Fahrt mit dem MTS Aubrig / Februar 2021

Am 06.02.2021 ging es wieder an Bord des MTS Aubrig.

In der ersten Woche beherrschten eisige Kälte und das viele Wasser den Alltag an Bord, am Ende meines Einsatzes hatten wir schon fast frühlingshaftes Wetter!
Während meines dreiwöchigen Einsatzes auf dem Tanker waren wir wieder im Einsatz zwischen Mannheim und Frankfurt - Höchst. In 8 Fahrten haben wir etwas mehr als 8000 Tonnen Rapsöl von Mannheim nach F. – Höchst geschippert.
Am Sonntag 28.2.2021 kam der Eigner, Markus Züger, wieder an Bord und für mich ging es dann wieder nach Hause.
Der nächste Einsatz wird voraussichtlich im Juli – August stattfinden.

Erste Woche / 3 Fahrten Mannheim – Frankfurt - Höchst – Mannheim mit je 1000 Tonnen Rapsöl

Der Mazda wird an Bord gehoben / Bereit für die Talfahrt

Bei Bunge in Mannheim hoben wir mit dem bordeigenen Kranen meinen Mazda an Bord. Wegen der aktuellen Corona Situation, habe ich es vorgezogen mit dem Auto anzumustern und nicht wie üblich mit dem Zug. In Folge des Hochwassers mussten wir die Nacht noch in Mannheim verbringen, da in

Wir passieren Worms, viel Wasser!

Mainz die Hochwassermarke II noch überschritten war. Am Sonntagmorgen verlassen wir um 06.00 Uhr den Hafen von Mannheim. Wir passieren Worms, der Pegel ist hier unterhalb der Hochwassermarke II. In Mainz ist die Hochwassermarke II immer noch überschritten, aber das Wasser ist in unserem Abschnitt leicht am Fallen. Wir dürfen nur mit 20 Km/h zu Tal Fahren und müssen 1/3 vom Ufer wegbleiben. Viel Wasser, sehr viel Wasser und grosse Strömung herrschen auf dem Rhein. Einziger Vorteil, die Maschine läuft ganz langsam und wir verbrauchen sehr wenig Gasöl (Diesel). Um 09.00 Uhr fällt der Pegel in Mainz 1 cm unter die Hochwassermarke II, wir können somit durchfahren und

Einfahrt in den Main / Rechts geht es zur Schleuse Kostheim heute fahren wir links in Richtung Wehr

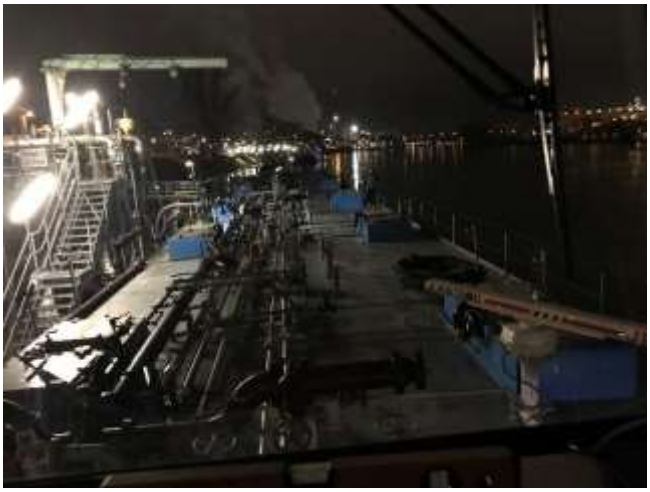
ohne Probleme in den Main einfahren anschliessend und nach F. – Höchst fahren. Gut gepokert! Auch die Einfahrt in den Main ist nicht ganz ohne! Wo genau ist die Uferlinie, Land unter auch hier und die Strömung muss beim Einfahrtsmanöver genau mit einkalkuliert werden! Vorsicht ist wie immer die

Das Wehr direkt vor uns, volle Konzentration / Durchfahrt durch das Wehr, ohne Probleme!

Mutter der Porzellankiste. Die Zufahrt zu der Schleuse ist gesperrt, wir müssen über das Wehr fahren. Für mich schon etwas speziell, bis jetzt habe ich von solchen Sachen nur gehört aber noch nie selber

Schleuse Kostheim überflutet

erlebt. Etwas angespannt, fahre ich auf das geöffnete Wehr zu. Alles ist gut signalisiert und die Durchfahrt ist mehr als nur bereit genug. Nach dem Passieren des Wehres fällt doch eine gewisse Anspannung von mir ab. Die Talfahrt ist dann wieder ganz eine andere Geschichte.
Eindrücklich und eigentlich gar nicht vorstellbar, die ganze Schleuse Kostheim ist mehr als einen halben Meter überflutet. Mit knapp 6,5 Km/h geht es im Anschluss auf dem Main zu Berg, auch hier eine



Löschstelle in F. -Höchst

unglaubliche Strömung. An der Löschstelle in F. – Höchst haben wir die nächste Herausforderung vor uns, der ganze Uferweg ist überflutet und das Festmachen stellt die ganze Besatzung auf die Probe!
Das Löschen erfolgt natürlich einmal mehr in der Nacht. Am Morgen drehen wir zu Tal, die Temperaturen sind nun deutlich unter 0 Grad. Im Verlaufe der Talfahrt beginnt es zu schneien und es wird rutschig an Bord!

Unterwasser Schleuse Eddersheim / Durchfahrt zu Tal beim Wehr Kostheim voll Konzentration

Etwas später erreichen wir wieder das Wehr und die Anspannung steigt wieder! Das Wasser versetzt den Tanker in Richtung Schleuse, es heisst den mittleren Pfeiler des Wehres etwas anzuhalten. Die Durchfahrt funktioniert bestens, ein weiteres Abenteuer lassen wir hinter uns! (Siehe Video!)

Wieder auf dem Rhein zu Berg / Im Steuerhaus Kartenplotter Tresco und Radar

As wir wieder auf dem Rhein zu Berg fahren, haben wir nun ganz schön Schnee auf Deck. Die Bergfahrt ist kein Problem, wir sind aber so ziemlich alleine unterwegs. Die Schifffahrt ist immer noch sehr eingeschränkt, nur gerade zwischen Mannheim und Mainz ist der Rhein noch befahrbar der Rest ist infolge des Hochwassers gesperrt. Trotzdem heisst es schön Vorsichtig ans Werk zu gehen, da wir beim Überschreiten der Hochwassermarke I immer noch 1/3 vom Ufer wegbleiben sollten. Die Temperaturen sind nun ganz schön in den minus Bereich abgerutscht, zum Glück haben wir eine gute Heizung an Bord. Wir erreichen etwas nach Mitternacht wieder Mannheim und machen an unserer Ladestelle fest.
Um 06.00 Uhr beginnen wir wieder mit Laden und um 15.30 Uhr können wir ablegen. Das Abschlauchen hat nicht so funktioniert wie es sollte, der Verladearm konnte von der Verladestelle infolge der tiefen Temperaturen nicht abgepumpt werden. Nach einer Stunde ist das Problem behoben, wir aber haben eine Stunde verloren! Die tiefen Temperaturen führen nun auch noch dazu, dass die Diffenébrücke nicht mehr geöffnet werden kann! Diese Brücke können wir bei diesem Wasserstand nur passieren, wenn sie geöffnet wird. Unglaublich ein paar Grad minus und schon beginnen überall die Probleme. Aber wann hatten wir auch das letzte Mal so tiefe Temperaturen.

Hafenschleuse Mannheim

Zum Glück können wir den Hafen Waldhof auch über die Hafenschleuse Mannheim verlassen und sind nicht eingeschlossen. Über den Neckar erreichen wir dann wieder den Rhein. Durch diese Verzögerungen beim Laden und das anschliessende passieren der Schleuse werden wir aber heute F. – Höchst

Zu Tal oberhalb Nierstein / Wir gehen unterhalb des Mains vor Anker

nicht mehr erreichen, da die Einfahrt in den Main ab 17.30 Uhr gesperrt wird. Das Wasser ist jetzt soweit zurückgegangen, dass die Schleuse Kostheim ihren Betrieb wieder aufnehmen kann. Bevor die Schleuse wieder schleusen kann, muss natürlich zuerst alles abgecheckt werden und auf Schäden untersucht werden. Wir erreichen Mainz erst etwas nach 19.00 Uhr und gehen unterhalb des Mains vor Anker. Am nächsten Morgen soll uns die Wasserschutzpolizei über das weitere Vorgehen informieren! Bereits um 07.00 Uhr bin ich im Steuerhaus um zu hören, wann wir in den Main einfahren können. Wie von mir angenommen, sind die Informationen der Wasserschutzpolizei doch mehr als nur dürftig. Das führt dazu, dass diverse Kollegen ganz schön nervös werden und ihre Anker bereits kurz nach 08.00 Uhr hochdrehen! Es dauerte aber noch etwas länger bis die Fahrt wieder freigegeben wird. Erst um 10.00 Uhr können wir die Fahrt wieder aufnehmen. Da wir gestern die Ersten waren die vor Anker gegangen sind, dürfen wir nun auch als Erste in den Main einfahren. So geht das!

Wir fahren in den Main / Das Wasser ist etwas gefallen bei der Schleuse Kostheim

Wir fahren in den Main ein, an der Schleuse in Kostheim ist das Wasser schon etwas zurückgegangen.

Wehr Kostheim

Die Tore am Wehr sind immer noch offen, dürfen aber jetzt nicht mehr befahren werden. Das Schleusen geht heute sehr schnell, da der Unterschied nur minimal ist. Weiter geht es zu Berg in Richtung

Löschstelle F. - Höchst

F. – Höchst. Die Strömung ist immer noch sehr stark, wir erreichen unseren Bestimmungsort und können direkt auf die Löschstelle fahren um auszumessen und um Proben zu nehmen. Bis wir aber mit dem Löschen beginnen können ist dann immer eine etwas andere Geschichte. Es dauert meistens

Schleuse Eddersheim / Schleuse Kostheim

noch etwas, man lässt sich hier in F. – Höchst immer etwas Zeit oder die Schiffer haben ja Zeit! Am morgen früh drehen wir wieder zu Tal und passieren die Schleuse Eddersheim es ist immer noch eisig

Es geht zu Berg auf dem Rhein

und kalt. Die Schleusen sind für uns klar und so erreichen wir innerhalb von etwas mehr als 2 Stunden wieder den Rhein. In Mannheim warten sie schon auf uns, wir sollen gleich wieder laden. Das Wetter

Alles gefroren, das Tau wird in der Wohnung aufgetaut / Mannheim / Einfahrt in den Neckar

Morgenstimmung auf der Talfahrt

zeigt sich von seiner besten Seite über die Hafenschleuse erreichen wir um 13.00 Uhr die Ladestelle und können gleich mit dem Laden beginnen. Kurz nach 21.00 Uhr sind wir fertig und fahren im Anschluss wieder vor die Schleuse. Die Diffenébrücke kann wegen der anhaltenden Kälte immer noch nicht geöffnet werden. Wir können somit um 22.00 Uhr Feierabend machen, da die Schleuse nicht rund um die Uhr arbeitet! Somit hat diese Kälte doch noch etwas Gutes! Um 07.30 Uhr passieren wir die Schleuse und fahren über den Neckar wieder zurück auf den Rhein. Die Morgenstimmung ist super

Stefan am Fahren, gelernt ist halt gelernt / zu Tal oberhalb des Mains

und entschädigt immer etwas für das frühe Aufstehen. In der ersten Woche hatte ich wieder einmal etwas Gesellschaft, Stefan Broger ein Schulschiffkollege begleitet mich. Er ist mittlerweilen bereits zum dritten Mal mit am Bord.
In F. – Höchst ist der Steiger Nummer 2 für uns klar, wir können am späteren Nachmittag mit löschen beginnen. Um 04.00 Uhr sind wir fertig und können auf dem Steiger liegen bleiben. Wir schlafen bis 09.00 Uhr, es ist schliesslich auch Samstag und fahren anschliessen nach Raunheim. Wir machen hier längsseits des MTS Pilatus, der wie wir ebenfalls Rapsöl von Mannheim nach F. – Höchst fährt, fest. Das Anlegemanöver erfolgt Rückwärts und bei der Strömung sind alle an Bord sowie natürlich die Motoren des MTS Aubrig mal wieder gefordert, ohne den Bugstrahler im Vorschiff wäre das Manöver gar nicht machbar.

MS Colorado die SRN AG hatten auch einmal ein Schiff mit diesem Namen / Auf der Löschstelle

Nach einer Woche im Einsatz ist im Kühlschrank so langsam aber sicher gähnende Leere, ein Einkauf ist nun zwingend nötig und eine Nacht mit etwas Ruhe tut allen an Bord gut.

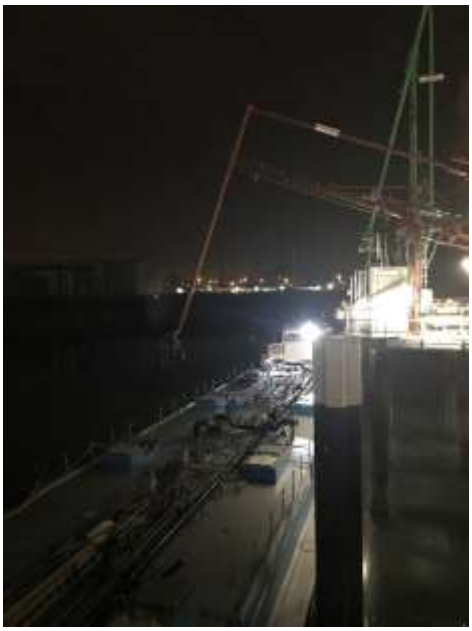
Pause in Raunheim

Hier in Raunheim geht Stefan Broger auch wieder von Bord. Mein Schulschiffkollege ist ein super Koch und ich habe jetzt bestimmt wieder 2 Kilogramm mehr auf den Rippen! Danke Stefan es war super und hat Spass gemacht!
Am Sonntagmorgen fahren wir um 09.00 Uhr gemütlich nach Mannheim und machen im Kaiser Wilhelm Hafen fest. Die nächste Woche wird doch recht happig!

Schiffsmühle Ginsheim / Am Überholen / Wir passen wieder unter der Diffenébrücke durch

Zweite Woche / 3 Fahrten Mannheim – Frankfurt - Höchst – Mannheim mit je 1000 Tonnen Rapsöl

In der zweiten Woche laden wir am Montag, Mittwoch und Freitag jeweils 1000 Tonnen Rapsöl. Vor uns ladet immer MTS Pilatus welcher ebenfalls 1000 Tonnen nach F. – Höchst transportiert. Wir können immer kurz nach 13.00 Uhr auf den Steiger fahren und um 13.30 Uhr mit Laden beginnen. Wir sind dann um +/- 20.30 Uhr fertig und fahren dann um 21.00 Uhr zu Tal. Für das Verlassen des Hafens

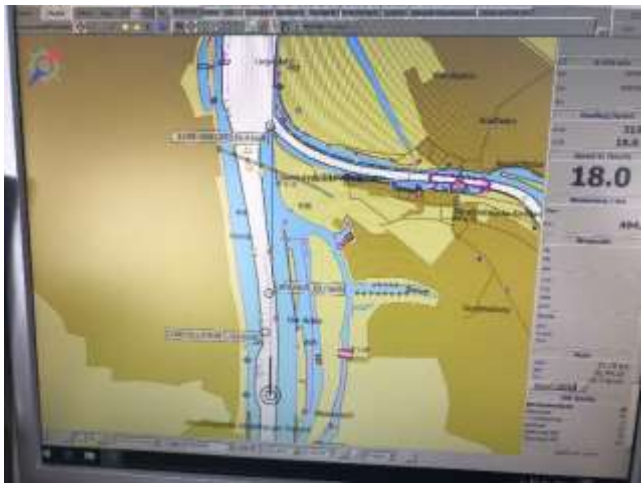


Wir beginnen mit Laden / Der Verladearm geht hoch, wir sind fertig mit Laden

Waldhof benötigen wir schon mal gut eine halbe Stunde. Dabei müssen wir jedes Mal die Diffenébrücke passieren, welche mehr oder weniger gar nicht signalisiert respektive nicht beleuchtet ist. Zum Glück haben wir Radar und entsprechende Scheinwerfer welche wir hier für die Durchfahrt einsetzten.

Die Diffenébrücke direkt vor uns / Ausfahrt Hafen Waldhof

Bis Mainz benötigen wir gut 3 Stunden, bis wir dann die Schleuse Kostheim erreicht ist es meistens + / - 01:00 Uhr in der Führ. Ich fahre die Stecke von Mannheim nach F. – Höchst selber, der Steuermann ist am Schlafen und in den Schleusen kommt der Matrose zum Festmachen. Wenn wir dann am Löschen sind ist dann der Steuermann wieder verantwortlich. Ganz wenig Ökonomie der Kräfte versuchen wir auch hier zu leben. Wenn wir ein vernünftiger Schleusenmeister auf der Schleuse haben, ist



Einfahrt in den Main am Tresco resp. der Wirklichkeit in der Nacht

um diese Zeit die grosse Schleuse bereit, ansonsten müssen wir in die Bananenschleuse fahren. Das Befahren dieser eher speziellen Schleuse erfordert in der Nacht dann noch viel mehr Aufmerksamkeit als am Tag. Beim Hochschleusen geht es dann auch noch schnell in die Wohnung, der Coffeinspiegel muss dann dringend aufgefrischt und ergänzt werden. Bis wir dann F. – Höchst erreichen dauert

Die grosse Schleuse von Kostheim in der Nacht

Schleuse Eddersheim nach der Schleuse geht es noch etwa 30 Minuten bis zur Löschstelle

Wir erreichen kurz vor 04.00 Uhr die Löschstelle in F. – Höchst

es dann nochmals knapp 3 Stunden. In diesem Abschnitt kommt es immer drauf an wie es mit den Schleusen klappt.
Wenn wir F. – Höchst um 04.00 Uhr erreichen ist unser Vorgänger noch nicht ganz fertig und wir müssen bis 07.30 Uhr meistens warten. Wenn wir dann auf dem Löschsteiger liegen geht es immer nach demselben Ablauf, Ausmessen und Probe nehmen und im Anschluss beginnen wir mit Löschen sofern die Leute vom Betrieb kommen. Für mich heisst es dann erstmal ab ins Bett und ein paar Stunden

schlafen. Wenn der Tanker leer ist und die Papiere erledigt sind, drehen wir zu Tal und machen uns wieder auf den Weg nach Mannheim. Eine absolute Fleissarbeit und wenn nicht gerade Hochwasser ist auch ganz unspektakulär. Es ist aber nicht der Schiffer der entscheidet wohin die Reise geht, sondern die Disponenten der Reedereien die natürlich versuchen die Schiffe möglichst gut und gewinnbringend einzusetzen. In unserem Fall ist es die Reederei Deymann, Tankrode Hamburg mit Udo Harms. Die Woche schliessen wir am Samstagnachmittag ab nachdem wir in Rauenheim festgemacht haben. Die Woche war anstrengend, der Tanker war eigentlich von Montag bis Samstag nonstop im Einsatz. Natürlich haben wir uns entsprechen organisiert und alle hatten entsprechende Ruhezeit, aber das Schlafen ist nicht ganz so einfach, wenn immer irgendein Motor läuft. Alle an Bord fallen an diesem Samstagabend jedenfalls früh ins Bett und geniessen die Ruhe an Bord.
Am Sonntag fahren wir dann wieder ganz gemütlich zu Berg und machen wieder im Kaiser Wilhelm Hafen fest. Am Sonntagabend haben wir eine ganz spezielle Abendstimmung im Hafen, man muss manchmal auch an kleinen Dingen Freude haben oder noch wichtiger diese auch sehen!

Unser Liegeplatz in Mannheim / Abendstimmung am Sonntagabend in Mannheim

Dritte Woche / 2 Fahrten Mannheim – Frankfurt - Höchst – Mannheim mit je 1000 Tonnen Rapsöl

In der dritten Woche haben wir es etwas ruhiger, es stehen nur 2 Fahrten an, Ladetermine sind am Montag und Freitag. Am Mittwoch können wir dann einmal den Service und Ölwechsel an der

Pjotr und Kamil am Anschlauchen, wir beginnen mit Laden / Zu Tal in der Nacht vor uns Bergfahrt

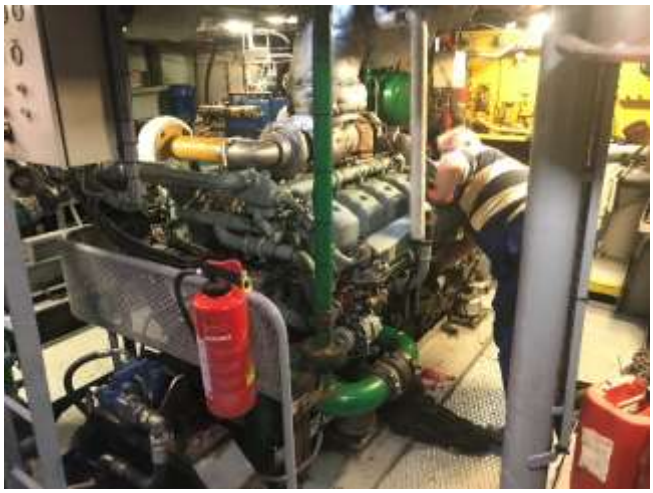
Hauptmaschine einplanen. Es läuft alles wie gehabt, um 14.00 Uhr läuft das Rapsöl bei Bunge wieder

Weisenau auch hier wird Tag und Nacht gearbeitet / In F. – Höchst fahren wir auf den Wartesteiger

einmal in unsere Tanks. Im Anschluss geht es zu Tal, heute hat es relativ viele Bergfahrt in der Nacht. Mit Hilfe des Kartenplotters Tresco und des Radars kann man aber ohne Probleme die bergfahrenden Schiffe ausmachen und von den vor Anker liegenden Schiffen unterscheiden. Lange nicht alle Schiffe fahren Tag und Nacht! Wir dürfen 18 Stunden fahren, da in jeder Schicht der Steuermann ebenfalls das Patent hat, im Verkehr Mannheim – Frankfurt haben wir aber eigentlich kein Problem. Alles klappt bestens, wir sind wieder um 04.00 Uhr in F. – Höchst und müssen wie gewöhnlich bis 07.30 Uhr warten bis wir auf den Löschsteiger fahren können. Heute hat es gar keine Schiffe, ausser dem MTS Pilatus,

Es geht nach dem Löschen wieder zu Tal / Pause mal wieder in Raunheim

in Höchst, wir kommen im Anschluss sofort ans Löschen. Nach dem Ausfüllen der Löschpapiere geht es sofort wieder zu Tal. Die ganzen Papiere müssen dann an Bord eingescannt werden und per Mail an die Reederei geschickt werden. Manchmal geht das besser und manchmal schlechter das Internet ist nicht immer ganz stabil und ab und zu muss man halt auch etwas Fluchen! In Rauenheim machen wir längsseits eines Frachters fest und bleiben hier am Mittwoch liegen. Wir nützen diesen Tag um an



Pjotr und Kamil machen Service am Mitsubishi, es braucht 130 Liter Oel!

unsere Hauptmaschine Service und Ölwechsel zu machen. Solche «Freitage» sind eigentlich eher selten. Für diese Servicearbeiten ist alles Nötige an Bord. In einem Öltank haben wir immer entsprechendes Öl dabei, welches wir, wenn nötig bei jeder Bunkerstation ergänzen können. Auch die diversen Ölfilter sind vorhanden und müssen nach dem Wechseln auch wieder ergänz resp. bestellt werden. Es ist wichtig, dass alle Maschinen an Bord ihre regelmässigen und seriösen Wartungen bekommen.

Der grosse Hilfsmotor und der kleine Hilfsmotor

Für einen Partikulier ginge ein Schaden an der Hauptmaschine schnell an die Substanz! Zum Erzeugen des Stromes haben wir 3 Hilfsmotoren, zwei im Maschinenraum sowie einen im Vorschiff. Der Motor im Vorschiff läuft meistens, wenn wir irgendwo über Nacht liegen damit es einmal etwas Ruhe gibt! Ansonsten laufen die beiden kleinen Hilfsmotoren abwechslungsweise nach einem festen Plan damit beide in etwa gleich viel Stunden laufen. Der grosse Hilfsmotor läuft jeweils, wenn wir am Löschen sind und die Förderpumpe zusätzlich angetrieben werden muss und dadurch der Stromverbrauch entsprechend ansteigt. Ebenfalls in die Wartungsarbeiten einbezogen werden muss natürlich der Motor des Bugstrahlers. Ohne den Bugstrahler würden alle Manöver mit dem Tanker anspruchsvoller. Die Matrosen von heute sind sich gewohnt, dass der Kopf des Schiffes ganz genau an die Poller zum Festmachen gefahren werden! Die Taue an Bord sind auch sehr dick und können nicht so einfach über einen Poller geworfen werden.

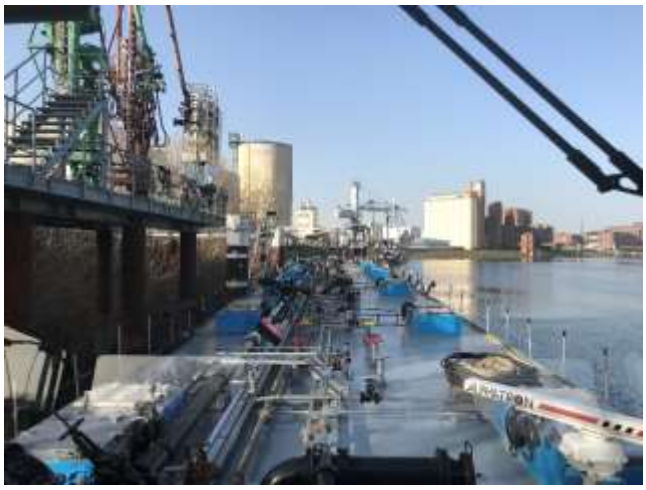
Elektro Installationen oder ohne Strom geht nichts an Bord / Der Clayton der grosse Wasserkocher

Am Donnerstagmorgen geht es wieder zu Berg, es hat heute etwas Nebel! Auch in dieser Situation kommt natürlich wieder das Radar ganz selbstverständlich zum Einsatz. Natürlich ist bei solchen Nebelfahrten absolute Konzentration angesagt! Zum Glück lichtet sich der Nebel aber schnell wieder und wir können unbeschwert in Richtung Mannheim schippern. In Mannheim werden wir heute noch

Zu Tal auf dem Main es hat heute etwas Nebel / zu Berg auf dem Rhein Sonnenaufgang

Moderner Schubverband / Am Bunkern in Mannheim, wir brauchen 16000 Liter Diesel

bunkern. Über unseren Disponenten habe ich 16000 Liter Gasöl bei Rhein plus bestellt 1000 Liter für den Bugstrahler und 15000 Liter für die Hauptmaschine. Um 14.00 Uhr liegen wir längsseits bei der Bunkerstation und das Gasöl läuft in unsere Bunker. Über die Hafenschleuse erreichen wir im Anschluss wieder unsere Ladestelle. Morgen werden wir um 06.00 Uhr wieder mit laden beginnen.



Über die Hafenschleuse Mannheim fahren wir zu unserer Ladestelle im Hafen Waldhof

Fähren von Nierstein / Neuer Tanker der Reederei Fluvia aus Basel

Bei der Firma Bunge funktioniert das immer bestens! Kurz nach 06.00 Uhr läuft das Rapsöl wieder in unsere Tanks und um 14.00 Uhr geht es schon wieder zu Tal. Für mich die letzte Talfahrt, in Mannheim kommt dann der Eigner wieder an Bord. Der Wasserstand ist immer noch hoch, aber mittlerweilen ist die Schifffahrt wieder überall frei. Es kommen heute auch wirklich viele Schiffe zu Berg! Wir erreichen

Grosses Containerschiff / Begegnung mit einem Schubverband an der Strassenbrücke Kostheim

Wir erreichen wieder einmal die «Giftmischerei» F. – Höchst, es raucht an allen Ecken und Enden

Frankfurt – Höchst um 20.00 Uhr und löschen dann mal wieder in der Nacht. Am nächsten Morgen fahren wir wieder nach Raunheim. Nach dem Festmachen gehen Pjotr und Kamil noch etwas schlafen, sie waren mal wieder die ganze Nacht im Einsatz.
Danach ist Einkaufen angesagt, der Tanker wird im Anschluss noch eine Reise mit Rapsöl nach Frankfurt machen und dann mit Rapsöl nach Gent fahren. Im Anschluss wird der MTS Aubrig wieder Palmöl in Rotterdam für Frankfurt laden.

Wir liegen nach dem Löschen in Raunheim / Stimmung am Abend

Am Sonntagmorgen legen wir um 07.00 Uhr in Rauenheim ab, um 14.00 Uhr wird der Markus Züger in Mannheim wieder an Bord kommen.

Der Anflug auf den Flugplatz Frankfurt / Die letzte Bergfahrt nach Mannheim in dieser Ablösung

Auf der Bergfahrt muss ich noch die Wohnung auf Vordermann bringen, ein Teil habe ich gestern schon erledigt. Bettwäsche waschen und packen und dann ist alles klar in der Wohnung.
Unterhalb Gernsheim gibt es noch Besuch, die Wasserschutzpolizei aus Mainz kommt an Bord. Für mich kein Problem, diesmal sollte eigentlich alles in Ordnung sein. Alles wird mal wieder ganz genau angeschaut, leider stimmt mit dem Schifferdienstbuch von Kamil etwas nicht! Das kostet dann mal 35.-- Euro! Damit können wir gut Leben und ich möchte gerne die Arbeiten im der Wohnung abschliessen.
Wie abgemacht erreichen wir um 14.00 Uhr Mannheim, Markus Züger ist auch schon vor Ort. Mein Auto wird an Land gehoben und das Auto von Markus kommt an Bord. Im Anschluss gibt es noch ein kurzes Briefing und um 15.00 Uhr bin ich schon auf dem Heimweg.

MS Rio Grande, mein letztes Schiff auf dem ich bei der SRN AG gefahren bin! / Einsatz beendet!

Dem MTS Aubrig und seiner Bestatzung wünsche ich allzeit gute Fahrt und immer eine oder besser zwei Handbreit Wasser unter dem Schiff. Bei Markus Züger bedanke ich mich für sein Vertrauen. Ich freue mich auf den nächsten Einsatz im Sommer 2021.

Peter Morgenthaler, Möhlin 12.02.2021