

Eine Woche mit dem Binnenschiff unterwegs



Ein länger gehegter Wunsch geht in Erfüllung. Eine Reise mit einem Binnenschiff auf dem Rhein. Möglich macht dies eine Firma aus den Niederlande, www.BinnenvaartCruises.nl. Hier können



Reisen auf verschiedenen Binnenschiffen und in unterschiedlichen Revieren gebucht werden. Wir haben den Rhein als Fahrgebiet gewählt, da wir schon einige Male mit unserem Boot den Rhein zu Tal und zu Berg gefahren sind und möchten nun die Fahrt aus der Perspektive der Berufsschiffer erleben.



Montag, 21.3.2016



Am Mittag treffen wir bei unserem Feriendomizil KVB Sjouwer ein. Folkert Jan erwartet uns bereits und die Befüllung des Schiffes mit Kies ist schon bald abgeschlossen. Für den Autoverlad fahren wir zur Schleuse Gamsheim wo kurz danach auch das Schiff eintrifft. Mit dem 190 Meter langen Binnenschiff werden auch gleichzeitig zwei Hotelschiffe zu Tal geschleust.

Die Dimensionen sind schon beeindruckend. Die Fahrt bis

zur letzten Schleuse in der Staustufe des Rheins, Iffezheim, dauert nicht lange. Hier wird noch die Frau des Kapitäns an Bord genommen und das Auto verladen. Jetzt geht es ohne weitere Schleusen zu Tal. Auch in der Nacht sind viele Schiffe unterwegs. Da relativ wenig Wasser im Rhein fließt, sind mehr Schiffe unterwegs, weil die zu befördernde Fracht auf mehrere Schiffe verteilt werden muss. Kurz nach elf Uhr legen wir uns schlafen.

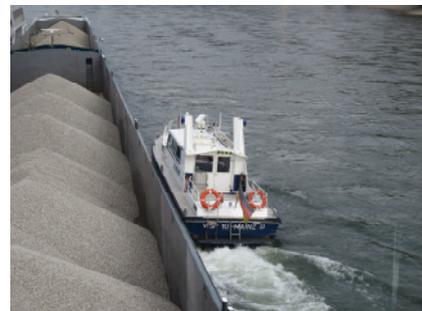


Dienstag, 22.3.2016



Um vier Uhr wird in Mainz ein Kasko eines neuen Hotelschiffes längsseits genommen, welches nach Holland zur Fertigstellung gebracht werden muss. Die Mannschaft ist in solchen Fällen auch nachts gefordert und vertäut das Schiff gekonnt am Kiesbeladenen Schubverband. Auf der Talfahrt bei Bingen werden Leute von der WSA an Bord genommen. In der Bergstrecke werden Bremsversuche mit dem nun mit einem Leichter noch größeren Gefährt, zu machen. Aus voller Fahrt muss nun die Komposition innerhalb von 5 Minuten zum Stehen gebracht werden.

Dabei darf ein Bremsweg von 500 Meter nicht überschritten werden. Die beiden großen Motoren geben alles um die geforderten Eckdaten des Bremsversuches einzuhalten. Es klappt alles bestens, bereits nach 2 Minuten und 300 Meter steht das Schiff und bewegt sich trotz Strömung nicht mehr. Dieser Test ermöglicht nun der Sjouwer während den nächsten Jahren auch mit angehängten Leichtern die Strecke zu fahren. Die Experten werden von der Wasserschutzpolizei vom fahrenden Schiff geholt. Dabei haben sie jedoch nicht beachtet, dass das kleine Schiff vom Frachter in Fahrt angesogen wird und sich erst nach dem Aufstoppen des Frachters das Polizeiboot wieder befreien lässt.



Mittwoch, 23.3.2016



Auch heute Morgen, um fünf Uhr ist wieder "Action" angesagt. Das von Mainz mitgeführte Kasko muss bei einer Werft in der Nähe von Nijmegen abgegeben werden. Dazu muss die "Back", der vordere Teil des Schubverbandes abgehängt und an den Anker gelegt werden. Danach wird das Kasko mit dem Schiff verbunden und mit einer Wende auf dem vielbefahrenen Rhein geht es einige Kilometer zu Tal. Bei der Werft muss das Kasko (110 Meter lang) rückwärts in eine Nische manövriert

werden. Dabei sind vorne und hinten je fünf Meter Freiraum vorhanden. Das geschieht alles während der Dämmerung und rückwärts. Schiffsführer auf einem Binnenschiff ist kein leichter Job. Unser Kapitän macht das jedoch aus dem Handgelenk, Respekt! Nach dem Mittag wird das Auto und die Frau des Kapitäns, ausgeladen. Es muss noch Proviant für die nächsten Tage eingekauft und gebunkert werden. Die Fahrt zu Tal geht rasant weiter, wobei ich wie gestern als Steuermann fungieren durfte. Das ist gar nicht so leicht, obwohl viel Elektronik zur Verfügung steht, das Schiff richtig zu steuern. Im "Hollandse Diep" biegen wir in die Schleuse ein um Antwerpen zu erreichen, und die Fahrt geht weiter in Richtung Laakdal, am Albert Kanal, wo Morgen um sechs Uhr entladen werden soll.



Donnerstag, 24.3.2016



Wie mit dem Fracht Empfänger abgemacht beginnt die Entladung des Kieses um 6.00 Uhr. Zuerst wird die Back entladen und das Schiff fährt weiter um im Schleusen Vorhafen zu wenden. Danach fährt die Back zum Vorhafen, während das Schiff entladen wird. Die Liegezeit nutzen wir für die Führung durch das Schiff. Folkert Jan erklärt uns im Detail, wozu die verschiedenen Systeme gebraucht werden und wie sie funktionieren. Sehr interessante Einblicke!

Um 14.00 ist alles Kies abgeladen und wir können die Fahrt nach Rotterdam starten. Auf dem Albert Kanal sind die Brücken sehr niedrig. Da nun aller Ballast (Kies) aus dem Schiff entladen ist, ist die Eintauchtiefe viel geringer. Die Brücken sind jedoch nur ca. sechs Meter hoch, weshalb das Führerhaus abgesenkt werden muss. Der Kapitän öffnet das Schiebedach, damit er sehen kann ob das Schiff unter der Brücke durchpasst.

In zügiger Fahrt geht es durch den Hafen von Antwerpen und dann in Richtung Rotterdam, wo Kohle gebunkert wird, die in den Raum Frankfurt gebracht werden muss. Die Fracht muss spätestens um sechs Uhr gebunkert sein, da danach der Pier mit einem Seeschiff belegt wird. Dann müsste die Sjouwer warten, bis der Pier wieder frei ist. Das bedeutet wieder eine Fahrt durch die Nacht um die vereinbarte Ladezeit zu ermöglichen.



Freitag, 25.3.2016



In der Nacht ist die Sjouwer via Antwerpen nach Rotterdam gefahren um neue Ladung aufzunehmen. Es wurde vereinbart, dass spätestens um sechs Uhr das Schiff, beladen den Kai wieder verlassen muss. Nach einer Fahrt mit hoher Geschwindigkeit und entsprechend hohem Spritverbrauch trifft das Schiff um vier Uhr am vereinbarten Kai ein um die Ladung in Empfang zu nehmen. Es gießt in Strömen und die Frachtzentrale teilt dem Skipper mit, dass es nicht klappt mit dem Bunkern der Ladung. Der Kapitän ist, schlicht gesagt, "darüber nicht erfreut", hat er doch zusätzlichen Sprit zum pünktlichen Erreichen des Ladeortes verbraucht. Um ca. sieben Uhr klappt es doch noch und die Ladung Kohle wird in die Back und das Schiff eingefüllt. Kurz vor elf Uhr ist die gewünschte Menge geladen und der Eichmeister kann seines Amtes walten. Er berechnet die Lademenge und vergleicht die Berechnung mit den Daten des Schiffes. Jetzt kann die Reise in Richtung Frankfurt beginnen. Die Fahrt führt uns durch Rotterdam, wo der defekte Radarbildschirm ausgetauscht wird. Unterwegs muss noch Diesel, 40 Tonnen, gebunkert werden. Dies wird während des Fahrens von einem Bunkerboot erledigt. Am Abend klart das Wetter auf und mit der untergehenden Sonne im Rücken fährt die Sjouwer in die Nacht hinein.



Samstag, 26.3.2016



Während der Nacht geht die Fahrt der Sjouwer weiter zu Berg. Nach Mitternacht haben Nebelbänke die Sicht stark behindert. Die Sjouwer ist jedoch mit zwei Radarsystemen sehr gut bestückt, so dass die Fahrt trotzdem sicher fortgesetzt werden kann. Die Steuermänner sind aber dennoch sehr gefordert. Die Anspannung ist auch bei Profis in solchen Situationen vorhanden. Am Morgen, in der Gegend von Duisburg, zeigt sich die Sonne und bleibt uns den ganzen Tag erhalten. Ein prächtiger Frühlingstag, jedoch mit ziemlich

viel Wind. Die Mannschaft, der Decksjunge und der Philippinische Matrose, sind mit der Reinigung des Schiffes beschäftigt. Das schöne Schiff wurde durch den Kohlestaub stark verschmutzt. Das Schiff ist jedoch die Visitenkarte des Eigners und muss immer einen guten Eindruck hinterlassen. Der Rhein windet sich zwischen Düsseldorf und Köln in zahlreichen Kurven durch die Landschaft. Es ist gar nicht so einfach das 190 Meter lange Schiff auf optimalem Kurs zu halten. Dabei soll nicht nur die größte Geschwindigkeit erreicht werden sondern auch der Gegenverkehr muss seinen Raum für die Navigation bekommen und letztlich muss auch die Fahrwassertiefe im Auge behalten werden. bei der Fahrt durch Köln beginnen die Dämmerung und die Nacht. Das macht die Navigation auch nicht einfacher. Mit einer Geschwindigkeit von 8 - 10 Km/h geht es stetig Berg an.



Sonntag, 27.3.2016



Während der Nacht fährt die Sjouwer mit einer moderaten Geschwindigkeit von ca. 10 km/h weiter zu Berg. Im Morgengrauen queren wir Koblenz und steuern Richtung Bergstrecke. Der Himmel ist bedeckt und es nieselt ein wenig. Wegen der Sommerzeit stehen wir heute eine Stunde früher auf. Es herrscht viel Verkehr, Schubverbände, Hotelschiffe Motorschiffe und Fahrgastschiffe teilen sich das zum Teil sehr enge Fahrwasser. Bei der Einfahrt in die Gebirgstrecke kommt es zu einem Stau. Begegnen

und überholen ist hier nicht gestattet oder besser gesagt, wäre hier nicht gestattet. Ein Fahrgastschiffskapitän hat das Gefühl, er müsse sich nicht daran halten und überholt in einer Kurve. Ein großer Container Schubverband muss an einer Stelle, an der schwierige Strömungsverhältnisse herrschen, anhalten. Nach dem die Talfahrt vorbei ist, ist bei ihm jedoch ein Motor ausgefallen. Mit 2 - 3 km/h



geht es dann doch noch vorwärts. Der ganze Konvoi setzt sich in Bewegung. Viele wollen nun überholen, obwohl es bessere Stellen dafür gäbe. Aber in der Ruhe liegt die Kraft, und die Sjouwer stampft in gemächlicher Fahrt zu Berg. Nach dem Gebirge könnte man meinen, dass es wieder schneller vorwärts gehe. Aber weit gefehlt, die Strecke mit der größten Strömung beginnt jetzt erst, und hält noch mehrere Kilometer an. Der Rhein produziert hier viele Seitenströmungen, was volle Aufmerksamkeit verlangt. Am Abend biegen wir in den Main ein und erreichen die erste Mainschleuse Kostheim noch vor dem Einnachten. Mit strahlendem Sonnenschein können wir den Tag beschließen.

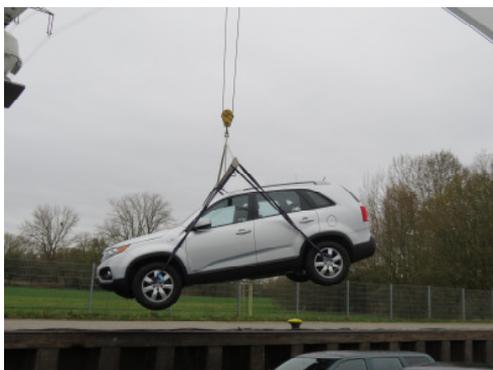
Nach der Schleuse Eddrstein macht die Sjouwer für die Nacht fest. Neben den Tauen werden die Pfahlanker ausgefahren, so dass wir sicher und ruhig liegen, auch wenn die Hotelschiffe an uns vorbei fahren. Nach dem festmachen genießen wir einen gemütlichen Abend mit der ganzen Crew.

Montag, 28.3.2016



Nach dem wir nach der zweiten Main-Schleuse zum Übernachten festgemacht haben geht es heute weiter den Main zu Berg. Am Abend soll in Stockstadt angelegt werden, wo die gebunkerte Ladung entladen wird. Pünktlich um sieben Uhr, wie am Abend vorher besprochen startet die Sjouwer die Motoren. In gemüthlicher Fahrt geht es den Main zu Berg. Bei jeder

Schleuse sind entweder schon Schiffe vor uns oder es treffen noch mehrere ein. Eigentlich haben wir erwartet, dass heute (Ostermontag) nicht so viel Berufsverkehr herrscht. Es folgt die Schleuse Griesheim die wir zusammen mit einem weiteren Schiff passieren. Jetzt durchfahren wir die Stadt Frankfurt mit ihren imposanten Wolkenkratzer und der neu gestalteten Uferzone. Danach erreichen wird die Schleuse



Offenbach, die mit einer Breite von 13 Meter (Sjouwer, L = 190m, B = 11.45). Gegen Mittag erreichen wir die Schleuse Mühlheim, Breite nur 12 Meter. Da ist der Kapitän, richtig gefordert; Schiff gerade vor die Schleuse stellen und einfach hinein fahren. Ohne einen Anstoß an der Schleusenwand schiebt sich die Sojouwer in die Schleuse. Wir können nur noch staunen. Leider endet hier unsere Reise auf einem Binnenschiff. Das Auto wird entladen und wir fahren wieder nach Hause.

Es war eine erlebnisreiche, interessante und spannende Reise, die uns viele Einblicke in das Leben und Werken der Berufsschiffahrt im Binnenland gegeben hat. Ein tolles Erlebnis.

Bericht von Peter Suter www.peter-suter.ch