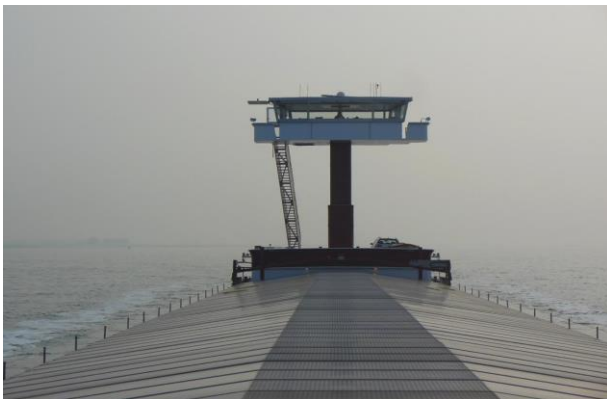


Der Rhein als Kohle-Ader

Frachtschiffreise im April 2013 mit MS 'Rudolf-Thea'



Duisburg - rheinabwärts - Schelde-Gewässer - Terneuzen - Sluiskil -
Schelde-Gewässer - Dordrecht - Lek - Amsterdam-Rhein-Kanal -
Amsterdam - Amsterdam-Rhein-Kanal - rheinaufwärts - Duisburg -
Düsseldorf - Köln - Bonn - Koblenz - Lorely - Bingen - Mainz

1017km / 99 Std

© 2013 * Fritz-E Schwipper

Wer auf dem Niederrhein unterwegs ist, staunt über die unzähligen Kohle-Transporte mit Frachtschiffen und Schubverbänden unglaublicher Größe. Von den holländischen und belgischen Häfen werden die riesigen Werksanlagen in NRW versorgt. Aber auch weiter südlich wird Kohle benötigt: die ‚Rudolf-Thea‘, in Amsterdam beladen liefert die Ladung in Heilbronn am Neckar ab. Aber vorher ging die Fahrt zunächst rheinabwärts ...

So

Nach 2,5stündiger Bahn-Anreise bin ich um 18,30h in Duisburg. Der Kapitän avisiert die Ankunft der ‚Rudolf-Thea‘ über Handy für ca. 20,30h; so verbleibt noch Zeit für eine Pizza und einen Espresso doppio. Es folgen eine kurze Taxifahrt und eine Wartezeit von 15min, dann kommt die ‚Rudolf-Thea‘ in Sicht und übernimmt mich am Kai der Mühlenweide neben dem Pegel Duisburg-Ruhrort. Nachdem ich an Bord bin, wird noch kurz nach Funk-Absprache mit dem Hafenmeister für die Nachtruhe ins ‚Päckchen‘ neben ein anderes Binnenschiff verholt.

Der Käpt'n und seine 2 tschechischen Besatzungsmitglieder (Steuermann, Matrose) begrüßen mich an Bord und zeigen mir meinen ‚Wohnbereich‘; anschließend treffe ich mich mit dem Käpt'n noch zu einem Begrüßungs-Bier und Kennenlern-Gespräch im Brückenhaus.

Mo

Um 4h (!!!) legen wir in Duisburg ab und fahren an den Industrie-Giganten (Stahl- und Kraftwerke) vorbei rheinabwärts: Geschwindigkeit ca. 18km/h. Um 7,30h erreichen wir inzwischen bei Helligkeit Emmerich, die ‚Grenzstadt‘ zu NL. Kurz hinter der Grenze ordert der Käpt'n das Bunkerboot: in NL ist der Dieselkraftstoff preiswerter. Das Bunkerboot geht bei langsamer Weiterfahrt längsseits und füllt erst die Bug- und dann die Hecktanks. Tankvolumen 50.000l, nachgetankt 25.000l. Die ‚Rudolf-Thea‘ verbraucht im Jahresmittel ca. 100l/h, jetzt bei Rheinabwärtsfahrt ‚nur‘ 50l/h, stromaufwärts entsprechen mehr > 100l/h.

Wir passieren die Werft, auf der seinerzeit (2009) der ‚Rohling‘ (Kasko in der Fachsprache) für die ‚Rudolf-Thea‘, aus China auf Pontons kommend, zur Ausrüstung in Haren vorbereitet wurde. Noch 3 ‚Rohlinge‘ aus der damaligen Lieferung liegen hier und warten auf Käufer.

Bei der Abzweigstelle, an der der Rhein endet und als ‚Waal‘ weiter zur Mündung fließt, zweigt auch der Kanal Ri Ijssel ab.

Nächste größere Stadt am Ufer ist Nijmegen; eine interessante Brückenbaustelle wird demnächst (am 27.04.) zu Ende gebracht.

Die Fahrt geht weiter, vorbei an den typischen holländischen Ufer-Bildern. Wir steuern jetzt nach Rhein, Waal, Nieuwe Merwede, Hollandse Diep, Krammer Richtung Osterschelde. 3 Schleusungen erwarten uns, der Schiffsverkehr ist rege, das Wetter mit 11grad angenehmer. Gegen Mitternacht werden wir den Hafen von Terneuzen erreichen. Hier wird morgen früh nach einem erlebnisreichen Tag die Kies-Ladung gelöscht.

Di

Ab 6h laufen die Löscharbeiten der Kiesladung. Zeit, sich nach dem Frühstück um die technischen Schiffs-Details zu kümmern.

Das MS 'Rudolf-Thea' wurde von dem Eigner und Kapitän Rolf K. aus Haren 2009 gebaut. Der Innenausbau und die technische Ausrüstung wurden nach eigener Grundsatzplanung an vor allem heimische Firmen zur Ausführung vergeben. Das Schiff hat eine Maschine mit 1600PS, Schraubendurchmesser 1,75m. Die Bugstrahlruder-Wirkung wird mittels horizontal gelegenen feststehenden Propeller (620PS und 1,20m Durchmesser) im Bug-Bereich realisiert; durch dessen Wirkung wird unter dem Bug Wasser angesaugt, das anschließend durch ein um 360grad verstellbares Steuergitter gedrückt wird und damit seitliche Bug-Bewegungen, aber auch das Fahrt-Aufstoppen und langsame Vor- und Rückwärtsfahrt ermöglicht.

Im Steuerhaus sind in einem Rondel neben 2 Radarbildschirmen weitere Rechner-Displays installiert, von denen aus vor allem die elektronische Seekarte mit AIS-Einblendungen, nach Umschaltung die über Sensoren erfassten Beladungszustände (Gewicht vorne/mittig/hinten, Gewichtsverteilung BB/StB/Heck/Bug, Verwindung des Schiffsrumpfes, Durchbiegung), Schiffs-Seitenbewegungsverhalten (Richtung, Geschwindigkeit vorne, mittschiffs, achtern) oder Höhen- und Tiefgangsangaben an verschiedenen neuralgischen Schiffspunkten angezeigt werden können.

Über einen anderen Touchscreen-Bildschirm können Funktionen wie z.B. die Positionslampen, Schiffs-Beleuchtung, Generatoren, Scheinwerfer und Außen-Kameras, Höhenverstellungen (Mast/Steuerhaus), Alarmer und Sprechverbindungen gesteuert werden.

Die besonders wichtigen Bedienungselemente für Maschine, Ruder, etc. sind zusätzlich im Steuerpanel redundant (ohne Rechner-Steuerung) angeordnet.

Im Schiff gibt es im Steuerhaus und den Wohnbereichen überall Fußbodenheizung (zus. auch el. Heizkörper; die Fensterrahmen in den Wohnbereichen sind zur Vermeidung von Kondenswasser beheizt. Durch eine ständig nachgeführte Satellitenantenne sind immer die gängigen TV-Programme verfügbar.

Da das Schiff nicht an eine Agentur verchartert ist, kümmert sich der Käpt'n, ja zugleich Eigner, selbst um Ladeaufträge. So hat er gestern für heute nach der Ladungs-Löschung und einer nur kurzen Leerfahrt nach Sluiskil (5km von hier im Kanal Ri Gent) einen Auftrag klargemacht für einen Schlacke-Transport nach Amsterdam. Von da aus wird die 'Rudolf-Thea' mit einer Kohlen-Ladung wieder Ri D über den Rhein, neckaraufwärts nach Heilbronn fahren.

Nach Abschluss der Löscharbeiten fahren wir die ca. 5km auf dem Gent-Terneuzen-Kanal nach Sluiskil. Da der Ladeplatz an der Agrar-Fabrik noch belegt ist, legen wir gegenüber an einem Liegeplatz an. Der Nachmittag wird von der Besatzung zum Getriebeölwechsel und als Ruhezeit genutzt. Ich fahre mit dem Bus zurück nach Terneuzen, um die Stadt zu erkunden. Der Abend gestaltet sich ruhig an Bord.

Mi

Am Kai der Firma Hydro-Agri-Sluiskil wird die 'Rudolf-Thea' ab 6h beladen. So bleibt Zeit, die Maschinenräume (Heck und Bug) zu besichtigen: der Käpt'n gibt gerne und ausführlich Auskunft und Infos zu den zahlreichen Aggregaten und allen technischen Details des MS.

Am Mittag sind 2920to Schlacke geladen, das Altöl von dem gestrigen Getriebeölwechsel wird durch den Altölentsorger abgeholt, so daß die Fahrt Ri Amsterdam, zunächst über die Westerschelde mit auflaufender Tide und damit Schiebestrom, beginnen kann. Bis zur Schleuse (Ausfahrt Gent-Terneuzen-Kanal in Westerschelde) wird von der Besatzung noch schnell mit Süßwasser das Deck gesäubert.

Bis Amsterdam liegen lange Stunden Fahrt vor uns, die ua durch die 5 zu passierenden großen Schleusen in den Schelde-Gewässern bestimmt werden. Am Nachmittag herrscht reger Schiffsverkehr mit teilweise großen Seeschiffen; das Wetter klart auf, die Sonne vertreibt das diesige Wetter. Wie befürchtet, haben wir an 3 Schleusen Wartezeiten; die Schleusenzeiten werden auch durch das Ein- und Ausfahren der i.d.R. 100m langen und über 10m breiten Schiffe wesentlich bestimmt. Da bis zu 6 Schiffe (jeweils 3 hintereinander in 2 Reihen) mit z.T. seitlichen Abständen von nur 1m einfahren müssen, ziehen sich diese Vorgänge hin.

Im weiteren Verlauf und nach Verlassen der Schelde-Gewässer passiert die MS 'Rudolf-Thea' die Stadt Dordrecht, fährt über den Lek und schließlich bei Utrecht in den Rhein-Amsterdam-Kanal.

Do

Amsterdam wird am späten Vormittag erreicht. Leider regnet es und die Sicht ist diesig, so dass bei der Fahrt durch den Amsterdamer Hafen, der quasi in der City liegt, die Ufer wie im Schleier vorbeiziehen. Trotzdem gibt es interessante Perspektiven, außerdem kommt die AIDA luna von See her, um in der Nähe des HBf festzumachen.

Wir müssen weiter zu unserer Entladestelle im Afrika-Hafen seewärts fahren. Dort werden wir schon erwartet: die Entladung beginnt sofort und dauert 3-4 Std. Am Spät-Nachmittag verholen wir Ri City in den Westpoort, wo die MS 'Rudolf-Thea' am Abend oder in der Nacht mit Kohle beladen werden soll für die Fahrt nach Heilbronn.

Fr

Die Beladung beginnt wegen eines Defektes an der Förderanlage erst um 7h. Nach knapp 2 Std sind die 1960to Kohle geladen, so daß nach Abschluß der Formalitäten gegen 10h die Fahrt Ri Heilbronn startet.

Wieder vorbei an der City von Amsterdam mit interessanten Perspektiven aus anderer Ri als gestern, auch bei etwas besserem Wetter, gelangen wir gegen 11h in den Amsterdam-Rhein-Kanal. Die nächsten Städte an der Route sind Breukelen, Utrecht, Houten, Wijk bij Duurstede, Tiel. Nach der hiesigen 2. Schleuse des Tages erreichen wir wieder den Waal.

Bisherige Fahrtstrecke insgesamt: 604km, Fahrtzeit einschl. Schleusenzeiten 52,5h.

Es herrscht hier wieder reger Schiffsverkehr; entgegenkommende Schubverbände (leer auf dem Weg nach Rotterdam, zurück mit Kohle für Stahlwerke am Rhein) fahren mit 6 (!!!) Schub-Leichtern: 3 Reihen mit je 2, Fassungsvermögen ca. 15.000to. Das sind wahrlich kaum vorstellbare Größenordnungen.

Um 21h gehen wir in der Nähe von Millingen aan de Rijn an der Grenze NL/D vor Anker.

Sa

Ab 5h geht die Fahrt vorbei an Emmerich, Wesel (10h; mit der Pegelanzeige, heute 3,44m), Duisburg, Ri Düsseldorf.

Die Ufer des Niederrheins bieten wenig landschaftliche Reize; sie sind in weiten Streckenabschnitten durch riesige Industrie-Anlagen geprägt: Stahl- und Kraftwerke wechseln sich ab und immer wieder Steganlagen zum Löschen von Kohle-Ladungen.

Auch die Sonne hat inzwischen ein Einsehen und sorgt für die entsprechende Beleuchtung.

Südlich von Duisburg fahren wir am 'Chemiepark' (Fa. Bayer) in Uerdingen vorbei und gelangen bei immer mehr Sonnenschein an die Ufer der Vororte von Düsseldorf. Die Ufer-Perspektiven werden nun nicht mehr ausschließlich von Industrieanlagen, sondern von Wohngebieten und Deichwiesen geprägt. Bald kommt die Silhouette von Düsseldorf mit dem Fernsehturm und den markanten Rhein-Brücken in Sicht; die Fahrt geht entlang der Uferpromenade mit der angrenzenden Altstadt und danach dem Landtag von NRW.

Der Rhein beschreibt hier im Stadtgebiet von Düsseldorf mehrere enge Bögen, in denen die Strömung besonders auffällig wird.

Nach weiteren 2 Std Fahrt erreichen wir den Zielpunkt des heutigen Tages und machen an einer Stützmauer bei dem Ort Benrath fest.

So

Nach dem Ablegen passieren wir zu früher Stunde die 'Chemieparks' der Fa. Bayer in Dormagen und Leverkusen. Dann kommt Köln in Sicht: die Perspektive auf den Dom und die direkt daneben liegende Hohenzollernbrücke sind Blickfang Nr. 1. Hinter der Hohenzollernbrücke sind an der Uferpromenade neben den offensichtlich restaurierten alten Lagerhäusern mit moderner Architektur 3 markante Gebäude entstanden.

Bei der Weiterfahrt ziehen am Ufer die Wohngebiete der Kölner-Stadtteile vorbei, weitere Orte folgen, nach etwa 2 Stunden wird Bonn erreicht.

Vorbei am Bonner Hafen nach Unterquerung der Kennedybrücke erschließt sich uns die Uferpromenade von Bonn. Im Hintergrund sind schon das Bundeshaus ('Langer Eugen') und das DHL-Hochhaus zu sehen.

Im weiteren Fahrtverlauf sehen wir die Orte Bad Godesberg und am

rechten Rheinufer (von der 'Rudolf-Thea' aus links) Königswinter mit Petersberg, der Drachenburg und der Bergruine Drachenfels, später Rhöndorf, Unkel und dann am linken Rheinufer Oberwinter. Bei inzwischen 19,2grad Außentemperatur sind alle Ufer-Promenaden gut besucht. Der Mittelrhein (ab Köln) präsentiert sich von seiner photogenen Seite: Motive soweit das Auge reicht ! Auch Weinberge sind bereits vereinzelt zu sehen.

In Oberwinter passieren wir den Pegel; der Wasserstand beträgt nach den im Internet veröffentlichten Wasserständen an für die Schifffahrt relevanten Pegeln hier z.Z. um 13h 4,11m, das sind 0,79m unter der Hochwassermarken 1. Das Erreichen der Hochwassermarken 1 bedeutet für die Schifffahrt Einschränkungen, die in der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung beschrieben sind; so müßte dann die Bergfahrt das mittlere Drittel des Stromes befahren.

An der Promenade von Remagen sind bei dem sonnigen Wetter alle Sitzgelegenheiten besetzt. Für die 'Rudolf-Thea' geht es weiter rheinaufwärts; das Rheintal wird enger und weitet sich bei Andernach/Neuwied in km 610 wieder.

Wegen der zunehmend starken Gegenströmung vor allem im Mündungsbereich der Mosel in Koblenz kann die 'Rudolf-Thea' statt der bisherigen 10km/h hier teilweise nur mit 7km/h vorwärtskommen. In Koblenz ist es dann geschafft, sowohl die zusätzliche Gegenstromkomponente aus der Mosel ist überwunden, als auch das heutige Tagesziel ist erreicht.

Wunderbare Sichten auf die Festung Ehrenbreitstein als auch die Koblenzer Motive runden den Tag ab.

Mo

Heute beginnt für mich der letzte Tag an Bord. Wir fahren ab Horchheim, 1km stromaufwärts Koblenz, die gebirgigste Strecke des Mittelrheins, vorbei an Nieder-/Ober-Lahnstein, Boppard, Ehrenthal und St. Goarshausen/St. Goar. Hier beginnt der durch Lichtwahrtafeln geregelte Streckenabschnitt im tief eingeschnittenen, stark gewundenen und engen Rheintal mit dem Loreley-Felsen (194,4m über NN) bis Oberwesel. Heute morgen haben wir nur einen Talfahrer und damit eine entspannte Situation.

Ab Oberwesel geht's weiter an Kaub, Bacherach, Lorchhausen/Lorch und unzähligen Burgen vorbei nach Bingen. Im letzten Abschnitt vor Bingen hat die 'Rudolf-Thea' richtig mit der starken Strömung an einigen Stellen 'kämpfen' müssen. Um weiter im wirtschaftlichen Motor-Leistungsbereich zu fahren, wird der kurzzeitige Geschwindigkeitsverlust in Kauf genommen. An den Fahrwassertonnen kann die Strömung gut beobachtet werden.

Um die Mittagszeit werden Bingen und gegenüberliegend Rudesheim passiert. Ab hier verringert sich die Strömung spürbar, so dass wir wieder mit 10km/h vorwärtskommen.

Das Landschaftsbild ändert sich wesentlich, von dem engen mit Bergen eingeschlossenen Rheintalabschnitt zu einer weitläufigen Flusslandschaft.

Nach 3h Fahrt erreichen wir Mainz, den Endpunkt meiner Binnenschiff-Frachtreise. Die 'Rudolf-Thea' setzt ohne mich die Fahrt fort Ri Mannheim und Heilbronn, das am Mi erreicht werden soll.

Es waren sehr informative Tage, die mir einen Einblick in das Binnenschiffer-Leben gewährt haben. Neben den landschaftlichen Reizen der letzten Tage standen in den ersten Tagen am Niederrhein und in NL die 'seemännischen' Schwerpunkte im Vordergrund. Dadurch hat sich eine umfassende Mischung ergeben, die ich in entspannter Atmosphäre bei vielen Gesprächen mit dem engagierten Käpt'n auf einem modernen Schiff erleben konnte.

Fahrtstrecke insgesamt: 1017km, Fahrtzeit einschl. Schleusenzeiten 99h

feS -.--