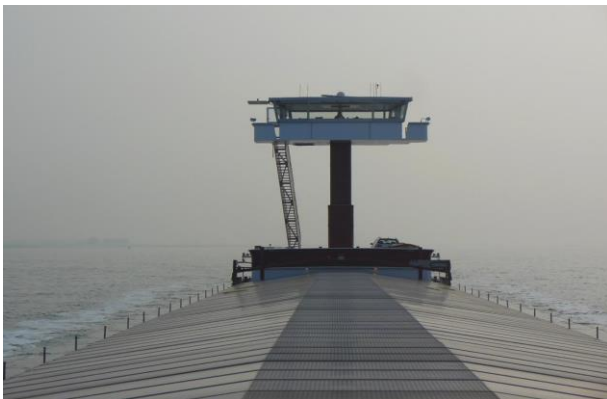


Die Loreley grüßt die Wahrschau-Fahrer

Frachtschiffreise im Febr. 2014 mit MS 'Rudolf-Thea'



Frankfurt-Höchst - rheinabwärts - Rotterdam (Europort) -
rheinaufwärts- Duisburg

823km / 47 Std

© 2014 * Fritz-E Schwipper

In Oberwesel beginnt die 'Wahrschaustrecke', die Gebirgsstrecke des Rhein mit engen Kurven und den Gebirgsfelsen; den Höhepunkt bei der Durchfahrt bildet der Loreley-Felsen. Da innerhalb dieses Streckenabschnittes Funkverbindungen zwischen den Schiffen sowie Radarauswertungen unzuverlässig sind, gibt es am Ufer für die Bergfahrt eine von der Zentrale in Oberwesel geregelte Lichtsignalsteuerung.

Anfang 2014 habe ich eine erneute Mitfahrt auf der 'Rudolf-Thea' geplant; im Februar bot sich die Gelegenheit zur Fahrt ab Frankfurt/M main-und rheinabwärts nach NL und wieder rheinaufwärts.

Mo

Nach der Bahn-Anreise komme ich am 10.02. um 11,30h in Frankfurt-Höchst an. Käpt'n Rolf K. holt mich mit dem Auto am Bf ab (er selbst ist auch erst heute morgen aus dem heimatlichen Haren angereist). Nach kurzer Fahrt sind wir am Schiff, das am Kai des Industrie-Parks in Frankfurt-Höchst liegt. Hier ist in den vergangenen Tagen Kohle gelöscht worden. Nun ist die 'Rudolf-Thea' leer und die Fahrt wird uns -ohne gewinnbringende Fracht- nach Rotterdam (Europort) führen.

Nachdem das Auto mit dem bordeigenen Kran aufs Achterdeck verladen ist, beziehe ich meine schon bekannte Kammer. Der Käpt'n räumt die mitgebrachten Vorräte ein und startet die Systeme des Schiffes.

Um 12,30 legen wir in Main-km 24 mit einem Wendemanöver ab, um danach mainabwärts Richtung Rhein zu fahren. Das Wendemanöver erfordert höchste Konzentration, da der Main hier nur 115m breit ist und die 'Rudolf-Thea' eine Länge von 105m misst.

In Main-km 16 wird die Schleuse Eddersheim erreicht, die wir um 13,30h nach der Schließung verlassen. Diese Schleuse (2 Kammern) hat in der einen Kammer ein zusätzliches Schleusentor, das die Schleusenkammer in 1/3 zu 2/3 teilt. Hierdurch wird erreicht, dass bei nur einem zu schließenden Fahrzeug nicht die gesamte Schleusenkammer mit Wasser auf- oder abgefüllt werden muss.

Nach Passieren der Schleuse Kostheim erreichen wir nach weiteren 3km Fahrt auf dem Main um 14,40h die Einmündung in den Rhein bei km 497.

Es geht nun bei stärkerem Schiffsverkehr und mit höherer Geschwindigkeit (17,5 km/h mit Verbrauch 50l/h) rheinabwärts. Voraus am westlichen Rheinufer liegt die Uferpromenade von Mainz und danach auf der östlichen Seite Hessens Landeshauptstadt Wiesbaden. Die folgenden Rheinufer des Rheingau zeigen einen breiten kilometerweiten Uferstreifen mit Weinbergen und vielen Städtchen wie Eltville, Hattenheim, Winkel. Im Hintergrund erheben sich Berge; der Rhein ist teilweise durch eine Auen-Landschaft mit vielen Nebenarmen geprägt.

Bei Rüdesheim & Bingen (Rhein-km 527) ist das 'Tor' zum Mittelrhein, der 'Gebirgsstrecke'. Durch die Strömung von ca. 8km/h fährt die 'Rudolf-Thea' nun mit 22km/h rheinabwärts. Vorbei an Assmannshausen mit den markanten aus dem Wasser neben der Fahrrinne ragenden Felsen 'Großer und kleiner Leisten', Trechtingshausen, Niederheimbach, Lorch, Bacherach und Kaub erreichen wir bei regnerischem Wetter Oberwesel. Hier beginnt

die 'Wahrschaustrecke' mit den engen Kurven und den Gebirgsfelsen; Höhepunkt ist der Loreley-Felsen, den wir um ca. 17,30h passieren. Danach folgen die sehenswerten Ufer-Städte St. Goar, St. Goarshausen, Ehrenthal und Boppard. Zahlreiche Burgen an den Ufern werden in der Dunkelheit angestrahlt. Auf dem Rhein ließe sich jetzt ohne Radar nicht mehr fahren.

Gegen 19,30h gehen wir in Ufernähe bei Rhens (km 582) mit dem Bug gegen den Strom vor Anker und beenden die heutige Fahrstrecke.

Di

Der Tag beginnt um 6h: Maschine an, Anker auf, Wendemanöver und weiter geht es mit ca. 20km/h rheinabwärts. Nach 45min erreichen wir Koblenz. Die Festung Ehrenbreitstein und das 'Deutsche Eck' bilden bei der noch herrschenden Dunkelheit eine sehenswerte 'angestrahlte' Kulisse.

Wir fahren mit der 'Rudolf-Thea' km für km, vorbei an Neuwied, Andernach, Linz am Rhein, Remagen, Oberwinter, Bad Honnef, Königswinter nach Bonn. Inzwischen ist die Sonne aufgegangen, die vorüberziehenden Ufer gewähren wieder Ausblicke auf Weinberge, Städte mit ihren Kirchen, Burgen und Schlösser.

Um 10h zieht in Rhein-km 654 Bonn vorbei: im Rückblick liegt rechtsrheinisch die Bergruine/Hotel Petersberg (ehemaliges Tagungszentrum der Bundesregierung), voraus linksrheinisch das DHL-Hochhaus und das danebenliegende Bundeshaus ('Langer Eugen', der kleine Bruder bezüglich der Höhe des DHL-Hochhauses); danach erscheint die Uferpromenade von Bonn. Der Sonnenschein, jedoch mit starkem Wind und Temperaturen um 5grad, lädt zwar zum Schauen aber nicht zum Biergarten-Besuch ein. Die Photovoltaik-Anlagen an der Südseite der Kennedybrücke freuen sich ebenfalls; eine gelungene Idee, diese hier zu installieren.

Jetzt geht es Schlag auf Schlag: 11,30h, Rhein-km 689 > Köln. Ich bewundere die architektonisch herausragenden Büro-/Wohngebäude entlang des ehemaligen Hafenkais in der Nähe der Südbrücke. Wer hier residiert, verfügt über entsprechende Geldbeträge ! Unmittelbar schließt sich der 'Kölner-Hingucker' an mit dem Kölner Dom und der Hollenzollernbrücke.

Heute ist der Tag der großen Städte am Rhein: es folgt nach ca 3-stündiger Fahrt in Rhein-km 744 Düsseldorf, die Landeshauptstadt von NRW. Nach den charakteristischen 'Düsseldorfer Kurven', u.a. dem 'Düsseldorfer Knie' sind die für Düsseldorf charakteristischen Ansichten zu sehen: die Kniebrücke über den Rhein, dahinter am rechtsrheinischen Ufer der Fernsehturm, das Landtagsgebäude und im Hintergrund die Uferpromenade der Düsseldorfer Altstadt.

Den Abschluss großer Städte bildet heute Duisburg (Rhein-km 780). Hier wird das Bild ebenso wie im weiteren Rheinverlauf durch riesige Industriekomplexe (Stahlwerke, Kraftwerke, etc.) geprägt. Von dem größten Binnenhafen Europas in Duisburg ist bei der Vorbeifahrt auf dem Rhein nur die Einfahrt zu erkennen.

Die Nacht verbringen wir vor Anker in Rhein-km 846 in der Nähe von

Mi

Start wieder um 6h. Holland ist erreicht, in Millingen a/d Rijn wechselt in km 867 die Bezeichnung 'Rhein' in 'Waal'.

Um 8h geht mit sehenswerter Kulisse achteraus die Sonne auf. Ansonsten ist es mit 2grad frisch mit steifer Brise; eben Kaltfront-Wetter.

Die 'Rudolf-Thea' setzt die Fahrt mit 19km/h fort, um ca. 8,30h wird Nijmegen erreicht. Hier zweigt der Maas-Waalkanaal ab, der bei einem Törn nach Maastricht befahren werden müsste.

Es herrscht, wie schon gestern ab Duisburg, starker Schiffsverkehr: die holländischen Häfen sind eben nicht weit. Es begegnet uns die 'Corvada', die mit 3 Schwesterschiffen zu den größten Container-Schiffen in der Binnenfahrt gehört. Die Schiffe sind mit ihren Gestellen im Laderaum ausschließlich für den Transport von Containern konzipiert. Sie fassen mit 6 TEU neben- und 17TEU hintereinander 102TEU pro Lage. Die Bezeichnung TEU (Twenty-foot Equipment Unit) für einen 20'-Standardcontainer (6,058mx2,438mx2,591m) kann nicht direkt auf die Anzahl Container übertragen werden, da es auch 40'-Container gibt. Die 'Corvada' hat heute 6Container nebeneinander und 7hintereinander in 4 Lagen, also 168 Container geladen.

An den Ufern des Waal sind hinter den Deichen in der Ferne die holländischen Ortschaften mit Kirchtürmen und Windmühlen zu erkennen. Die Bühnen am Fluß sind fast alle mit rot-weißen, bzw. grün-weißen Baken bezeichnet. Außerdem ist der Waal durchgehend am rechten Ufer mit Oc.R. und am linken Ufer mit Oc.G. befeuert und zT betonnt.

In km 934 passieren wir die Martinus Nijhofbrug, eine alte Eisenbahnbrücke mit einer halbrunden Gitterstahlstabkonstruktion und unmittelbar dahinter die neuere an Stahlseilen hängende Betonbrücke mit zwei Pylonen. Aus der entfernten Perspektive sehen beide Brücken wie eine aus, zumal auch noch die Pfeileraufteilung paßt. Beide Brückenkonstruktionen erscheinen 'übereinandergelegt', was einen Bauingenieur vielleicht zu neuen Phantasien anregen könnte.

Ab km 953 bei Gorinchem heißt der 'Waal' nun 'Boven Merwede', danach 'Beneden Merwede'. Die Fahrt führt uns weiter ab Dordrecht über den 'Noord' und ab Krimpen a/d Rijn über die 'Nieuwe Maas' durch das Stadtgebiet von Rotterdam. Die 'Nieuwe Maas' geht in den 'Nieuwe Waterweg' über. In Hoek van Holland münden diese Wasserläufe des Rhein-Deltas in die Nordsee.

Die Ufer ab Werkendam (Trennung Boven Merwede in Nieuwe Merwede und Beneden Merwede) werden jetzt geprägt von Werften und sonstigen mit der Schifffahrt in Zusammenhang stehenden Industrien. Hinzu kommen natürlich die Wohngebiete in den großen Städten. Es ergeben sich überall interessante Perspektiven und Motive. Besonders fallen mir immer wieder die architektonischen Ideen in Holland auf.

Ein herausragendes Erlebnis ist für mich die Durchfahrt durch das Stadtgebiet von Rotterdam. Es sprengt den Umfang dieses Berichtes, weitere Einzelheiten auszuschmücken; im Bildband zu diesem Bericht sind einige Highlights zu sehen.

Die weiteren ca. 30km Fahrt bis nach Hoek van Holland bis zur Einfahrt dort in den Europort führen an den ausgedehnten Hafenanlagen vorbei. Da diese teilweise hinter dem Uferdeich liegen, kann die volle Dimension dieses größten Hafens Europas nur erahnt werden.

Kurz vor Hoek van Holland passieren wir die riesigen Sperranlagen, die bei besonderen Sturmflutlagen geschlossen werden, um das Hinterland vor Überflutung zu schützen. Der Tidenhub beträgt hier übrigens ca. 2m.

Im Europort fahren wir an dem uns zuvor telefonisch zugewiesenen Verladekai für Kohle vorbei. Da der Ladetermin noch nicht endgültig feststeht (geplant 23h), machen wir um 17h an einem Dalben-Warteplatz im Hartelhafen fest.

Bei der Fahrt im Europort (ca. 10km) sind einige der riesigen Hafenbecken mit ihren Ladekränen für Container, sowie die riesigen Öltankanlagen zu sehen. Bei einer natürlichen Wassertiefe von 24m (jetzt bei Flut, Tidenhub ca. 2m) und der unmittelbaren Nähe zur Nordsee wird die Konkurrenzlosigkeit dieses Hafens erkennbar.

Um 20h kommt dann doch schon der Anruf, dass die 'Rudolf-Thea' zum Beladeplatz im Mississippihafen verholten kann. Danach beginnt auch unmittelbar der Ladevorgang von 2050t Kohle. Bei starkem Wind und trotz Regen staubt es mächtig, sodass nach Abschluss der Beladung gegen 23h unsere 2 Decksleute das Schiff noch abspritzen. Nach Verholung der 'Rudolf-Thea' zurück an den Dalben-Warteplatz beginnt um 23,30h die Nachtruhe.

Do

Um 5h legt die 'Rudolf-Thea' ab. Für die Rückfahrt wird die gegenüber dem gestrigen Fahrtweg kürzere südliche 'Umgehung' des Stadtgebietes Rotterdam gewählt: wir fahren in den unmittelbar im Europort beginnenden Hartelkanal bis zur Oude Maas, die uns 27km später nach Dordrecht führt; hier schließt sich sozusagen der Kreis, denn gestern sind wir hier in die Noord Ri Rotterdam abgebogen.

Bei der Durchfahrt in Dordrecht fällt mir besonders die Kirche mit ihren Turmuhren auf, die wie Kronen aussehen.

Es ist jetzt 9h, das Wetter ist bewölkt, trocken, 5grad; Wind hat nachgelassen. Die weitere Fahrt Richtung D führt über die Merwede's, den Waal und ab Millingen a/d Rijn wieder auf den Rhein.

Bei regnerischem Wetter passieren wir mit 12km/h am Nachmittag Thiel (Abzw Rijn-Amsterdam-Kanal) und am Spätnachmittag Nijwegen. Kurz vor der Grenze NL/D verabschiedet sich Holland mit einem tiefrot-leuchtenden Sonnenuntergang achteraus. Um 18,30h kommt das Bunkerboot längsseits; bei gedrosselter Fahrt (4km/h) wird noch Sprit gebunkert, bevor die 'Rudolf-Thea' gegen 20h für die Nachtruhe im Hafen von Emmerich festmacht.

Fr

Heute ist mein 'Abschiedstag', denn nach der Fahrtstrecke in die Industrielandschaft des Niederrheins hinein gehe ich gegen Mittag bei einem Zwischenstopp der 'Rudolf-Thea' in Duisburg von Bord. Ich verabschiede mich vom Käpt'n Rolf K. und der Mannschaft Anton und Stan aus Tschechien. Dann beginnt der letzte Teil meiner 'Frachtschiffreise' mit dem Zug nach Hannover.

Fazit

Die Fahrt mit der 'Rudolf-Thea' hatte 2 Charaktere:

- die Fahrt auf dem Rhein mit den auch sehr unterschiedlichen und sehenswerten Perspektiven des Mittelrheins mit den eindrucksvollen Gebirgsabschnitten, sowie des industriell geprägten Niederrheins bis zur holländischen Grenze
- die Fahrt in den weitverzweigten holländischen Gewässern mit den typisch holländischen Uferlandschaften, kleinen Städten und dem Ballungszentrum Rotterdam einschl. der gigantischen Europort-Hafenanlagen.

Bei der Frage, was mir besser gefallen hat, bin ich zwiegespalten: beide Teile muss man gesehen und erlebt haben.

Die Atmosphäre und der Komfort an Bord der 'Rudolf-Thea' waren wie schon bei meiner Reise im Vorjahr hervorragend und zum Wohlfühlen bestimmt. In Gesprächen mit dem Schiffsführer Rolf K. habe ich viele technische Details zum Schiff, zur durchfahrenen Strecke, zur Seemannschaft, zum Berufsstand der Binnenschiffer und natürlich auch zu deren täglichen Problemen erfahren. Hieran war ich sehr interessiert; die Erwartungen wurden auch dieses Mal voll erfüllt, hierfür bedanke ich mich.

Ich habe mich wohlgeföhlt und würde jederzeit wiederkommen.

feS-.-.-