

# Reisebericht Rheintörn der Extraklasse auf dem MTS BEOTANK 2

oder nach 27 Jahren, für eine Rundreise zurück auf den erlernten Beruf als Rheinschiffer



## Einleitung

Anlässlich der GV des Schiffervereins Basel-Kleinhüningen kam ich im Verlaufe des Abends mit Christoph Hug ins Gespräch. Er ist Kapitän des BEOTANK 2 und somit einer der letzten noch aktiven Schweizer Schiffsführer. Unter dem Motto, "wer nicht wagt - der nichts gewinnt", sagte ich ihm, dass ich gerne wieder einmal eine Reise auf dem Rhein machen würde. Nach kurzer Absprache waren wir uns einig, dass wir im Verlaufe des Monats Juni eine Reise an Bord seines Schiffes machen könnten. Die Aufgabenteilung war auch schnell gemacht, Lisbeth würde in dieser Zeit als Smutje amten und ich die heutige Schifffahrt als Steuermann kennen lernen!

## Allgemeine Infos zu unserem Schiff: MTS (Motortankschiff) BEOTANK 2

Doppelwandiges Binnenfahrt-Motortankschiff;  
Länge über alles 110 m;  
Breite über alles 11.45 m;  
Ladevermögen bei 3.30 m Tiefgang, 2'779 Tonnen;  
Tankinhalt 3450 m<sup>3</sup>, aufgeteilt auf 10 Ladungstanks.

Gebaut wurde der BEOTANK 2 im Jahre 2011;  
Kasko, Vahali Werft in Beograd / Serbien;  
Ausbau / Fertigstellung, Vahali Werft in Gendt / Niederland. Weitere Info unter [www.vahali.nl](http://www.vahali.nl).

Der Rheintanker ist mit einem modernen Einmannfahrstand ausgerüstet, verfügt über zwei Radaranlagen, Kartenplotter "Tresco" sowie über modernste Funk- und Kommunikationsanlagen. Der Kapitän kann ab diesem Führerstand alle notwendigen nautischen Anlagen bedienen und entsprechend einsetzen. Die vierköpfige Besatzung ist in zwei modernen Wohnungen mit Klimaanlage sowie allem heute auch an Land üblichen Komfort auf dem Vor- resp. Achterschiff untergebracht.

Der Tanker ist für eine 24 Stundenfahrt ausgelegt und fährt normalerweise in der B Fahrt. Er wird von zwei Mitsubishi Hauptmaschinen angetrieben, pro Maschine 900 PS / 4 Takt aufgeladen, mit Luftnachkühler.

Der Antrieb erfolgt über zwei Veth Z-drives (Hydraulischer Ruderpropeller 360° drehbar). Dieses Antriebs-, resp. Steuersystem, findet man vor allem Anwendung bei Passagierschiffen auf dem Rhein, welche immer über den gleichen Tiefgang verfügen. Der BEOTANK 2 ist für dieses System in der Tankschiffahrt ein Prototyp. Ob sich dieser Antrieb auf Fracht-, resp. Tankschiffen, welche immer wieder einen anderen Tiefgang aufweisen, durchsetzen wird, ist eher fraglich. Im Weiteren ist das Ganze sicher auch eine Kostenfrage und das zählt mit den eher schlechten Frachtpreisen zurzeit doppelt und dreifach. Da der Z-drive ein aktives Antriebs- und Steuersystem ist und das Schiff somit über keine Ruder verfügt, verlangt es vom Kapitän oder Steuermann ein noch vorausschauenderes und agileres Fahrverhalten. Beim Manövrieren jedoch bietet es natürlich enorme Vorteile gegenüber einem konventionellen Antrieb, resp. Steuersystem. Weitere Infos unter [www.veth.net](http://www.veth.net).



Bugstrahler, 528 PS Scania Motor / 360° drehbar.

Generatoren Vor- und Achterschiff 75 KVA, 50 Hz / 2 elektrische Ladungspumpen à 400 m<sup>3</sup>/Std.

## Zur Vorgeschichte

Im Frühling 1985 sind wir - Lisbeth die Kinder und ich - definitiv in Basel vom MS "RIO GRANDE" abgemustert und haben unser „neues“ Leben an Land in Angriff genommen. Seither waren wir der Rheinschiffahrt weiterhin verbunden, aber mitgefahren über längere Strecken sind wir nicht mehr.

In der Vorwoche unserer Ferien nahm ich Kontakt mit dem MTS BEOTANK 2, resp. mit Christoph Hug, auf und erfuhr, dass er sich im Moment im Seehafen Rotterdam befindet. Er sollte dort 2'400 t Diesel für Basel laden; in Folge diverser Probleme verzögerte sich aber das Laden und somit auch unser an Bord gehen. Der BEOTANK 2 traf daher erst am Donnerstag, 31.05.2012, um 1500 Uhr in Basel ein.

## Die Besatzung während unserer Reise:

- Christoph Hug	CH	Kapitän ( Chef )	
- Mario Zwinger	F	zweiter Kapitän	bis Bottrop
- Miro Tuma	CZ	Steuermann	
- Nico Bertsch	D	Steuermann	bis Bottrop
- Robert Osola	CZ	zweiter Kapitän	ab Bottrop



Nico Bertsch



Christoph Hug



Miro Tuma



Mario Zwinger

## Donnerstag, 31.05.2012

Obschon ich vor 27 Jahren letztmals auf einem Rheinschiff angemustert habe, hatte ich wieder dieses mir von früheren Reisen bekannte, komische Bauchkribbeln. Als wir im Auhafen in Birsfelden an Bord gingen, war die Besatzung gerade daran, den Tanker für das Löschen (Ausladen) vorzubereiten, also Schläuche zum Pumpen des Produktes (Diesel) anzuf lanschen.



Der Beotank geladen



Koordinaten

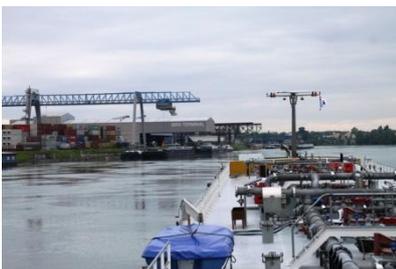


leer, klar zum Ablegen

Der BEOTANK 2 sollte nach dem Löschen unverzüglich nach Bottrop fahren, um dort wieder Diesel für Basel zu laden. Somit war in etwa klar, wie lange wir an Bord bleiben sollten. Wir fuhren nach Birsfelden um für die nächsten Tage - gemäss Menüplan unseres Smutjes - den Einkauf zu tätigen. Das Nachtessen nahmen wir im Hafenrestaurant des Auhafens zu uns. Bis 22.00 Uhr konnten wir ca. 2'000 Tonnen unserer Ladung löschen, den Rest am nächsten Tag. Um 23.30 Uhr fielen wir müde und voller erster Eindrücke, in unserem Zimmer in der Wohnung von Christoph Hug, ins Bett.

## Freitag, 01.06.2012

Um 05.30 Uhr klopfte der Steigermeister bereits an unserer Türe: "BEOTANK 2 - guten Morgen, löschen!" Auch hier hatte sich in all den Jahren nichts verändert. Tagwache war und ist an Bord eines Schiffes immer sehr früh! Bereits um 08.00 Uhr waren wir leer und der BEOTANK 2 ragte jetzt mächtig weit aus dem Wasser. Ballast pumpen, Papiere fertig machen und schon drehte unser Tanker zu Tal - die Reise hatte begonnen.



In Birsfelden zu Tal



Blick aus dem Steuerhaus



Schleuse Birsfelden beim Abschleusen

Langsam näherten wir uns nun der Schleuse Birsfelden. Mit 110 m Länge und 11.45 m Breite müssen alle den Kopf bei der Sache haben. Der Grundsatz, welchen ich in den Schleusenkursen immer wieder den Teilnehmern vermittele, fiel mir spontan ein: "Beeile dich langsam", kommt auch bei einem so grossen Schiff voll und ganz zum Tragen. Ohne Probleme passierten wir die Schleuse und fuhren mitten durch die Stadt Basel der mittleren Rheinbrücke entgegen. Ein Blick auf das Dreiländereck und schon waren wir im Grand Canal d'Alsace. Es folgte die Schleuse Kembs, aus welcher ich nach dem Abschleusen herausfahren konnte. Bis zur nächsten Schleuse hatte ich mich bereits wieder etwas ans Fahren von Schiffen mit diesen Dimensionen gewöhnt.

Die nächste Schleuse sollte ich nun fahren. Ich war froh, dass Christoph mir Unterstützung zukommen liess und zeitweise mit dem Bugstrahler unterstützte; „dr BEOTANK 2 isch einfach riese gross“! Da zurzeit im Grand Canal d'Alsace bei den Schleusen Revisionsarbeiten durchgeführt werden, stand für die Talfahrt sowie die Bergfahrt immer nur eine Schleuse zur Verfügung. Dadurch kamen wir nicht ganz so schnell vorwärts wie geplant.



Schleuse Kembs,



Schleuse Othmarsheim in Revision



Schleuse Vogelgrün Berg- und Talfahrt

Da der BEOTANK 2 eigentlich immer im 24-Stundenbetrieb fährt, wurde ich der Schicht mit Christoph zugeteilt und musste mich nach dem guten Nachtesen unseres Smutjes um 18.00 Uhr ins Bett legen und schlafen. Auch daran muss man sich an Bord eines Schiffes unbedingt sofort gewöhnen; schlafen muss auf Kommando möglich sein, ansonsten kommt man nicht über die Runden.

## Samstag, 02.06.2012

01.00 Uhr Schichtbeginn! Der BEOTANK 2 hatte an der Schleuse Neuhof, oberhalb Strassbourgs, mehrere Schiffe vor sich und dadurch entstand eine Wartezeit von fast 4 Stunden. Nach dem passieren von Strassbourg stand bereits die Schleuse von Gamsheim und nach gut einer Stunde Fahrzeit mit Iffezheim die letzte Schleuse des Grand Canal d'Alsace vor uns. Seelenruhig steuerte der Kapitän nun seinen Tanker in die dunkle Nacht des Oberrheines. Es stehen im für diese Fahrt natürlich mehrere nautische Hilfsmittel wie zwei Radar, Kartenplotter, Funkanlagen für Kursabsprachen, Wendeanzeiger usw. zur Verfügung. Aber alle diese Geräte können ihn nur unterstützen - allein auf seine Erfahrung und Umsicht kommt es an. Als der Tag anbricht, bin ich nun an der Reihe. Es zeigt sich, dass es nicht ganz so einfach ist, das Schiff exakt auf Kurs zu halten, da es im vorderen Bereich praktisch keinen Tiefgang hat und so in den Kurven sehr stark abdriftet. Natürlich sind wir nicht alleine unterwegs - auch der Bergfahrt muss genügend Platz überlassen werden. Die Bojen, welche das Fahrwasser begrenzen, müssen dabei genau im Auge behalten und zum Teil extrem angefahren werden.



Bacharach an der Wirbelley



die Pfalz in Kaub



Oberwesel an der Revierzentrale

Wir fahren an Speyer, der alten Kaiserstadt und später an Mannheim vorbei. Um 08.00 Uhr endet unsere Schicht und Mario Zwinger - der zweite Kapitän - übernimmt. Christoph und ich nehmen zusammen mit Lisbeth das Frühstück, welches heute etwas kräftiger ausfällt, zu uns. Natürlich diskutieren wir über dieses und jenes und kommen natürlich auch auf das Militär zu sprechen. Und siehe da, unser Kapitän ist auch Leutnant der Genietruppen. Der Kreis schliesst sich einmal mehr!

Im Anschluss lege ich mich noch etwas ins Bett zum „Nachdenken“! Wir passieren Mainz und fahren nach dem Mittag ins Gebirge und somit in den schönsten Teil des Rheines ein. Der Verkehr hat stark zugenommen und ich staune über die vielen neuen Schiffe, welche den Rhein befahren. 110 m lange Schiffe sind ganz normal und alltäglich, 135 m lange Schiffe sind stark am Aufkommen. Wir sehen Tanker, Frachtschiffe welche Berge von Kohlen transportieren und natürlich Containerschiffe in allen Grössen. Kleine Schiffe wie es sie zu meiner Zeit gegeben hat, sehe ich auf jeden Fall nicht mehr. Mittlerweile ist wieder unsere Schicht am Fahren, wir passieren die Pfalz, philosophieren über Feldmarschall Blücher, welcher hier in den napoleonischen Kriegen mit seiner Armee den Rhein überschritten hat, fahren an Oberwesel vorbei und drehen jetzt in die Gebirgsstrecke ein.



Einfahrt Geissenrücken,



die Loreley



Signalstelle C Betteck für die Bergfahrt

Vorbei am Geissenrücken, Kammereck und Betteck taucht nun Deutschlands berühmtester Felsen, die Loreley, vor uns auf. Alles klappt aufs Beste: Ruhig, klar, bestimmt und vorausschauend schippert unser Kapitän um sie herum. Jetzt darf ich wieder übernehmen und Christoph gibt mir Tipps, um mir den Umgang mit dem BEOTANK 2 zu erleichtern. Langsam aber sicher fällt mir das Steuern wieder leichter und der strenge Chef lobt mich jetzt sogar ab und zu! Vorbei an Bonn und Köln und schon



die „Lagerhäuser“ zu Köln



auch das ist Köln



der Dom von Köln

gibt es wieder etwas zu Essen. Um ca. 21.00 Uhr erreichen wir Dormagen, wo wir infolge einer Sperrung des Rheins bei Düsseldorf vor Anker gehen müssen. Dieses Manöver darf ich jetzt ausführen. Ich drossle die beiden Mitsubishi Hauptmotoren, überzeuge mich, dass alles frei ist, setze einen Funkspruch ab und leite dann das Wendemanöver über Backbord ein. Nachdem wir ausserhalb des Fahrwassers sind und das Schiff steht, fällt der Anker des BEOTANK 2 und der heutige Tag geht damit zu Ende. Halt, aber nicht für alle: Miro Tuma (der Steuermann), wird nun über Nacht 1'500 Tonnen Ballast pumpen, damit wir überhaupt den Rhein-Herne-Kanal befahren können. Zusammen trinken wir im Steuerhaus noch ein Feierabendbier, bevor wir uns in unsere Kojen zurückziehen.

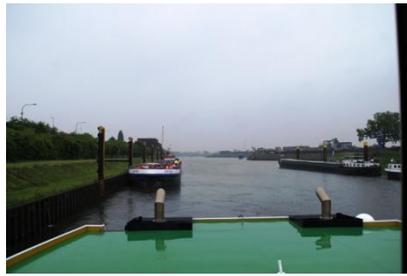
## Sonntag, 03.06.2012

Viel zu früh, um 04.30 Uhr klingelt bereits wieder der Wecker! Waschen, rasieren und dann hinauf ins Steuerhaus. Nico Bertsch, der zweite Steuermann, hat bereits die Motoren klar gemacht und uns einen Kaffee herausgelassen. Die Kaffeemaschine hat sowieso auf so einem Schiff eine überaus wichtige Rolle und steht ab und zu fast ein wenig im Zentrum. Pünktlich um 05.00 Uhr drehen wir wieder

zu Tal, vorbei an Düsseldorf, wo gestern der "Rhein in Flammen" war, erreichen wir gegen 08.00 Uhr den grössten Binnenhafen der Welt: Duisburg. Da die Durchfahrtshöhe im Rhein-Herne-Kanal nur 4.50 m beträgt, muss jetzt alles auf diese Höhe abgebaut werden. Ohne die 1'500 Tonnen Ballastwasser, welche wir gestern gepumpt haben, könnten wir unmöglich diesen Kanal befahren. Wir passieren die Schleuse Duisburg Meiderich, das Steuerhaus wird ganz nach unten gefahren und im Dach die Lucke geöffnet, damit Christoph das Schiff unter den tiefen Brücken hindurch steuern kann. Schade nur, dass es heute regnen muss und innert kürzester Zeit alles, aber auch wirklich alles, nass ist. Hier hat es keine Veränderung gegeben, das war schon zu meiner Zeit so und ist heute nicht anders. Nachdem wir auch die Schleuse Oberhausen gut hinter uns gebracht haben, erreichen wir die Verladestelle Bottrop und legen uns auf der anderen Seite beim Aluwerk ins hintere Hafeneck.



Einfahrt in den Hafeneck Duisburg



Achter aus die Häfen von Duisburg



Freiluft Steuerstand

Nach dem telefonischen Anmelden bei der Ladestelle erfahren wir, dass wir noch 6 Schiffe vor uns haben und somit einen Aufenthalt von mehr als 24 Stunden haben werden. Kein Problem, es gibt auf einem Schiff immer genügend Arbeiten und einmal ohne Krach zu schlafen ist doch auch ganz schön. Jetzt gilt es erst einmal das Ballastwasser herauszupumpen, damit wir überhaupt laden können.

### **Montag, 04.06.2012**

Welch ein Wohlgenuss, haben wir doch mehr als ein paar Stunden am Stück geschlafen! Das Wetter hat sich nicht verbessert. Nach einem weiteren Telefongespräch mit dem Steigermeister ist klar, dass wir heute nicht mehr laden werden. Das heisst aber nicht, dass die Besatzung jetzt zurücklehnen kann und nichts tut! Jetzt sind dringende Arbeiten im Maschinenraum angesagt. An den beiden Mitsubishi Hauptmotoren steht der Ölwechsel an. Das Öl wird abgepumpt, die diversen Ölfiler ausgetauscht und im Anschluss bei jeder Maschine ein Probelauf durchgeführt, sind doch diese beiden Maschinen das Herzstück des BEOTANK 2. Nach diesen Arbeiten wird der ganze Maschinenraum noch aufgeräumt und geputzt. Auch bei schlechtem Wetter ist auf so einem grossen Schiff eigentlich immer genügend Arbeit vorhanden. Wir nutzen die Zeit für einen kleinen Landgang und werden anschliessend hervorragend von unserem Smutje gepflegt und nach etwas fernsehen oder schlafen geht auch dieser Tag wie im Fluge vorbei.

### **Dienstag, 05.06.2012**

Das Wetter hat sich verbessert. Sofort werden nun Malerarbeiten an Deck vorgenommen. Auch in diesem Bereich gibt es natürlich unbegrenzt Arbeit. Das morgendliche Telefongespräch mit dem Steigermeister ergibt, dass wir im Verlaufe des späteren Nachmittags zum Laden kommen. Die Arbeiten an Deck werden am Nachmittag unterbrochen, ist doch klar, dass wir die ganze Nacht laden werden.



BEOTANK 2 am warten



hier arbeitet der Chef auch mit



Frachtschiff unter dem Tonerdesauger

Heute nehmen wir auch Abschied von zwei Besatzungsmitgliedern: Mario Zwinger und Nico Bertsch verlassen heute das Schiff und werden ihre sicher wohlverdiente Freischicht antreten. Alle, ausser der Kapitän (Christoph Hug), fahren im System 3 Wochen fahren, drei Wochen frei. Im Verlaufe des Abends wird Robert Osola als zweiter Kapitän zu uns stossen. Somit zähle ich jetzt, damit wir 24 Stunden fahren können, definitiv als Besatzungsmitglied! So geht das: Kosten werden und müssen unter allen Umständen minimiert werden. Um 22.30 Uhr kommt der Anruf der Ladestelle, dass wir nun zum Laden kommen sollen. Die Maschinen werden nochmals gecheckt, alles i.O. und schon sind wir am Verholen zur Ladestelle in Bottrop. Ab jetzt bis Basel wird die Maschinerie des MTS BEOTANK 2 nicht mehr stillstehen!

### Mittwoch, 06.06.2012

Um 00.00 Uhr sind wir bereit zum Laden. Das bewegliche Verloaderohr wird an das Rohrsystem des Tankers angeschlossen. Der Kapitän muss sich bei Lademeister melden und schon fließen 500 m<sup>3</sup> Diesel pro Stunde in den BEOTANK 2. Der Steuermann Miro Tuma wird nun nach einem, durch den Kapitän vergebenen Plan, das Schiff mit 2'100 Tonnen laden. Zuerst werden alle ungeraden Tanks mit einem Meter gefüllt, anschliessend alle geraden Tanks mit zwei Meter und im Anschluss wird das Schiff fertig geladen. Bei einer Fehlmanipulation wäre es leicht möglich, dass der Tanker auseinanderbrechen könnte! Je nach Ladung und Tiefgang muss dieses Prozedere natürlich angepasst werden, ist es doch ein Unterschied ob ich 2.30 m Tiefgang lade oder 3.30 m. Auf jeden Fall muss Miro den Kopf bei der Sache haben und Christoph wird ihn am Schluss beim eigentlichen Abladen und richtig Legen entsprechend unterstützen. Es ist auch hier so, dass am Schluss der Chef die Verantwortung trägt. Um 03.00 Uhr ziehe ich mich zurück um etwas zu schlafen, wohlwissentlich, dass ich in der nächsten Nacht wieder Schicht haben werde! Ich habe das Gefühl, dass ich nur wenige Minuten im Bett war und schon klopft es an der Türe; wir sind fertig!



Schleuse Oberhausen



am Einkaufen



Sperrtor

Um 08.00 Uhr legen wir ab und sind jetzt auf dem Weg nach Basel. In Oberhausen liegt direkt am Rhein-Herne-Kanal ein grosses Einkaufszentrum, welches von den Schiffen gerne zum ergänzen der Lebensmittelvorräte genutzt wird. Christoph macht natürlich Druck, mehr als eine Stunde gibt es nicht! Geld ist Zeit und Zeit ..... !

Das Einkaufen muss wohl überlegt sein - kann man doch Vergessenes nicht schnell im Tante Emma Laden um die Ecke holen - und Einkäufe sind immer für mindestens 1 Woche, also schon wieder den Kopf bei der Sache haben! Nach dem Einkaufen passieren wir ohne Probleme - es regnet natürlich wieder - die Schlusse Oberhausen und bald darauf die Ruhrschleuse, da die Schleuse Meiderich, welche wir auf der Bergfahrt benutzten, infolge eines Defektes ausser Betrieb war. Um 12.00 Uhr sind wir zurück auf dem Rhein. Mit 1'700 Umdrehungen der Maschinen geht es mit 11,6 Stundenkilometern zu Berg. Jeder der beiden Hauptmotoren verbraucht in der Stunde zwischen 120 bis 150 Liter Diesel. Alles ist überwacht und kann vom Steuerhaus genau abgelesen und kontrolliert werden. Zusätzlich wird alle zwei Stunden ein Rundgang durch den Maschinenraum gemacht. Ich fahre oberhalb von Krefeld, Km 655, zu Berg als eine Jacht die talwärts kommt, mein Interesse weckt. Anhand eines Mails, welches mich kurz vor meinen Ferien von Ueli Ammeter erreicht hatte, weiss ich, dass er und seine Frau auf dem Rhein unterwegs sind! „Ueli bisch du das“ ist mein nicht ganz regelkonformer Aufruf und siehe da, Ueli meldet sich. Auf Kanal 77 können wir uns kurz austauschen, Ueli wird im Yachthafen Krefeld übernachten. Dem BEOTANK 2 steht wieder eine lange Nacht bevor! Somit kam es auf dem Rhein zu einer Begegnung der besonderen Art. Ueli wünschten wir jedenfalls eine gute Reise und ganz schöne Ferien - wir sind gespannt auf seine weiteren Mails.

Unterhalb Düsseldorf werde ich abgelöst, etwas kleines essen und dann ab ins Bett und schlafen! Man muss aber noch festhalten, dass 1'800 PS unter meinem Bett einen gewissen Krach machen und die Propeller gewisse Vibrationen ins Schiff bringen, also leichter gesagt als getan. Aber wie sagte Christoph so schön, nach der ersten, spätestens der zweiten Nacht, kann jeder an Bord gut schlafen!



Die schiefen Häuser von Düsseldorf



die Mann(Frau)schaft am Abwaschen



Abendstimmung an Bord

22.30 Uhr, bereits wieder aufstehen und bereitmachen für die nächste Schicht, welche von 23.00 Uhr bis 05.00 Uhr gehen wird. Pünktlich um 23.00 Uhr übernehmen wir unsere Schicht. Die Motoren laufen einwandfrei und es wird über alles Mögliche gesprochen, die Kaffeemaschine hat Hochkonjunktur!

### **Donnerstag, den 07.06.2012:**

Wir schippern an Leverkusen mit seinen grossen Chemiewerken vorbei, passieren Köln mit seiner speziellen Skyline und dabei bringt mich der Kapitän in Sachen Rheingeografie wieder auf Vordermann, denn viele der kleinen Ortschaften habe ich natürlich seit meiner aktiven Zeit vergessen. Wir wechseln uns gegenseitig ab und unterstützen uns gegenseitig, wenn einer von uns eine kleine Krise hat. Im Normalfall sitzt aber Christoph ganz alleine im Steuerhaus und bringt so die Nacht hinter sich - natürlich gewöhnt man sich daran, aber nicht immer ganz einfach. Oberhalb Bonn, bereits fast 06.00 Uhr, kommt unsere Ablösung. Robert Osola hat verschlafen oder den Wecker nicht gehört und kassiert dafür natürlich einen entsprechenden Anpiff. Schichtübergabe, nach unten in die Wohnung, etwas kleines essen und ab ins Bett. Das wird ja langsam richtig zur Routine. Der Krach, den ich beschrieben habe, stört mich auch nicht mehr. Einfach schlafen, gute Nacht, in 5 Stunden ist wieder Tagwache. Duschen, rasieren und bereit machen für den neuen Tag.



Schon wieder an der Loreley



Fähre in St. Goar



Schubschiff mit 3 Schubleichtern

Es ist bereits wieder 12.00 Uhr; also auch wieder Zeit um etwas zu essen. Unterhalb des Gebirges übernimmt wieder Christoph das Kommando über den BEOTANK 2. Es folgen jetzt doch ein paar diffizile Passagen. Interessant, dass hier sogar einzelne Steine ihre Namen tragen und diese von Generationen von Schiffern an die nächsten weitergegeben werden. Wir passieren die Bank, hier verstopfte das MTS Waldhof nach einer Havarie mehrere Wochen lang die Rheinschiffahrt. Wir sind schon wieder an der Loreley. Nur nicht hoch schauen, denn in alten Zeiten soll das den Schiffern Unglück gebracht haben und manche, so sagt man, sind danach an den Klippen zerschellt! Das passiert uns zum Glück nicht, an den 12 Aposteln vorbei passieren wir im Anschluss das Betteck und Kammerdeck und fahren anschliessend ins Fahrwasser des Geissenrückens ein. Mit Bravour umschiff Christoph alle heiklen Passagen und übergibt mir das Ruder nach Oberwesel. In der Schweiz hat es extrem geregnet und der Rhein steigt im Oberrhein sehr stark an. Die Geschwindigkeit hat nachgelassen und wir sind jetzt nur noch mit 6,6 Stundenkilometern unterwegs. Das wird sich in Bingen wieder etwas verbessern, aber ab jetzt haben wir definitiv mit dem ansteigenden Wasser zu kämpfen. Der zweite Kapitän übernimmt von mir nach Bingen. Für uns heisst es nach unten und sofort schlafen, da sich der zweite Kapitän hier im Dunkeln nicht mehr so gut auskennt. Somit übernehme ich in Gunterblum wieder und fahre noch ein paar Kilometer mit Robert weiter zu Berg, damit Christoph noch etwas mehr Schlaf tanken kann.

## Freitag, 08.06.2012

Wir passieren Worms. Dabei denke ich an meinen alten Kapitän vom Express 71, bei welchem ich lange Zeit an Bord war. Sicher ist er jetzt am schlafen, es ist ja schliesslich auch 03.00 Uhr in der Früh! Langsam aber sicher gelangen wir in die Region von Mannheim / Ludwigshafen und passieren dabei die ausgeprägten Hafenanlagen. Vor der Eisenbahn- und Strassenbrücke Mannheim - Ludwigshafen übernimmt nun Christoph wieder das Fahren - ab hier beginnt nun der Oberrhein. Der Oberrhein ist heute bestens ausgetonnt, auch dies ein grosser Unterschied zu meiner Zeit. Trotzdem sind die Kenntnisse des Wasserverlaufes unabdingbar. Nach Speyer lege ich mich für 3 Stunden aufs Ohr. Christoph fährt weiter und wird nun vom Smutje wach gehalten. Nach einer wohltuenden Dusche übernehme ich in Leimersheim wieder das Steuer und fahre gemäss Anweisung des Skippers weiter zu Berg.



Die Wohnung des BEOTANK 2



alles auf Kurs



der BEOTANK 2 in Iffezheim

Der Fahrweg hat sich natürlich in all den Jahren auch verändert, aber anhand der Bojen und der Tal- / Bergkripen ist man bald wieder in der Lage den Fahrweg zu lesen. Vorbei an der Maxau, nach dem Hafen von Karlsruhe Übergang und blaue Flagge setzen, alles läuft ruhig und bestimmt ab. Wir passieren den Zoll in Neuburg. Keine Zollboote fahren gehetzt den Rhein rauf und runter und die Zollstation ist heute ein Restaurant! So ändern sich eben die Zeiten! Wir fahren am Port de Lauterbourg vorbei, auch hier ist in den Jahren ein überaus moderner Hafen entstanden. Ich übergebe wieder unserem Kapitän, welcher uns mit grosser Routine und Umsicht nach Iffezheim bringt. Die erste Schleuse auf dem Weg nach Basel passieren wir ohne Probleme und machen oberhalb der Schleuse kurz fest, die Jungmannschaft unseres Chefs wird hier an Bord kommen und ihren Vater bis Basel begleiten. Ich lege ab, Christoph hat jetzt die Möglichkeit sich eine Mütze schlaf rein zu ziehen, er ist ja auch schon ein paar Stunden auf den Beinen. Es folgten die nächsten Schleusen, wir fahren an Strasbourg vorbei, die strengste Nacht steht jetzt der Mannschaft des BEOTANK 2 bevor. Zum Befahren der



Ausfahrt aus der Schleuse Othmarsheim



Einfahrt



am Schleusen



Ausfahrend aus der Schleuse Othmarsheim

Schleusen sind immer alle gefordert und müssen sich voll und ganz konzentrieren. Jetzt vor allem, da wir von der Talfahrt her wissen, dass uns nur die kleinen Schleusen zur Verfügung stehen.

### Samstag, 09.06.2012

Der letzte Tag bricht an! Infolge der sehr starken Strömung haben wir etwas Rückstand auf unsere Marschtabelle und wie es aussieht wird der BEOTANK 2 diese Woche nicht mehr löschen. Gegen 13.00 Uhr erreichen wir Basel und haben jetzt nur noch die Stadt Basel vor uns. Die Durchfahrt unter der mittleren Rheinbrücke bei diesem hohen Wasserstand ist ein Erlebnis der besonderen Art und zeigt einmal mehr, welches gutes Fahrverhalten den BEOTANK 2 auszeichnet. Wir fahren in die Schleuse Birsfelden und so langsam aber sicher geht unsere Reise zu Ende. Wir machen im Auhafen fest, der Löschsteiger an welchem unser Tanker löschen muss ist noch belegt.



Revierstation Basel



Mittlere Rheinbrücke Basel



das Münster Achter aus

Ich hole unser Auto, welches unsere Tochter nach Basel überführt hat, verlade unsere Koffer und schon heisst es Abschied nehmen. Eine überaus interessante Reise liegt hinter uns. Der BEOTANK 2 wird am Montag löschen und anschliessend nach Amsterdam fahren und wieder Ladung für Basel übernehmen. Zeit ist Geld und Geld .....

## Zusammenfassung / Abschluss

Wie alles andere auch, hat sich die Schifffahrt in den letzten 27 Jahren weiterentwickelt - wie überall gibt es gute und weniger gute Sachen! "Meine" Schifffahrt war bedächtiger, man hatte etwas mehr Zeit und man verlangte aber auch von den Leuten nicht das Letzte ab. Kameradschaft, auch zusammen in Rotterdam in den Ausgang gehen, für solche Sachen bleibt in der heutigen Schifffahrt keine Zeit mehr! Aber jeder Zeit sein Ding, Hut ab vor allen, die heute noch auf den Rheinschiffen ihrer Arbeit nachgehen.

Für die Aufnahme an Bord des MTS BEOTANK 2 möchten wir uns bei der ganzen Besatzung, insbesondere bei ihrem Kapitän Christoph Hug, ganz herzlich bedanken und wünschen ihnen allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Schiff, resp. Tanker!

Peter Morgenthaler

5078 Effingen, 23.06.2012



Diesen Reisebericht habe ich für meine Kameraden des Schulschiffkurs 4/75, sowie für alle Heimwehschiffer geschrieben, um ihnen die heutige Schifffahrt wieder etwas näher zu bringen.

Der Bericht soll aber auch allen Fluss-, Kanal- und Schleusenschiffern die Grossschifffahrt etwas näherbringen und das gegenseitige Verständnis fördern. Während meiner Fahrt auf dem Rhein konnte ich feststellen, dass der Rhein immer mehr auch zum Revier der Freizeitschifffahrt wird. Möge mein kleiner Bericht Toleranz und Verständnis unter allen Schiffern auf dem Rhein fördern.

Ein Besuch der Homepage des schleusenverein.ch lohnt sich immer! [www.schleusenverein.ch](http://www.schleusenverein.ch)