderäume. Wir werden auch wieder gut 8 Stunden brauchen bis wir die 1000 t geladen haben. Ausladehafen ist Rotterdam, Vopak Nord im Botlek am Samstag-nachmittag haben wir Termin zum Löschen. Kein Problem, das schaffen wir doch locker.



Am Laden / der raps wird mit dem LKW angeliefert und dann gepresst

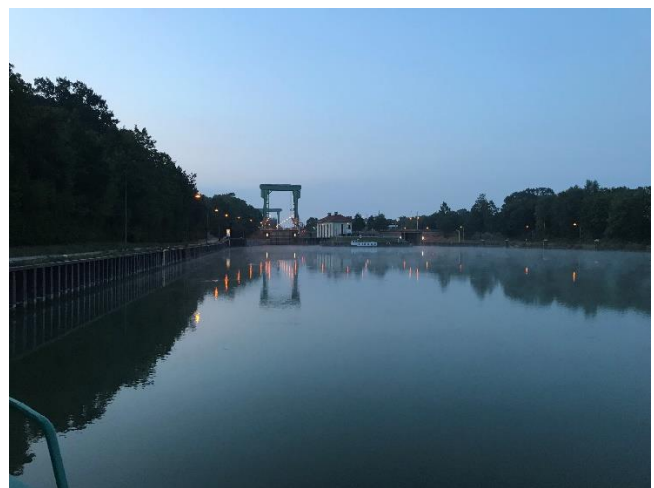
Ich nütze die Zeit um die Löschpapiere zu verarbeiten, leider stehe ich mit dem Scanner auf Kriegsfuss. Zum Glück kann mir Markus Züger, via Telefon aus der Schweiz helfen! Um 16.30 Uhr sind wir fertig, Papiere an Bord und kurz darauf legen wir ab. Da der Dattel-Hamm-Kanal hier vielleicht nur gerade 50 m breit ist, muss ich zuerst ca. 1 Kilometer mit dem Tanker rückwärtsfahren, bis wir bei einer Löschstelle drehen können. Die Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste, also heisst es auch hier wieder ganz



Ernst am Fahren / Abendstimmung in Dattel-Hamm-Kanal

langsam und Vorsichtig! Nach dem Wendemanöver fahren wir aus dem Dattel-Hamm-Kanal und passieren die Engstelle um 19.00 Uhr, die Talfahrer dürfen hier immer nur in den ungeraden Stunden durchfahren und die Bergfahrer entsprechend in den graden Stunden. Etwas später fahren wir durch das Datteler-Meer, die Schleuse Dattel ist grün und wir können verzugslos einfahren. So sollte es doch immer sein. Nach der 2. Schleuse, Schleuse Ahsen, machen wir um 23.00 Uhr im Unterwasser fest, endlich Feierabend.

Freitag, 02.08.2019 / Ahsen - Rotterdam



Morgens um halb sechs stehen wir auf.... / Morgenstimmung am Kanal

Tagwache um 05.30 Uhr, waschen und Kaffee rauslassen und ab ins Steuerhaus. Spontan kommt mir das Lied, welches wir immer wieder in RS gesungen haben in den Sinn, «morgens um halb sechs stehen wir auf, stehen wir auf.....». Pünktlich, wie eine Schweizer Uhr legen wir um 06.00 Uhr ab. Allgemein ist heute nicht sehr viel Verkehr auf dem Kanal. Nach der Schleuse Flaesheim übernimmt Piotr der Steuermann, ich gehe mit Ernst frühstücken. Auch heute haben wir Glück, alle Schleusen stehen immer schon auf grün, wenn wir in den Schleusenvorhafen fahren. Super wir kommen gut voran. Die Reederei, Frau Petersen die Disponentin, ruft an und teilt uns mit, dass wir heute Nacht schon im



Schleusen im Wesel-Dattel-Kanal

Botlek löschen können. Kurz nach 13.00 Uhr sind wir wieder auf dem Rhein und fahren nun mit voller Kraft Richtung Rotterdam. Ich wechsele mich mit dem Steuermann beim Fahren ab, so dass alle bis heute Abend noch etwas Ruhezeit bekommen. Nach dem Nachtessen übernehme ich wieder, wir passieren Dordrecht und über die alte Maas geht es Richtung Rotterdam. Es ist bereits wieder dunkel und die verschiedenen Absprachen mit den Leitstellen müssen entsprechend gemacht werden, Konzentration ist nun wieder angesagt. Im Weiteren muss der Kontrolleur aufgeboten werden und die Anmeldung bei der Löschstelle via Mail gemacht werden! Als Schifferführer muss man nicht nur sein Schiff fahren, sondern die ganze Administration muss im Hintergrund auch gemacht werden!

Vor den Hafen Botlek müssen wir kurz stoppen, eine grosse Seeboot läuft mit Hilfe von 4 Schleppern in den Hafen ein. Um 24.00 Uhr haben wir im Botlek Nord, Steiger 2 festgemacht. Der aufgebotene

Kontrollleur ist auch schon vor Ort und nimmt seine Proben. Im Anschluss muss ich mit ihm zusammen uns bei der Löschfirma Vopak anmelden. Um 01.00 Uhr lege ich mich dann, etwas müde ins Bett. Gemäss Vopak sollten wir um 03.00 Uhr mit dem Löschen beginnen. Gute Nacht.



Ausfahrt aus dem Wesel-Dattel-Kanal / Begegnung der Giganten, 2 Schubboote mit 6 Schubleichtern



Einfahrt in den Hafen von Rotterdam bei Nacht, immer wieder eine ganz spezielle Sache

Samstag, 03.08.2019 / Rotterdam

Es wird 03.00 Uhr bis wir schlussendlich mit dem Löschen beginnen können. Der Schiffer hat ja immer Zeit und ist sich das Warten ja gewohnt! Im Hafen von Rotterdam resp. hier im Botlek gibt es nie Ruhe. Schiff kommt und gehen, es läuft einfach immer etwas! Fast wie ein grosser Ameisenhaufen!

Dafür läuft es bei unserem Löschen eher zaghaft und es gibt sogar einen zwei stündigen Unterbruch. Die Tanks an Land, in welche unser Rapsöl gepumpt wird, sind voll und müssen umgepumpt werden. Erst um 12.00 Uhr sind wir schlussendlich fertig. Wir legen um 13.00 Uhr, nachdem alle Papiere gemacht sind ab und fahren in den KW Hafen (Koningin Wilhelminahaven). Hier machen wir fest und die Besatzung beginnt umgehend die Laderäume für das Laden vorzubereiten. Das Reinigen der Tanks ist eine «scheiss» Arbeit und sehr anstrengend. Man muss in jeden dieser stickigen Räume und diese mit dem Wasserschlauch ausspritzen und im Anschluss das ganze Wasser wieder abpumpen. Über Nacht können dann die Räume etwas trocknen, für das Laden müssen sie trocken sein.

Am Abend gehen wir dann hier in Vlaardingen in der mir bekannten Pizzeria etwas essen. In Vlaardingen ist noch ein kleines Open Air. Ernst und ich geniessen auf jeden Fall den freien Abend.



MTS Aubrig am Löschen im Botlek

Sonntag, 04.08.2019 / Rotterdam - Haften

Bereits um 06.00 Uhr ist Kamil schon wieder in den Laderäumen, um mit dem Wassersauger das letzte Wasser zu entfernen. Um 07.00 Uhr melde ich uns bei der Vopak Vlaardingen zum Laden an. Kurz vor 08.30 Uhr kommt das Telefon von der Vopak, auf Steiger 134, 1000 t Sonnenblumenöl für Hamm laden.



Rotterdam

Wir legen umgehend im KW Hafen ab und sind um 09.15 auf dem Steiger bereit zum Laden. Aber eben, auch hier dauert es bis wir beginnen können, das nervt! Erst um 10.50 Uhr läuft das Sonnenblumenöl in unsere Tanks und um 14.45 sind wir bereits fertig. Bis dann die Ausmessung und der ganze

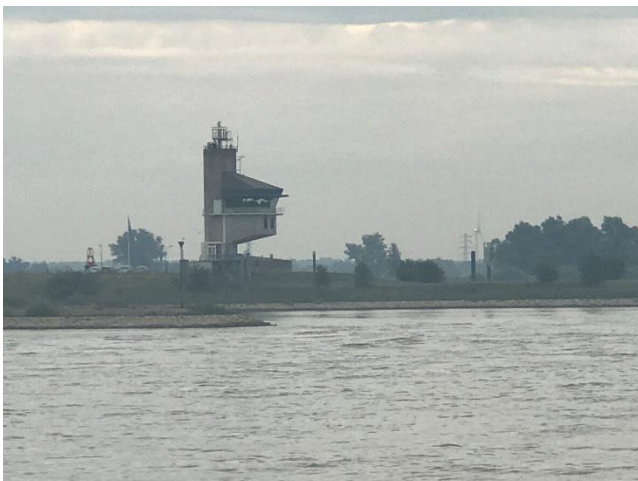
Papierkram erledigt sind wird es auch wieder 16.00 Uhr. Wir haben bei diesem Laden somit mehr Zeit mit warten verbracht als mit Laden, hier gäbe es sicher noch Verbesserungspotential. Als alles, endlich, erledigt ist legen wir ab. Es ist Ebbe und still Wasser mit fahren mit 14 Km/h zu Berg. Auch heute fahren wir durch die Stadt und geniessen einmal mehr die Skyline von Rotterdam. Um 22.00 Uhr fahren wir in den Hafen von Haften und machen hier Feierabend.



Blick aus dem Steuerhaus / Rhenus Duisburg

Montag, 05.08.2019 / Haften - Hünxe

Kurz nach 06.00 Uhr fahren wir aus dem Übernachtungshafen in Haften. Diese Häfen hier an der Waal sind eine super Sache, hat man doch die Gelegenheit ruhig und sicher zu übernachten. Wir passieren in der Folge wieder Nijmegen und gegen Mittag sind wir in Millingen. Hier legen wir bei der Bunkersta-



Auf Bergfahrt / Leitstelle Tiel und Nijmegen

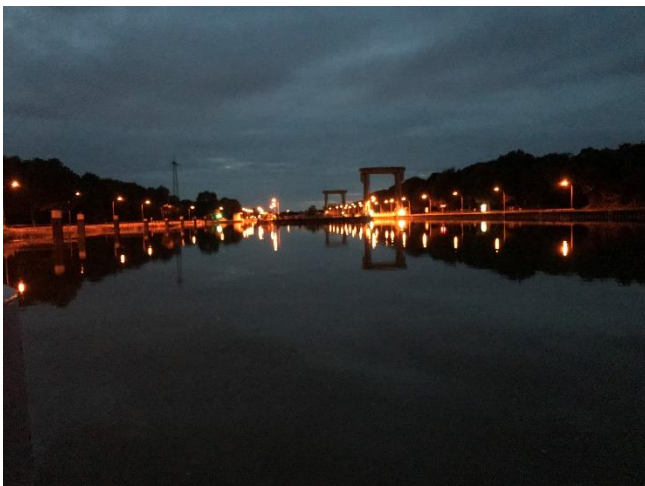
tion bei und bunkern 12`000 Liter Diesel und 8`000 Liter Wasser. Der Motor des Aubrig, ein Mitsubishi mit 862 PS, verbraucht im normalen Betrieb ca. 130 Liter Diesel in der Stunde. Nach dem Bunkern geht es weiter zu Berg Richtung Wesel. Um 19.30 Uhr fahren wir in den Wesel-Datteln-Kanal ein. Weitere Infos zum Kanal findet man unter: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wesel-Datteln-Kanal>. Da infolge des

Bunkerns das das Mittagessen ausgefallen ist, kochen Ernst und ich uns etwas zum Nachtessen. Heute gibt es folgendes Menü: Geschnetzeltes Poulet süß – sauer à la Aubrig mit Reis und einen feinen gemischten Salat. Wichtig ist aber sicher, dass man bei durchgehend 16 stündigen Arbeitstagen auch



Am Kochen, Menü à la Aubrig

gut, genügend und ausgewogen isst! In dem Fall kann man nur sagen en Guete, das Essen hat im Übrigen sehr gut geschmeckt. Nach der zweiten Schleuse, Hünxe machen wir wie auf der letzten Bergfahrt hier fest und um 22.00 Uhr gibt es endlich Feierabend. Für Andere gibt es keinen Feierabend, als wir Festliegen kommt noch ein Tanker zu Tal! Wer auf einem Schiff arbeitet muss sich an solche langen Tage gewöhnen.



Oberwasser Schleuse Hünxe /es wird auch hier die ganze Nacht gefahren

Dienstag, 06.08.2019 / Hünxe - Hamm

Piotr legt um 06.00 Uhr im Oberwasser der Schleuse Hünxe ab, ich bleibe heute noch etwas liegen. Mit den Schleusen haben wir bis zur Schleuse Dattel wieder super Glück. Leider müssen wir an dieser Schleuse warten, es werden mal wieder Revisionsarbeiten durchgeführt, wir haben 4 Schleusen vor oder 2 Stunden Pause. Man kann es ja so oder so anschauen. Bei der Löschstelle des Kraftwerkes Lünen liegt das ehemalige Schiff der SRN die MS Alpina, jetzt heisst das Schiff MS Rhenus Lünen und fährt eigentlich regelmässig mit Kohle an dieses Kraftwerk. Das Werk benötigt in der Woche ca. 4000 t Kohle! Wir passieren ganz genau auf die Zeit die Engstelle und erreichen unsere Löschstelle um 18.30



Ex MS Alpina heute MS Rhenus Lüney, das Schiff wurde extra für diesen Einsatz optimal umgebaut

Uhr. Somit gibt es heute einmal früh Feierabend. Die Mannschaft fährt mit dem Auto noch zum Einkaufen, während ich mit Ernst noch etwas zum Nachtessen koche. Ernst mustert morgen hier in Hamm ab und fährt wieder zurück nach Basel. Er hat ganz viele Eindrücke von der heutigen Schifffahrt sammeln können und ist dabei auch viele Kilometer selber gefahren. Super, es hat riesig Spass gemacht mal wieder mit meinem einstigen Steuermann zu fahren. Wir hatten dabei auch richtig viel Zeit um die alten Geschichten unserer ehemaligen Schifferzeit wieder aufleben zu lassen. Vielleicht ergibt sich die Möglichkeit wieder einmal - für mich immer wieder gerne!



Nachtessen an Bord mit Ernst / das Schwesterschiff die MTS Trikora löscht vor uns

Mittwoch, 07.08.2019 / Hamm -

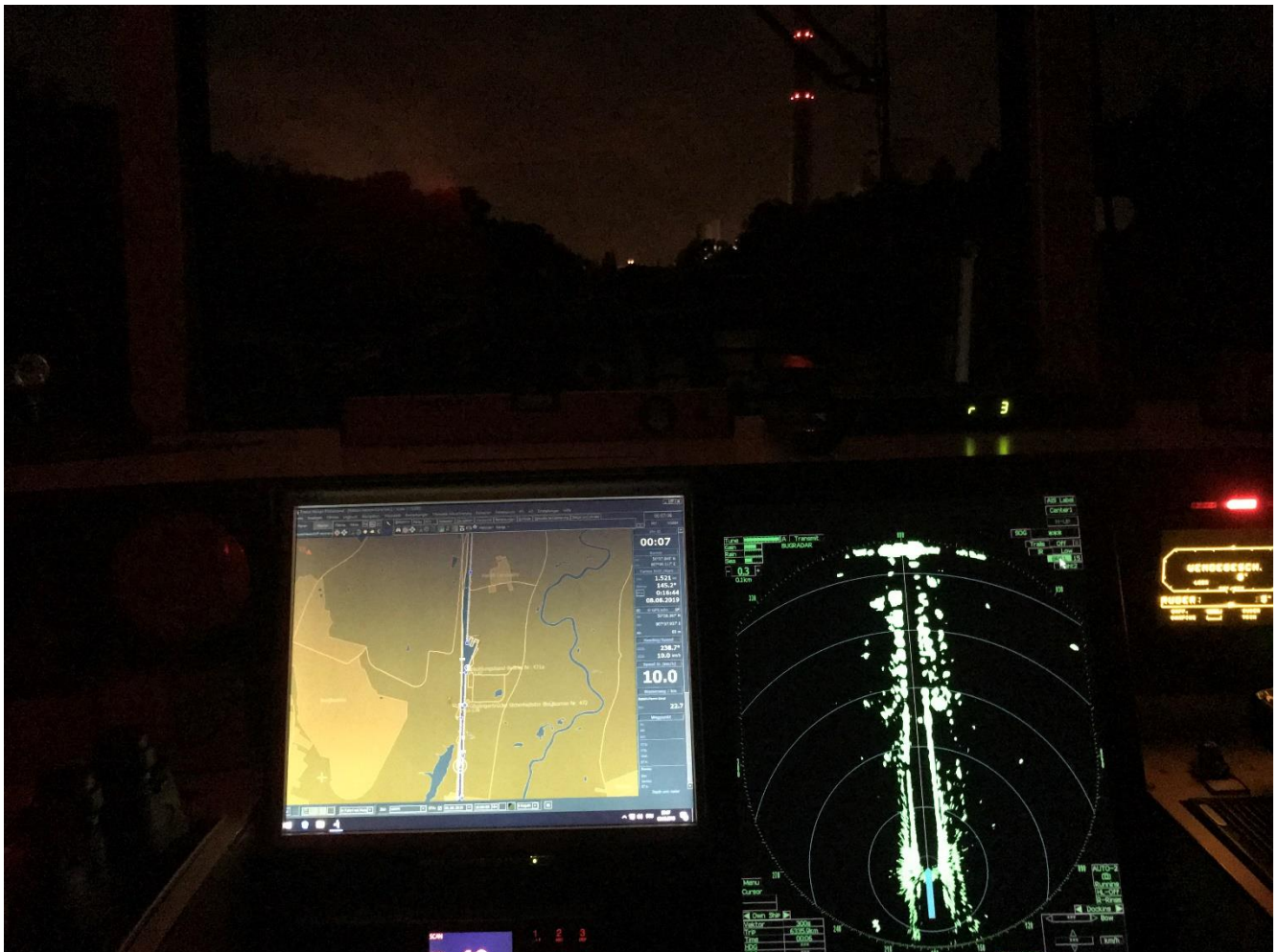
Kurz vor 06.00 Uhr fahre ich Ernst auf den Bahnhof von Hamm, mit der DB reist er in die Schweiz zurück. Besten Dank für die super Kameradschaft in den letzten Tagen.

Kurz nach 09.00 Uhr geht es mit dem Auto von Piotr ins Kaufland zum Einkaufen, der nächste Törn nach Rotterdam steht ja schon wieder an! Im Anschluss ist klar Schiff in der Wohnung angesagt, auch Putzen gehört zum Schifffahren dazu!

Die MTS Trikora ist vor uns, gestern hat sie Sonnenblumenöl gelöscht und heute laden sie Rapsöl, wir müssen warten! Um 14.00 Uhr können wir auf die Löschstelle fahren und mit dem Löschen beginnen. Nach Rücksprache mit der Disponentin von Interstream werden wir nach dem Löschen leer zu Tal fahren und im Verlaufe des Freitages wieder Sonnenblumenöl in Rotterdam laden. Somit werden wir nach dem Löschen sofort Richtung Rotterdam fahren, Nachtruhe gibt es heute keine!

Um 22.00 Uhr sind wir fertig mit Löschen, abschlauchen und Papiere machen und schon legen wir ab! Zuerst müssen wir wieder Rückwärts zum Wendepunkt fahren. Zum Glück liegt heute kein Tanker zum Löschen im Hafen / Wendebassin, somit haben wir richtig viel Platz zum Drehen! (10 m vorne und 15 m hinten)! Nach dem Drehen gehen Piotr und Kamil in ihren Wohnungen, auch sie müssen einmal schlafen und ich bin jetzt ganz alleine auf mich gestellt.

(Info Dattel-Hamm-Kanal: <https://de.wikipedia.org/wiki/Datteln-Hamm-Kanal>)



.... und immer schön konzentriert bleiben! Nachtfahrt im Dattel-Hamm-Kanal!

Donnerstag, 08.08.2019 / - Rotterdam

Der Kanal oder besser gesagt dieser Graben ist 30 bis 50 Meter breit, hat aber immer wieder Stellen die schmaler sind. Die engste Stelle ist bei Lünen, hier dürfen sich die Schiffe nicht kreuzen, ich habe

das schon bei der letzten Reise nach Hamm betr. der Durchfahrtszeiten erklärt. Es ist kurz vor 01.00 Uhr als ich diesen Teil passiere. Als Navigationsmittel für diese Nachtfahrt stehen mir das Rader und ein Kartenplotter mit dem Tresco (PC Navigo) zur Verfügung und ganz wichtig ein Autopilot welcher mir den Tanker immer schön und behutsam steuert. Ohne diese Hilfsmittel könnte man eine solche Fahrt gar nicht machen. Zusätzlich hat es auf der Höhe der Kommandobrücke auf der Backbordseite wie auch auf Steuerbordseite des Schiffes zwei grosse Scheinwerfer. Mit diesen kann man bei besonders engen Passagen das Ufer entsprechend ausleuchten. Leider sind sie nur bedingt nützlich, da das Steuerhaus wegen der niedrigen Brücken auf das Deck heruntergefahren werden muss. Somit sehe ich in dieser Situation nur ein Leitungswirrwarr, wenn ich aus dem Steuerhaus schaue! Somit ist konzentrierte Arbeit im Steuerhaus angesagt und gefordert. Ein Vorteil hat das Ganze, wenn man so angespannt ist, schläft man bestimmt nicht ein. Diese Fahrt aus dem Dattel-Hamm-Kanal ist sicher die die grösste Herausforderung meiner diesjährigen Fahrt mit dem MTS Aubrig. Um 02.30 Uhr erreichen wir den Wesel-Dattel-Kanal und die erste Schleuse. Das grösste Problem jetzt, Piotr und Kamil welche



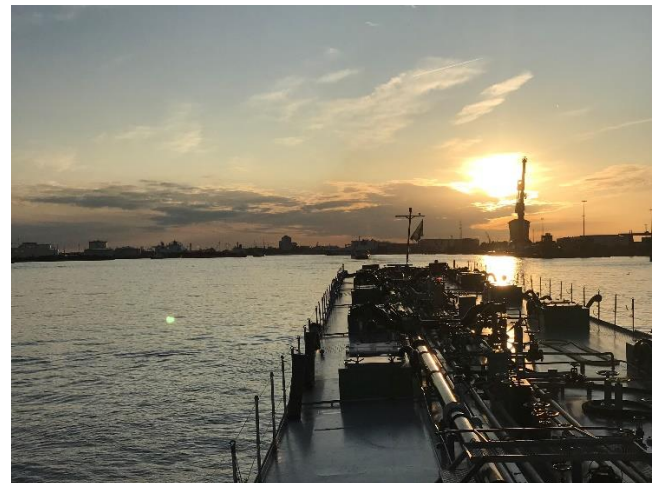
Einfahrt in eine Schleuse, Steuerhaus ist ganz unten Schichtfeld super!

in ihren Wohnungen schlafen wieder wach zu kriegen! Nach mehrmaligem klingeln, tauchen sie ganz verschlafen an Deck auf. Nach der Schleuse Dattel folgen noch weitere 5 Schleusen. Der Wesel-Dattel-Kanal ist besser ausgebaut und auch etwas breiter als der Kanal nach Hamm, trotzdem muss man 100% aufmerksam sein. Das Ein- resp. das Ausfahren in die Schleusen mit dem heruntergefahrenen Steuerhaus ist auch nicht ganz ohne! Nach der Schleuse Dorsten, es ist jetzt bereits 07.30 Uhr, kommt mich der Steuermann ablösen. Ich lege mich noch einmal etwas hin, aber genau als ich eingeschlafen bin geht das Telefon. Die Dispo von Interstream teilt mir die Ladezeiten in Rotterdam mit. Also nicht mehr schlafen, sondern duschen ist im Anschluss angesagt. Zwischenzeitlich sind wir wieder auf dem



Auf der Talfahrt Lobith / Schloss Loevestein

Rhein und haben wieder sehr viel Platz zum Fahren! Von Wesel aus sind es bis Rotterdam KW Hafen rund 200 Kilometer. Um 21.00 Uhr erreichen wir unseren Liegeplatz und nach der Anmeldung bei Vopak lege ich mich nach einem fast 24 stündigem Einsatz ins Bett! Gute Nacht bis Morgen, bitte nicht zu früh!



AIDA Perla liegt im Hafen von Rotterdam / Abendstimmung

Freitag, 09.08.2019 / Rotterdam

Der Kontrolleur kommt um 08.00 Uhr unsere Tanks kontrollieren und meint, dass wir bald zum Laden fahren können. Um 09.15 Uhr kommt das Telefon von der Vopak, alles klar wir können laden. Heute laden wir aber auf der Seite des Vulkanhafens, somit muss ich noch eine Absprache mit der Leitstelle Eemhafen machen, um sicher zu gehen, dass keine Seeboot resp. Fähre aus dem Vulkanhafen ein- resp. ausläuft. Beim Anlegen macht man kurzfristig den ganzen Hafen zu, es wäre unschön, wenn wir mit unserem Manöver die Seefahrt behindern würden! Auch die Gezeiten müssen für dieses Anlegemanöver entsprechend berücksichtigt werden, denn die Ladestelle muss ich Rückwärts anfahren.

Um 10.00 Uhr läuft das Sonnenblumenöl bereits wieder in unsere Tanks. Der Kontrolleur meint, das sei ein neuer Rekord! Das Laden läuft heute super gut, bereits kurz nach 16.00 Uhr sind wir fertig und um 17.15 Uhr habe ich auch schon die Papiere. 100% Verbesserung zum letzten Mal ev. hat es doch etwas genützt, das ich reklamiert habe!

Da wir erst am Montag um 14.00 Uhr in Hamm löschen können und wir jetzt auch noch ablaufendes Wasser (ablaufende Ebbe) haben, fahren wir zurück in den KW Hafen und machen dort in Absprache

mit dem Hafenmeister fest. Wir bleiben hier über Nacht liegen, die ganze Mannschaft verträgt ein paar Stunden mehr Nachtruhe. Ich bin auch ziemlich auf den «Stümpen» und gehe heute nicht einmal eine Pizza essen! Im Fernseher gibt es einen Film im SRF 2, den ich natürlich komplett verschlafe!



Ladestelle bei der Vopak in Vlaardingen, Seite Vulkanhafen / Einlaufende Fähre in den Vulkanhafen

Samstag, 10.08.2019 / Rotterdam - Lobith

Wir legen im KW Hafen um 07.00 Uhr ab. In Zwijndrecht müssen wir an der Bunkerstation beilegen, um ein paar bestellte Sachen abzuholen. Für die Bergfahrt nehmen wir diesmal den Weg über die alte Maas. Mit auflaufendem Wasser (Flut) erreichen wir mit 18 Km/h Dordrecht. Super, aber zum Anlegen heisst es nun wieder ganz vorsichtig ans Werk zu gehen, haben wir doch 1000 t geladen. Das Anlegemanöver welches wir hier machen müssen ist dasselbe wie, wenn man auf einem Fluss mit der Strömung anlegen muss. Das Lauf Tau (Spring) machen wir aus diesem Grund ganz hinten fest. Piotr holt die Sachen auf der Bunkerstation ab und nach 5 Minuten sind wir schon wieder auf der Bergfahrt.



Neu, ein Tanker fährt nun mit dem Wimpel des schleusenverein.ch / Containerschiff auf Talfahrt

Unterhalb von Nijmegen kommt uns ein alter Bekannter entgegen! Das MS Rio Grande war mein letztes Schiff bei den Roten (Schweizer Reederei und Neptun AG) auf welchem ich gefahren bin. Nicht nur ich war auf diesem Schiff, sondern auch Elisabeth und unsere Töchter Sandra und Tina als kleine Familie. Eine überaus schöne Zeit an die ich gerne zurückdenke! Schade nur, dass sich unsere Töchter nur ganz am Rande daran erinnern können. Am Funk spreche ich mit dem Eigner des MS Rio Grande, er



MS Rio Grande, mein alter Stromer

hat im letzten Monat neue Maschinen einbauen lassen. Es funktioniert noch nicht alles wie gewünscht, nächste Woche muss er nochmals auf die Werft um die Propeller zu kontrollieren. Er hat jetzt 2 Motoren von Scania mit je 1250 PS also das doppelte wie früher. Mit dem neuen alten Rio Grande würde ich auch gerne einmal wieder fahren! Mit dieser Kraft im Maschinenraum geht bestimmt ganz schön die Post ab!

Für den Rest des Nachmittags hänge ich etwas meinen Gedanken nach. Wie schnell die Zeit vergeht! Um 19.30 Uhr fahren wir in den Hafen von Lobith und machen hier Feierabend.

Sonntag, 11.08.2019 / Lobith – Dattel, Oberwasser Schleuse Dattel

Wir verlassen den Übernachtungshafen in Lobith um 06.00 Uhr. Diese Idee hatten noch andere Schif-



Morgenstimmung in Lobith



Blick zurück nach Emerich / Anfahrt auf Wesel

fer, auf einmal bewegen sich ganz viele Schiffe im Hafen, entsprechende Aufmerksamkeit ist wieder angesagt. Mit etwas über 10 Km/h geht es nun weiter zu Berg Richtung Wesel.

Um 12.00 Uhr fahren wir in den Wesel-Dattel-Kanal. Da es am Kanal entlang einen Fuss- und Radweg gibt, sind am heutigen Sonntag sehr viele Leute unterwegs, Velofahrer und Familien und alle schauen natürlich auf die Schiffe, welche an ihnen vorbeiziehen. Besonders an den Schleusen werden natürlich die Einfahrten der grossen Schiffe bestaunt. Die Kinder winken uns zu und freuen sich immer, wenn wir ihnen zurückwinken, ich denke an Rio und Sun und winke ihnen immer ganz fest zu!

Ja, Schiffe und Häfen, so glaube ich, haben auf alle Menschen eine grosse Anziehungskraft es wieder spiegelt vielleicht das Fernweh, dass doch alle Menschen bewusst oder unbewusst in sich haben!



Im Kanal zu Berg

Im Oberwasser der Schleuse Dattel machen wir heute Feierabend. Weil Sonntag ist, habe ich meine beiden Mitstreiter aus Polen spontan zum Nachtessen in das nahe gelegene Restaurant zum Ankerplatz eingeladen, damit sie auch mal wieder von Bord kommen.

Montag, 12.08.2019 / Dattel - Hamm

Wir haben keinen Grund zur Eile, wir müssen heute erst um 14.00 Uhr in Hamm bei der Firma Brökelmann löschen. Nach dem wir das Datteler-Meer verlassen haben müssen wir gleich wieder stoppen, der Schubverband Rhenus Duisburg kommt aus dem Dattel-Hamm-Kanal und braucht mit seinen 185 m Länge den ganzen Platz in der Ein- resp. Ausfahrt. Ein überaus spannendes Manöver welches sich



Der Rhenus Duisburg ausfahrend aus dem Dattel-Hamm-Kanal! Er braucht den ganzen Platz.

da direkt vor uns abspielt!

Wir erreichen Hamm um 11.00 Uhr, ganz nach dem Motto: des Schiffers Pünktlichkeit ist vor der Zeit da zu sein. Bereits um 14.00 Uhr läuft unser Sonnenblumenöl wieder an in die Tanks der Firma Brökelmann. Das bekannte Sonnenblumenöl der Firma Brökelmann kann man in Deutschland unter dem Namen Brölio kaufen. Während es Löschens gehen wir mit dem Auto von Piotr abwechslungsweise einkaufen und ergänzen an Bord unsere Vorräte. Diese Einkäufe müssen dann immer so für eine Woche reichen. Um 21.00 Uhr sind wir fertig. Im Verlaufe des späteren Nachmittags mache ich noch einen Spaziergang (12630 Schritte) in die Stadt und genehmige mir eine Pizza. Viel ist aber nicht los!

Dienstag, 13.08.2019 / Hamm - Dattel, Unterwasser Schleuse Dattel

Bereits um 06.00 Uhr ist der Kontrolleur an Bord und um 06.30 Uhr läuft das Rapsöl in unsere Lade-tanks. Nach dem Sonnenblumenöl ist das Laden von Rapsöl eigentlich kein Problem, da das Rapsöl von geringerer Qualität ist. Der Kontrolleur ist bei der Besatzung des MTS Aubrig sehr beliebt, er bringt am Morgen immer frische Brötchen mit, eine kleine Geste die aber an Bord sehr geschätzt wird. Hinter uns wird ein grosser Frachter gelöscht, bei jedem Hub des Kranes gibt es eine Riesen Staubwolke welche uns mit dem Dreck eindeckt! Es heisst dann mal wieder klar Schiff machen. Das Laden läuft gut, bereits um 15.30 sind wir wieder unterwegs. Auch auf dieser Talfahrt haben wir keinen Zeitdruck, erst am Freitag müssen wir in Rotterdam löschen. Die Engstelle in Lünen passieren wir heute am Tag, letzte Reise bin ich hier im Dunkeln durchgefahren! Im Unterwasser der Schleuse Dattel machen wir um 20.00 Uhr Feierabend.



Im Dattel-Hamm-Kanal zu Tal / Engstelle Lünen bei Tag

Dienstag, 14.08.2019 / Datteln - IJzendoorn

Wir legen um 06.00 Uhr in Datteln ab und fahren auf dem Kanal weiter zu Tal. Bei der Schleuse Ahsen gibt es einen kleinen Zwischenhalt, zwei Schiffe liegen zum Schleusen vor. Danach läuft es wieder wie «geschmiert». Die Schleusen stehen, wenn wir kommen schon auf grün und wir können verzugslos einfahren.

Kurz nach 12.00 Uhr erreichen wir den Rhein, es ist immer wieder schön, wenn man auf einmal so viel Platz hat. Auf dem Rhein ist heute wieder sehr viel los, Schiff, Kuppelverbände und Schuber mit 4 oder 6 Schubleichtern kommen uns entgegen. Die Wirtschaft muss in diesem Fall doch richtiggehend brummen, wenn so viele Schiffe Güter transportieren können. Ein Schuber mit 6 Schubleichtern bringt jedes Mal 15000 t Erz oder Kohle in das Ruhrgebiet.

Bis wir in IJzendoorn in den Hafen zum Übernachten fahren zähle ich über 6 solcher Kraftpakete. Auch das MS Rhenus Duisburg, welcher uns bei der Bergfahrt im Dattel-Hamm-Kanal begegnet ist, kommt mit 3 Schubleichtern zu Berg.

Unter <https://www.youtube.com/watch?v=352dEUxQB4A> gibt es ein Video zu diesem speziellen Schiff.



Weiter auf dem Wesel -Dattel-Kanal zu Tal



Viel Schifffahrt auf der Waal



MS Rhenus Duisburg mit 3 Schubleichtern zu Berg / Containerschiff 5000 t

Donnerstag, 15.08.2019 / IJzendoorn – Rotterdam

Um 06.00 Uhr fahren wir aus dem Übernachtungshafen von IJzendoorn, klar hatten auch heute wieder ein paar Kollegen dieselbe Idee. Es ergibt sich aber daraus kein Problem, alle nehmen etwas Rücksicht



Ein Schuber mit 6 Schubleichter zu Berg, 15'000 t / Sturmfahrt

auf einander und schon sind alle wieder unterwegs.

Vor Dordrecht kreuzen wir ein Polizeiboot, welche mir umgehend mitteilt, dass sie kurz für eine Kontrolle an Bord kommen. Es gibt ja immer etwas zu beanstanden oder zu meckern! Gesten habe ich noch das Fahrtenbuch nachgetragen und es am Morgen vergessen wieder ins Steuerhaus zu nehmen, das bringt mir den ersten Rüffel ein und wenn es dumm geht auch noch ein Protokoll mit einer entsprechenden Busse! Naja wenn wir keine anderen Probleme haben. Im Maschinenraum gibt es auch noch etwas zu beanstanden und anhand der Ausweise wird auch noch meine polnische Besatzung ganz genau abgecheckt! Nach etwa einer Stunde ist die Kontrolle beendet. Lehre daraus Fahrtenbuch gehört einfach in Steuerhaus!

Im Anschluss, der Puls ist jetzt wieder ganz normal, geht es über die alte Maas Richtung Rotterdam resp. Botlek. Es hat heute ziemlich Seefahrt in Richtung Dordrecht, spannend diese Schiffe auch einmal auf einem Fluss zu sehen. Aber auch die Binnenschifffahrt, gleich 3 Schuber hintereinander kommen uns entgegen, ist gut vertreten.

Stürmische Winde herrschen auf der alten Maas, so dass unser Vorschiff fortlaufend abgespritzt wird. Wir erreichen den Botlek und fahren zum Warteraum für Tanker. Während der Anfahrt auf Rotterdam habe ich uns für das Löschen angemeldet. Wir haben kaum festgemacht, können wir wieder losmachen und zum Löschsteiger fahren. Das Anfahren der Löschstelle mit Flut erweist sich als eine kleine Herausforderung, das Wasser drückt das ganze Schiff mit seinen 1000 t in Richtung der Löschstelle. Ich habe alle Hände resp. Motoren, hinten wie vorne nötig um den Tanker wohlbehalten festmachen zu können! Wie von der Vopak gewünscht, liegen wir um 14.00 Uhr fest und bereit zum Löschen. Papiere machen, Anmelden und warten ist nun einmal mehr angesagt. Erst um 16.30 Uhr beginnen unsere Pumpe zu arbeiten und fördern unseren Saft aus Hamm in die Tanks von Vopak. Somit ist klar, es wird



Seefahrt auf der alten Maas



Die ganz Grossen im Botlek

heute wieder spät bis es Feierabend geben wird. Es wird 23.00 Uhr bis wir mit dem Löschen fertig sind, abkuppeln und Löschescheinigung im Büro von Vopak abholen und schon ist es 24.00 Uhr!

Wer jetzt glaubt es sei Feierabend der unterliegt einem grossen Irrtum! Die Ladetanks müssen jetzt umgehend für die neue Ladung vorbereitet werden, da wir als nächstes wieder Sonnenblumenöl laden müssen. Schon während des Löschens hat Kamil die Räume, sobald sie fast leer waren, mit einem Schlauch mit Rapsöl ausgespritzt. Das Rapsöl roh ist noch sehr stark verunreinigt, der Dreck setzt sich während der Fahrt am Boden ab. Dieser Schlauch mit dem Rapsöl, welcher Kamil für das Ausspritzen braucht ist indirekt mit der Löschleitung verbunden. Dank diesem «Trick» ersparen wir uns sehr viel Arbeit, der gröbste Dreck wird gleich beim Löschen abgepumpt. Im Anschluss müssen die Tanks noch mit Wasser gewaschen werden, wieder muss jemand von der Besatzung in die Tanks! Dieses Waschwasser muss dann auch wieder abgepumpt werden und in entsprechende Tanks abgepumpt werden. Man muss also auch die ganze Zeit den Kopf bei der Sache haben und das auch nach fast 24 Stunden! Oder anders gesagt: Es gibt sehr viel zu tun, packen wir es an. Ich bin beeindruckt wie professionell Piotr und Kamil diese «Scheissarbeit» angehen. Der Grund für diese ganze Prozedur ist ganz einfach, das Sonnenblumenöl ist ein Produkt von höherer Qualität als das Rapsöl, somit dürfen keine Rückstände des alten Produktes mehr in unseren Tanks sein. Um 04.00 Uhr gehen die Beiden endlich schlafen, die grobe Arbeit ist gemacht, morgen muss mit den Nasssauger und mit Lappen noch nachgeputzt werden. Das ist das Leben der Besatzungen auf all diesen Schiffen die auf der ganzen Welt herumfahren, sie machen tagtäglich ohne Murren ihre Arbeit! Respekt für diese Leute und für das was sie alles leisten.

Freitag, 16.08.2019 / Rotterdam

Zum Glück konnten wir gestern auf der Löschstelle liegen bleiben. Da Piotr und Kamil bis in die frühen Morgenstunden gearbeitet haben, lasse ich sie erstmal schlafen. Die Laderäume können jetzt super trocknen da es ziemlich stark windet, sie müssen für das Laden wieder trocken sein. Es wird das erste sein, dass der Kontrolleur morgen anschauen wird! Wir legen erst um 11.00 Uhr ab und verholen einmal mehr in den KW Hafen. Hier schliessen wir die Arbeiten an den Laderäumen ab, im Anschluss melde ich uns für das Laden bei der Vopak Vlaardingen an.

Am Nachmittag gehe ich mir etwas an Land die Füße vertreten und mich etwas unter anderen Menschen bewegen, es gibt sonst nicht mehr zu tun. Warten gehört ebenfalls zu Schifferleben, und natürlich hat es am Abend eine Pizza gegeben!



Einfahrt in den KW Hafen / wir liegen mal wieder im KW Hafen

Samstag, 17.08.2019 / Rotterdam

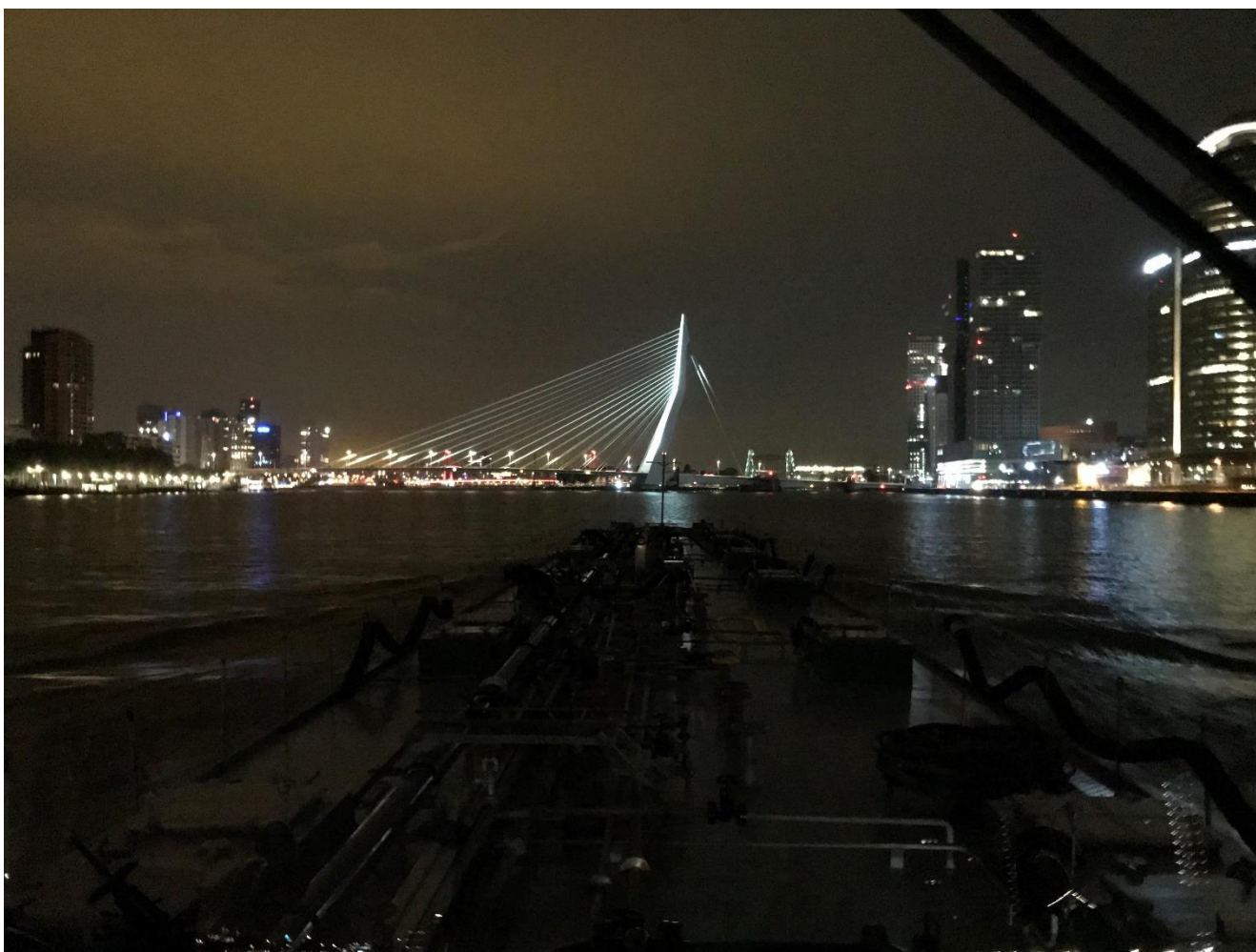
Wir sind Ladebereit und am Warten! Es zieht sich heute so alles in die Länge und zehrt Zusehens an den Nerven! Um 08.00 Uhr rufe ich einmal bei der Vopak an, Rückmeldung nicht vor Mittag! Ich bitte sie umgehend den Kontrolleur aufzubieten, damit wir das dann, wenn wir zum Laden kommen erledigt ist. Kurz nach 12.00 Uhr kommt das Telefon, wir können auf den Ladesteiger fahren. Um 13.00 Uhr sind wir auf dem Ladesteiger und könnten eigentlich laden, aber der Kontrolleur war immer noch nicht da! Es wird 15.00 Uhr bis er kommt und ich bin stink hässig, anstatt ruhig nach Hamm zu fahren, können wir diese verlorene Zeit heute Nacht wieder mit längerem Fahren kompensieren! Super.



Kartenplotter (Tresco) und Radar meine wichtigsten Navigationshilfen in der Nacht

Erst um 16.20 Uhr, jetzt war auch noch Schichtwechsel, läuft das Sonnenblumenöl in unsere Tanks. Wir werden mindestens 8 Stunden brauchen bis wir fertig sind werden! Ich gehe mal ein bisschen schlafen, die Nachtfahrt ist ja dann wieder mein Problem. Noch viel schlimmer, erst 23.15 sind wir fertig mit Laden und bis die Papiere fertig sind, geht es in Folge eines PC Problem noch einmal länger! Es braucht jedenfalls starke Nerven, wenn man diesen Job machen will.

01.15 Uhr legen wir definitiv ab. Für die Fahrt durch Rotterdam muss ich mich bei den diversen Sektoren / Leitstellen im Hafen melden. Der erste für mich heute Morgen ist der Sektor Eemhafen, bei ihnen melde ich mich für die Fahrt an. Aus dem Eemhafen kommt auch um diese Zeit noch eine Seeboot ausgelaufen, ich muss stoppen und sie vorbeilassen. Ich denke kurz an Heinz Rohner, er hat mir glaube ich, dass Gesetz es Stärkeren erklärt und genau das kommt heute und jetzt zur Anwendung. Nachher bin ich ganz alleine im Hafen von Rotterdam, kein anderes Schiff ist unterwegs! Ich genieße diese Fahrt durch Rotterdam und habe das Gefühl der ganze Hafen gehört heute Abend mir ganz alleine, das scheint definitiv die Entschädigung für den Ärger von heute zu sein. Ich kann mir nicht vorstellen, dass man einmal von Rotterdam genug haben kann, ich freue mich schon auf den nächsten Besuch.



Rotterdam bei Nacht, ich bin ganz alleine unterwegs!

Sonntag, 18.08.2019 / Rotterdam - Schleuse Hünxe Oberwasser

Bis oberhalb von Dordrecht kommt mir kein einziges Schiff entgegen ich bin ganz alleine unterwegs. Ab 04.00 Uhr beginnt sich der Bach wieder etwas zu beleben. Tankschiffe mit Ziel Rotterdam und die Schubboot Herkules II mit 6 Schubleichtern kommt mir entgegen. Alles Schiffe die mit Doppelbesatzung unterwegs sind und so natürlich auch 24 Stunden fahren dürfen. Etwas nach 06.00 Uhr fahren wir am Übernachtungshafen Haften vorbei, bis hierher wollte ich eigentlich gestern fahren, aber es kommt

eben meistens anders als man denkt. Jetzt sind wir wieder auf Kurs und wie in den vergangenen Reisen mit gut 10 Km/h unterwegs zu Berg. Um 07.00 Uhr kommt mich Piotr ablösen, ich war 6 Stunden ganz alleine im Steuerhaus, Zwischenverpflegung und etwas zum Trinken hatte ich reichlich dabei und für das Pinkeln stand ein Kübel auf der Kommandobrücke! In der Wohnung lege ich mich erst einmal für 3 Stunden aufs Ohr und im Anschluss gibt es ein leckeres Rührei. Neben dem Fahren steht heute auch noch etwas Wohnungsputz auf dem Programm, Markus Züger wird in Hamm wieder an Bord kommen und somit endet dann dort mein Einsatz. Heute hat es ziemlich viel Verkehr auf dem Rhein.



Schubboot in Nijmegen zu Berg



Schubverband mit 3 Schubleichtern zu Berg / wir werden von einem grossen Containerschiff überholt.

Wir erreichen am späteren Nachmittag den Wesel-Dattel-Kanal und machen um 21.00 Uhr in an der Schleuse Hünxe im Oberwasser fest.



Stimmung am Kanal oberhalb der Schleuse Friedrichsfeld

Montag, 19.08.2019 / Schleuse Hünxe – Hamm

Mein letzter Tag beginnt um 0600 Uhr an Bord des MTS Aubrig. Wir haben Glück an den Schleusen, es läuft gut und zum Glück sind wir gestern bis Hünxe gefahren. Die meisten anderen Schiffe haben an der Schleuse Friedrichsfeld Feierabend gemacht und so kam es, wie ich am Funk höre, an der Schleuse Dorsten in Folge der Revision der grossen Schleuse zu einem kleineren Verkehrsstau. Die Engstelle passieren wir kurz um 14.00 Uhr und um 17.00 Uhr liegen wir an der Löschstelle in Hamm fest. Während des Festmachens kommt auch schon Markus mit seinem Auto angefahren. Etwas später machen wir an Bord die Übergabe und um 19.30 Uhr gehen wir im Städtchen Hamm noch etwas Kleines essen.

Dienstag, 20.08.2019 / Abmustern / Rückreise

Nachdem ich mich bei allen an Bord verabschiedet habe, fährt mich Markus auf den Bahnhof und um 09.16 Uhr bin ich bereits auf dem Weg Richtung Möhlin. In Köln muss ich umsteigen und bin froh, dass ich einen reservierten Sitz habe, denn der Zug ist mehr als nur voll! Ansonsten verpasse ich die Zugfahrt so ziemlich, mehrheitlich bin ich am Schlafen resp. am Dösen. Die DB hat „gäng wie gäng“ etwas Verspätung, kurz vor 17.00 Uhr werde ich von Elisabeth am Bahnhof Möhlin abgeholt.

Für die MTS Aubrig geht es ganz normal weiter, heute werden in Hamm die 1000 t Sonnenblumenöl gelöscht und im Anschluss geht es nach Minden, um dort wieder 1000 t Rapsöl für Lülsdorf am Rhein zu laden! Es geht also ohne Unterbruch weiter!

Nach Minden wäre ich auch gerne einmal gefahren! Was nicht ist kann ja vielleicht später einmal noch werden

Zusammenfassung und Abschluss

Der diesjährige, vierwöchige Einsatz war wieder eine super Erfahrung und zum letztjährigen Abenteuer um einiges intensiver und herausfordernder. Das Befahren des Seehafens von Rotterdam war immer ein echtes Stück Arbeit eine echte Herausforderung. Zu meiner aktiven Schifferzeit musste man sich noch nicht bei all diesen Leitstellen melden und entsprechende Absprachen treffen. Für die Sicherheit im Hafen und infolge der vielen Schiffsbewegungen heute, auch ein absolutes Muss. Auch das Fahren im Wesel-Dattel-Kanal resp. Dattel-Hamm-Kanal war spannend und überaus Herausfordernd, auch hier musste man die ganze Zeit über sehr konzentriert ans Werk gehen. Dank meiner guten Ausbildung vor ein „paar“ Jahren konnte ich das aber gut Meistern und schlussendlich kann man, sofern man will, auch jeden Tag etwas dazulernen!

Für das Vertrauen welches mir Markus Züger entgegengebracht hat, möchte ich mich ganz herzlich bedanken.

Auch die Besatzung des MTS Aubrig hat mir immer geholfen und super mitgearbeitet. Ganz nach dem Motto: Einer für alle, alle für einen.



Piotr Kedzierski und Kamil Baranek

Der MTS Aubrig und seiner Mannschaft wünsche ich von ganzem Herzen allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit (besser zwei) Wasser unter dem Schiff. Wer weiss vielleicht bis bald.

Peter Morgenthaler. 4313 Möhlin, 22.08.2019

