



Zehn Tage auf einem Rheintanker

Die letzte Rheinfahrt von Peter Morgenthaler als professioneller Schiffer liegt 27 Jahre zurück.

Als sich ihm die Gelegenheit bietet, an Bord der neuen Beotank 2 ab Basel rheinabwärts und zurückzufahren, da sagen er und seine Frau sofort zu. Was hat sich in der langen Zeit verändert, was ist geblieben? Für «marina.ch» zeichnete Morgenthaler seine Fahrt auf.

_01 Ganz schön lang: 110 m!

_02 Ziemlich voll: Der Flaggenmast.

_03 Schön komplex: Beotanks Brücke.

_04 Gut sichtbar: Die Schiffseckdaten.

_05 Darum gehts: Laden, transportieren.

_06 Schönwetterprogramm: Putzen!

 Peter Morgenthaler

Donnerstag, 31. Mai

Wie schon früher spüre ich beim Anmustern wieder dieses komische Bauchkribbeln. Christoph Hug, einer der letzten aktiven Schweizer Rheinschiffsführer und Kapitän des Beotank 2, heisst uns heute an Bord willkommen. Meine Frau Lisbeth wird Smutje, ich Steuer-mann. Bottrop ist das Fahrziel: Diesel für Basel holen. Doch dafür muss zuerst das Schiff leer sein.

Freitag, 1. Juni

Um 5.30 Uhr klopft es an die Tür: Beotank 2, guten Morgen, löschen! Das ist ja wie früher – früh aufstehen! Als wir leer sind, ragt das Schiff mächtig aus dem Wasser. Also müssen wir Ballast pumpen. Nach dem Papierkram dreht unser Tanker zu Tal – rhein-abwärts, wie Schiffer sagen. Die Reise beginnt. Langsam nähern wir uns mit dem riesigen, 110 Meter langen und 11,45 Meter breiten Schiff der Schleuse Birsfelden. Jetzt ist Konzentration gefragt! «Beeile

dich langsam!», lautet die Losung. Wir gleiten durch Basel, am Dreiländereck vorbei und erreichen den Grand Canal Elsass. Jetzt folgt Schleuse auf Schleuse. Bereits habe ich mich etwas ans Fahren eines Schiffes dieser Grösse gewöhnt – und jetzt soll ich in die nächste Schleuse steuern! Ich bin froh, dass mich der Kapitän unterstützt, zeitweise auch mit dem Bugstrahlruder. Da die Schleusen im Grand Canal Elsass gerade revidiert werden, steht sowohl für die Berg- als auch für die Talfahrt jeweils nur eine Schleuse zur Verfügung – ein Flaschenhals, der uns bremst. Da wir rund um die Uhr fahren, bin ich Christophs Schicht zugeteilt und muss mich nach dem Nachtessen um 18.00 Uhr ins Bett legen. Das gehört zum Bordalltag: Schlafen auf Kommando.

Samstag, 2. Juni

1.00 Uhr Schichtbeginn. An der Schleuse Neu-hof oberhalb Strassburgs liegen mehrere Schiffe vor uns – wir warten vier Stunden und erreichen nach weiteren Schleusen das Ende des Grand Canal Elsass.



Seelenruhig steuert der Kapitän seinen Tanker in der Dunkelheit des Oberrheines. Dabei stehen ihm zwei Radar, Kartenplotter, Funkanlagen für Kursabsprachen, Wendeanzeiger usw. zur Verfügung. Aber das sind bloss Hilfsmittel, die Erfahrung zählt mehr. Bei Tagesanbruch bin ich wieder an der Reihe. Es ist nicht einfach, exakt Kurs zu halten, da das Schiff im Bugbereich kaum Tiefgang hat und deshalb in Kurven stark abdriftet. Die Bojen, welche das Fahrwasser begrenzen, müssen manchmal knapp angesteuert werden. Um 8.00 Uhr endet die Schicht und Mario Zwinger, der 2. Kapitän, übernimmt.

Nach Mainz kommt der gebirgige, der schönste Teil des Rheins. Der Verkehr hat stark zugenommen, ich staune: so viele neue Schiffe! 110 Meter Schiffslänge ist heute alltäglich, 135-Meter-Schiffe sehe ich öfters. Wir kreuzen Tanker, Frachtschiffe mit Kohle und Containerschiffe. Kleine Schiffe, wie es sie zu meiner Zeit gab, sehe ich keine. Wir passieren die Pfalz und diskutieren über Feldmarschall Blücher, der hier in den napoleonischen Kriegen mit seiner Armee den Rhein überquert hatte. Hinter Oberwesel taucht langsam Deutschlands berühmtester Felsen vor uns auf: die Loreley. Nur nicht hoch schauen! Das bringt Unglück, so manches Schiff zerschellte deswegen an den Klippen, sagt man. Ruhig und vorausschauend schippert unser Kapitän um den Felsen herum. Danach darf ich steuern. Langsam aber sicher fällt es mir leichter und der strenge Chef lobt mich sogar ab und zu. Schon liegen Bonn und Köln achteraus, abends erreichen wir Dormagen, wo wir wegen einer Sperrung bei Düsseldorf vor Anker gehen müssen. Mein Manöver! Ich drossle beide Hauptmotoren, überzeuge mich, dass alles frei ist, setze einen Funkspruch ab und leite das Wendemanöver über Backbord ein. Ausserhalb des Fahrwassers fällt der Anker. Doch die Arbeit ist nicht zu Ende: Miro Tuma, der Steuermann, pumpt 1500 Tonnen Ballast an Bord, damit wir später den Rhein-Herne-Kanal befahren können. Zusammen trinken wir im Steuerhaus ein Feierabendbier bevor wir uns in die Kojen legen.

Sonntag, 3. Juni

Viel zu früh, um 4.30 Uhr, rasselt der Wecker. Ab ins Steuerhaus! Nico Bertsch, der 2. Steuermann, hat bereits die Motoren klar gemacht und serviert heissen

Kaffee. Eine gute Kaffeemaschine ist auf jedem Schiff wichtig! Pünktlich um 5.00 Uhr drehen wir wieder zu Tal, vorbei an Düsseldorf, und erreichen den grössten Binnenhafen der Welt: Duisburg. Die Durch-fahrtshöhe im Rhein-Herne-Kanal beträgt nur 4,50 Meter. Hätten wir gestern nicht Ballastwasser gepumpt, wir kämen nicht durch. Das Steuerhaus wird nach unten gefahren und im Dach die Luke geöffnet, damit Christoph unter den niedrigen Brücken hindurch steuern kann. Nachdem auch die Schleuse Oberhausen hinter uns liegt, erreichen wir die Ver-ladestelle Bottrop und legen uns beim Aluwerk ins hintere Hafeneck. Noch liegen an der Ladestelle sechs Schiffe vor uns – das bedeutet 24 Stunden Wartezeit. Kein Problem, auf einem Schiff gibts immer Arbeit. Und einmal ohne Motorenlärm schlafen zu können, ist ein Genuss. Vor dem Schlafen denke ich



Die Loreley... Nur nicht hochschauen! Das bringt Unglück.





- _01 Präzisionsarbeit in der Schleuse.
- _02 In Revision: Schleuse Ottmarsheim.
- _03 Kapitän Christoph Hug.
- _04 Dank Ballast: Knapp durch!

über den Rhein nach: Die Schifffahrt hat sich in den vergangenen 27 Jahren entwickelt, mit positiven und negativen Ergebnissen. Als ich früher hier fuhr, war alles bedächtiger, man hatte mehr Zeit und verlangte von den Schiffern nicht das Letzte ab. Kameradschaft, etwa gemeinsam in Rotterdam in den Ausgang gehen, dafür ist in der heutigen Schifffahrt keine Zeit mehr. Trotzdem: Hut ab vor allen, die heute auf den Rheinschiffen ihrer Arbeit nachgehen.

Montag, 4. Juni

Das Wetter ist schlecht, wir können nicht laden. Also werden Arbeiten im Maschinenraum erledigt: Ölwechsel und Filtertausch an den beiden Motoren, dann ein Probelauf – die Maschinen sind schliesslich das Herzstück unseres Schiffes. Danach gönnen wir uns einen kurzen Landgang und lassen uns vom Smutje verwöhnen.

Dienstag, 5. Juni

Heute ist das Wetter besser, ideal für Malerarbeiten an Deck. Zwei Besatzungsmitglieder gehen von Bord: Mario Zwinger und Nico Bertsch treten ihre Freischicht an. Alle, ausser dem Kapitän, arbeiten so: Drei Wochen fahren, drei Wochen frei. Am Abend wird Robert Osola als Steuermann mit Patent zu uns stossen. Somit bin ich jetzt, damit wir rund um die Uhr fahren können, offiziell ein Besatzungsmitglied! Bevor wir zur Ladestelle verholen, überprüfen wir noch einmal die Maschinen – ab hier bis Basel werden sie nie mehr stillstehen.

Mittwoch, 6. Juni

Um Mitternacht können wir laden. Das bewegliche Verloaderohr wird an das Rohrsystem des Tankers angeschlossen und schon fliessen pro Stunde 500 Kubikmeter Heizöl ins Schiff, insgesamt laden wir

2100 Tonnen. Und zwar nach Plan: Zuerst werden alle ungerade nummerierten Tanks einen Meter hoch gefüllt, anschliessend die gerade nummerierten auf zwei Meter Niveau. Danach wird das Schiff fertig geladen. Ein Fehler beim Laden und unser Tanker könnte zerbrechen! Je nach Ladung und Tiefgang muss das Prozedere angepasst werden.

Morgens um 8.00 Uhr legen wir ab, Kurs Basel. In Oberhausen liegt direkt am Rhein-Herne-Kanal ein grosses Einkaufszentrum, welches von den Schiffern gerne zum Ergänzen der Lebensmittelvorräte genutzt wird. Der Einkauf für eine ganze Woche muss wohlüberlegt sein, Vergessenes lässt sich nicht so schnell besorgen. Beim Ablegen regnet es wieder. Nach der Oberhausen- und Ruhrschleuse gelangen wir am Mittag wieder in den Rhein. Mit 11,6 km/h bei 1700 U/min fahren wir zu Berg. Die zwei Motoren – 1800 PS Leistung – verbrauchen 240 bis 300 Liter Diesel pro Stunde und machen einen ziemlichen Krach unter meinem Bett, die Propeller erzeugen Vibrationen.

Donnerstag, 7. Juni

Wir schippeln an Leverkusen mit den Chemiewerken vorbei, passieren die Skyline von Köln, derweil mich der Kapitän bezüglich Rheingeografie wieder auf Vordermann bringt. Viele kleine Orte habe ich seit meiner aktiven Zeit vergessen. Am Steuer wechseln wir uns ab. Üblicherweise sitzt aber Christoph ganz alleine im Steuerhaus und fährt durch die Nacht. Unterhalb des Gebirges liegen ein paar heikle Passagen vor dem Bug. Hier tragen einzelne Steine sogar Namen, die eine Generation Schiffer an die nächste weitergibt. Gerade passieren wir jene Bank, auf der die MTS Waldhof havarierte und wochenlang die Schifffahrt behinderte. Und dann sind wir wieder an der Loreley. Mit Bravour umschiffte Christoph die



i Die MTS BEOTANK 2



Das doppelwandige Binnenfahrt-Motortankschiff (MTS) wurde 2011 von Kasko, Vahali Werft in Beograd, Serbien, konstruiert und von der gleichnamigen Werft in Gendt, Holland, ausgebaut und fertiggestellt. Der Tanker mit Einmannfahrstand, zwei Radaranlagen, Kartenplotter, modernster Funk- und Kommunikationsanlage ist für 24-Stunden-Fahrten ausgelegt und mit zwei Mitsubishi 4-Takt-Turbo-Hauptmaschinen mit je 900 PS motorisiert. Der Antrieb erfolgt über zwei Veth-Z-Drives, hydraulische Steuerpropeller, die je 360 Grad drehbar sind. Dieses Antrieb- und Steuersystem besitzen vor allem Rhein-Passagierschiffe mit konstantem Tiefgang – die Beotank 2 ist demzufolge ein Prototyp. Ob sich das teure System bei Cargoschiffen mit wechselndem Tiefgang und in Anbetracht tiefer Frachtpreise durchsetzen wird, ist fraglich. Der Z-Drive erübrigt ein Ruder, verlangt jedoch ein weit vorausschauendes Steuern, besitzt jedoch beim Manövrieren – im Vergleich zum konventionellen System – enorme Vorteile. Die Beotank 2 ist zusätzlich mit einem Bugstrahlruder Scania (528 PS, 360 Grad drehbar) ausgestattet. Der vierköpfigen Besatzung stehen zwei komfortable Wohnungen mit Klimaanlage zur Verfügung.

Länge über alles: 110 m, Breite über alles: 11,45 m
 Ladevermögen bei max. 3,30 m Tiefgang: 2779 Tonnen
 Tankinhalt: 3450 m³, aufgeteilt in 10 Einheiten





_01 Autor Peter Morgenthaler (links), Präsident des schleusenverein.ch, zusammen mit Kapitän Christoph Hug auf der Brücke.

_02 Mario Zwinger, 2. Kapitän.

_03 Nico Bertsch, Steuermann.

_04 Miro Tuma, Steuermann.

schwierige Stelle und übergibt mir danach das Steuer. Starke Regenfälle in der Schweiz liessen den Rheinpegel stark steigen – das bremst uns. Wir kämpfen mit 6,5 km/h gegen das hohe Wasser.

Freitag, 8. Juni

Als wir Worms passieren, denke ich an meinen alten Kapitän der Express 71, bei dem ich lange fuhr. Bestimmt schläft er jetzt, es ist bereits 3 Uhr... Langsam gelangen wir in die Region von Mannheim/Ludwigshafen mit ihren riesigen Hafenanlagen. Bei der Eisenbahn- und Strassenbrücke beginnt der Oberrhein. Heute ist er bestens ausgetonnt – ganz anders als zu meiner Zeit. Trotzdem sind die Kenntnisse des Wasserverlaufes unabdingbar. Der Rhein hat sich im Laufe der Jahre verändert, aber dank der Bojen und Tal-/Bergkrippen ist man bald in der Lage, den Fahrweg zu lesen. Hinter Karlsruhe setzen wir die blaue Flagge und passieren den Zoll in Neuburg. Anders als früher hetzen keine Zollboote den Rhein

rauf und runter – und die Zollstation ist jetzt ein Restaurant! Der nahe Port de Lauterbourg ist heute eine moderne Hafenanlage. Bei einer Schleuse legen wir kurz an. Die Jungmannschaft unseres Chefs kommt an Bord, um ihn nach Basel zu begleiten. Hinter Strasbourg beginnt die anstrengendste Nacht, denn bei den vielen Schleusen sind alle gefordert, zumal wir seit der Talfahrt wissen, dass nur die kleinen Schleusen geöffnet sind.

Samstag, 9. Juni

Der letzte Tag! Wegen der starken Strömung sind wir etwas spät dran, die MTS Beotank 2 wird diese Woche nicht mehr löschen können. Am Mittag treffen wir in Basel ein. Die Durchfahrt bei der mittleren Rheinbrücke ist bei diesem hohen Wasserstand ein besonderes Erlebnis und zeigt mir einmal mehr die guten Fahreigenschaften unseres Schiffes. Im Auhafen, wo wir vor zehn Tagen ablegten, machen wir fest. 



marina.ch

Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch

Ralligweg 10

3012 Bern

Tel. 031 301 00 31

marina@marina-online.ch

www.marina-online.ch

Tel. Abodienst: 031 300 62 56