

MTS Aubrig

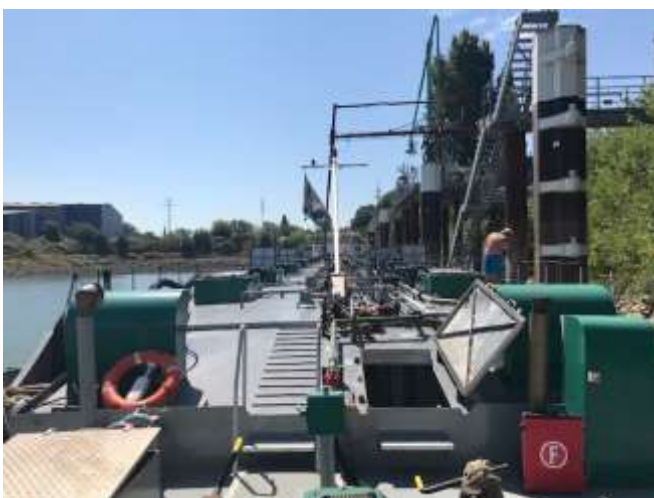


Der Kapitän des MTS Aubrig, Markus Züger, hat mich kurzfristig angefragt, ihn für 14 Tage auf seinem Schiff abzulösen. Da ich zurzeit keine weiteren Fahrten für BPG machen kann, habe ich spontan zugesagt. Am Montag, 30.07.2018 werde ich nach Mannheim fahren und eine Woche mit ihm zusammenfahren, um das Schiff und die Besatzung entsprechend kennenzulernen. Im Anschluss werden wir zusammen entscheiden, ob ich für 14 Tage das Kommando an Bord übernehmen werde.

Erste Woche / Einführung

Montag, 30.07.2018, Anmustern / Anreise / Laden / Mannheim – Frankfurt

Nach dem der Wecker mich bereits um 05.00 Uhr aus den Federn geholt hat, gibt es noch etwas Kleines zum Essen, Tasche fertig packen und schon bin ich reisefertig! Kurz vor 06.00 Uhr mache ich mich auf Weg, im Vorbeigang kaufe ich im Volg noch ein paar Sachen zum Mitnehmen. Brot, etwas Käse und ein paar Servelas sind an Bord eines Schweizer Schiffes, welches eigentlich nie nach Basel fährt immer sehr willkommen. Um 06.31 fährt der Zug in Möhlin ab. Liesbeth winkt mir noch kurz zu und schon bin ich auf dem Weg nach Mannheim. Pünktlich erreiche ich mit der Deutschen Bahn meinen Zielbahnhof und mit dem Taxi bin ich bereits um 10.00 Uhr an Bord des Motortankschiffes (MTS) Aubrig. Hier werde ich voraussichtlich die nächsten 3 Wochen an Bord verbringen werde. Nach der Begrüßung an Bord geht es



Landestelle im Waldhof bei der Firma Bonge

auf einen ersten kleinen Rundgang. Um 13.15 Uhr ist der Tanker fertig geladen und kann vermessen werden, im Anschluss werden die entsprechenden Papiere fertig gemacht und ausgestellt. Um 14.00 Uhr legen wir im Hafen Waldhof mit 760 Tonnen Rapsöl beladen bei der Firma Bunge ab. Zielhafen ist Frankfurt Höchst am Main.

Es geht sofort zur Sache! Das Ablegemanöver und aus dem Hafen fahren ist bereits meine Sache. Der Tanker lässt sich sehr gut manövrieren und ist sehr übersichtlich. Bevor wir auf den Rhein fahren melden wir uns bei der Revierzentrale in Oberwesel an und über Funk, Kanal 10, informieren wir die übrige Schifffahrt, dass wir aus dem Hafen fahren. Der Wasserstand ist zurzeit sehr tief, der Tanker hat momentan einen Tiefgang von 2.04 Meter. Das heisst für uns vorsichtig und vorausschauend Fahren und Manövrieren. In langsamer Fahrt geht es zu Tal, wir wollen jegliche Grundberührungen auf jeden Fall vermeiden. Schlechte Stellen, an welchen das passieren könnte, sind allgemein bekannt und werden noch langsamer passiert. Nach kurzer Zeit passieren wir Worms, und sind eigentlich trotz des schlechten Wasserstandes gut unterwegs. Etwas später als normal löst mich der Steuermann ab, für das Mittagessen. Der Kapitän



Wir passieren Worms am Rhein

hat in seiner Wohnung super feine Lasagne gekocht! Am Mittagstisch gibt es viel zu erzählen, unter dem Motto: «weisch no»! Einmal mehr muss ich feststellen, die Schifffahrt hat sich gegenüber meiner Zeit, sehr stark verändert. Im Anschluss übernehme ich wieder das Ruder und etwas später fahren wir vorsichtig in den Main. Es folgen darauf die Schleusen Kostheim und die Schleuse Eddersheim, beide Schleuse meistere ich ohne Probleme und das Fahren und Manövrieren fällt mir immer leichter. Etwas vor 23.00 Uhr, es ist jetzt auch dunkel geworden, erreichen wir unseren Ausladeort in Frankfurt Höchst. Nach dem allgemeinen Papierkram beginnen wir umgehend mit dem Löschen. Markus und ich essen noch etwas Kleines und dann heisst es aber sofort schlafen gehen, ein erster erlebnisreicher, interessanter Tag geht zu Ende.



Schleuse Kostheim/ Löschstelle in Frankfurt bei Nacht

Dienstag, 31.07.2018, Löschen / Mannheim – Frankfurt / Laden

Um 03.00 Uhr ist das Löschen fertig, der Landelöscharm wird abgekuppelt, die Papiere erledigt und das Schiff für die Talfahrt vorbereitet. Im Anschluss dreht Markus Züger sein Schiff zu Tal, nach dem passieren der zwei Mainschleusen fahren wir wieder zurück auf den Rhein. Ziel ist wieder Mannheim. Um 08.00 Uhr beginnt, nach dem Frühstück meine Schicht. Mit etwas mehr als 10 Km/h fahren wir zu Berg, der Wasser-



Zu Berg Richtung Mannheim in Nierstein

stand hat sich nicht gross verändert. Um 12.00 Uhr erreichen wir den Hafen in Mannheim und beginnen umgehend zu laden. Wir laden wie in der letzten Reise 670 Tonnen Rapsöl für Frankfurt, wie es aussieht werden wir in der nächsten Zeit weiter diese Reisen machen. Um 17.30 Uhr sind wir fertig und es geht wieder zu Tal

Mittwoch, 01.08.2018, Löschen / Frankfurt – Raunheim

Bei der Schleuse Kostheim gibt es einen Aufenthalt da die 2. Schleuse (Süd Schleuse) wegen Revisionsarbeiten ausser Betrieb ist. Um 03.00 Uhr erreicht der Tanker die Löschstelle in Frankfurt. Ich bin aber um diese Zeit schon am Schlafen, so gut es eben geht. Das Löschen ist auf 06.00 Uhr angesagt. Um 06.30

Uhr laufen bereits wieder die Pumpen um das Rapsöl an Land zu pumpen. Alles ist jetzt eingespielt und Routine, der Steuermann und der Matrose löschen das Schiff, während Markus und ich noch etwas schlafen. Um 11.00 Uhr legen wir ab und fahren bis Raunheim und machen dort an einer Mauer fest. Heute steht der Personalwechsel an, der Steuermann und der Matrose werden heute von Bord gehen und ihre Freischicht antreten. Beide kommen aus Polen, die neuen Besatzungsmitglieder kommen aus Tschechien und Polen. Markus hat 4 Leute fest angestellt, 2 sind immer an Bord während die anderen 2 4 Wochen Freischicht haben. Wir nützen die Zeit zum Einkaufen und die Papiere müssen entsprechend verarbeitet werden. Für mich ist der ganze Papierkram natürlich Neuland, von nächster Woche an muss ich das selbständig erledigen. Die verarbeiteten Papiere müssen am Schluss eingescannt werden und an die Reederei gemailt werden, denn nur so bekommt Markus Züger schlussendlich sein Geld. Um 21.00 Uhr treffen die neuen Besatzungsmitglieder in Raunheim ein. Den Schichtwechsel organisieren die 4 immer selber und gemäss Markus funktioniert das immer bestens.



MTS Aubrig in Raunheim festgemacht

Donnerstag, 02.08.2018, Raunheim – Mannheim

Um 08.00 Uhr legen wir ab und fahren wieder nach Mannheim. Die Strecke ist uns nun doch so langsam aber sicher mehr als nur klar und die schlechten Stellen und Übergänge können wir entsprechen in langsamer Fahrt gut passieren. Da wir nur noch wenig Trinkwasser haben, legen wir in Mannheim bei einer



Unterhalb der Schleuse Kostheim / zu Berg Richtung Mannheim

Bunkerstation kurz bei und füllen 4000 Liter Trinkwasser nach. Eigentlich könnten wir noch viel mehr Bunker aber jede Tonne fällt nun auf der Leerfahrt (Bergfahrt) ins Gewicht. Um 19.00 Uhr haben wir bei der Firma Bunge festgemacht und somit einmal früh Feierabend.

Freitag, 03.08.2018, Laden / Mannheim – Frankfurt

Um 0600 Uhr, wie abgemacht, klopft bereits der Kontrolleur und um 06.30 Uhr sind wir schon wieder am Laden. Nach dem täglichen Telefon mit der Reederei erfährt Markus, dass wir auch nächste Woche 3 Reisen Mannheim – Frankfurt machen werden. Für mich als «Neu» Ablöser keine schlechte Nachricht, kann ich doch auf der mir jetzt gut bekannten Strecke die ersten Erfahrungen nun alleine sammeln. Sicher nicht die interessantesten Reisen, aber die kommen dann bestimmt noch! Das Wasser ist weiter gefallen, wir können nur noch 600 Tonnen laden. Der Pegel Mainz ist steht noch bei 171 Zentimeter, aus Erfahrung kann am noch 25 Zentimeter dazugeben und man errechnet so den Tiefgang welchen man fahren kann.



Zu Tal auf dem Rhein Richtung Mainz

Um 11.00 Uhr legen wir wieder ab. Alles klappt bestens, keine Wartezeiten bei den Schleusen, wenn wir in Höchst sofort löschen können gibt es heute noch vor Mitternacht Feierabend! Aber eben es kommt meistens anders als man denkt. Die Löschstelle ist schon durch einen anderen Tanker belegt und wir müssen warten bis dieser fertig ist.

Samstag, 04.08.2018, Löschen / Frankfurt – Raunheim

Kurz nach Mitternacht kommt das Telefon, dass wir auf den Steiger fahren können. Wir liegen etwas Oberhalb der Löschstelle und müssen ca. 500 Meter rückwärtsfahren. Markus meint, gute Übung für Peter! Motoren starten, Radar starten, Tresco starten und bereit machen für die Rückwärtsfahrt! Da auf dem Main um diese Zeit immer noch diverse Schiffe unterwegs sind, muss ich mit allen über Funk unsere Rückwärtsfahrt kurz absprechen.

Um 01.00 Uhr sind wir klar zum Löschen. Der Steuermann und der Matrose haben für die nächsten 4 Stunden wieder Arbeit, während Markus und ich uns kurz auf das Ohr legen. Ruhiges schlafen sieht aber definitiv anders aus, läuft doch im Maschinenraum die grosse Förderpumpe zum Löschen!

Um 05.00 Uhr legen wir bereits wieder ab und fahren bis Raunheim zu Tal. Hier wird nun Markus aussteigen und im Anschluss nach Hause fahren.

Nach dem Festmachen mache ich die Papiere! Nicht nur Schiff fahren gehört nun zu meinen Aufgaben,

es gilt auch die diversen Papiere zu verarbeiten und dann per Mail / Internet an die Reederei zu senden. Halleluja auf das habe ich mich doch am meisten gefreut!

Um 11.00 Uhr fährt Markus ab, ab jetzt bin ich an Bord vom MTS Aubrig verantwortlich!



Markus Züger fährt nach Hause, viel Spass und ein paar schöne Tage bei deiner Familie!

Zweite und dritte Woche / Einsatz als Ablöser

Sonntag, 05.08.2018, Raunheim – Mannheim

Heute ist wie ausschlafen! Um 07.00 Uhr Tagwache, rasieren und etwas kleines Frühstück, dabei die Wasserstände abchecken und schon ist 08.00 Uhr. Das Fahrtenbuch eröffnen und dann heisst es auch schon Lego (Lienen los). Vorsichtig lenke ich das MTS Aubrig in die Mitte des Mains und erhöhe dann die Tourenzahl. In der letzten Woche hatte es nie Wind, aber heute geht eine ganz schöne Brise! Vor Kostheim melde ich mich beim Schleusenmeister, die Schleuse kommt mit einem Schiff zu Berg. Im Anschluss fahre ich in die Schleuse, etwas angespannter als letzte Woche, als Markus immer noch als Notanker bereitstand. Alles geht wie am Schnürchen und etwas später fahren wir schon zu Berg auf dem Rhein.



Schleuse Kostheim / Achteraus Mainz mit der Mainmündung

Heute ist nicht viel los es kommen nur ein paar vereinzelt Talfahrt, auf der Bergfahrt sind wir ganz alleine auf weiter Flur! Der Wasserstand hat sich zu Gestern nicht verändert. Für uns heisst das, auch wenn wir



Zwei grosse Koppelverbände auf Talfahrt

leer zu Berg fahren, Augen offenhalten und wenn es am Arsch (Heck des Schiffes) Wellen gibt sofort die Geschwindigkeit reduzieren. Wir erreichen auf jeden Fall Mannheim ohne Problem und haben um 16.00 Uhr wieder bei unserer Ladestelle festgemacht. Morgen geht es um 06.00 Uhr wieder los.

Montag, 06.08.2018, Laden / Mannheim – Frankfurt / Löschen

Um 05.00 Uhr holt mich der Wecker schon zum Bett heraus! Was machen die Wasserstände und wieviel können wir noch laden. Zum Glück steht heute den Schiffern die Wasserstände, Internet sei Dank, immer zur Verfügung. Ich muss mich aber doch noch kurz in Geduld üben, bis die 05.00 Uhr Wasserstände nachgetragen sind. Nach einem kurzen Check beschliesse ich 570 Tonnen zu laden. Der Kontrolleur ist auch kurz nach 06.00 Uhr an Bord und teilt die Landmenge der Firma Bunge anschliessend mit. Um 07.10 Uhr läuft das Rapsöl in unsere Tanks, von 12 Tanks brauchen wir nur noch 6!

Kurz vor 11.00 Uhr sind wir fertig und nach dem alle Papiere in Ordnung sind, heisst es einmal mehr Lego, auf nach Frankfurt. Wir fahren langsam und ruhig zu Tal, Wasser fehlt an allen Ecken und Enden! Heute



Schubverband Camaro zu Berg mit 3 Schubleichtern und das bei diesem Wasserstand!

hat es sehr viele Bergfahrer welche natürlich auch nach dem tiefen Wasser suchen, mit etwas Goodwill kommen aber alle aneinander vorbei. Zum Teil gibt es aber doch die eine oder andere Gehässigkeit auf dem Funk Kanal 10, das sind dann aber eher die Ausnahmen.

In Kostheim sind die Papiere zum Befahren des Mains der Schleuse abzugeben. Ganz nach dem Motto Papier hier und Papier dort! Zum Glück haben wir aber keinen Aufenthalt bei der Schleuse. Vor der



Schleuse Kostheim

Schleuse Eddersheim wird uns von der Schleuse mitgeteilt, dass nach der Schleuse die Schifffahrt kurzfristig gesperrt ist. Grund, die Wasserschutzpolizei sucht mit Tauchern nach einem Vertrunkenen, diverse unschöne Bilder aus meiner Zeit beim Militär kommen ungewollt sofort bei mir hoch. Ich bin froh, muss ich nun nicht mehr solche Sachen machen. Wir machen nach dem Durchschleusen oberhalb der Schleuse fest und warten bis wir weiterfahren können. Die Schifffahrt wird innert kürzester Zeit wieder freigegeben, kurz danach erreichen wir unsere Löschstelle. Leider ist sie nicht frei und wir fahren zum Ausmessen auf den übernächsten Steiger. Um 23.00 Uhr liegen wir dann endlich auf dem richtigen Steiger, klar zum Löschen. Dieses jeweilige «schnelle» um Parkieren ist mit viel Arbeit und Anstrengung verbunden, die Drähte und Taue auf den Rheinschiffen sind etliches schwerer als die auf unseren Jachten! Um ca. 02.30 Uhr werden wir voraussichtlich fertig sein und dann noch das Schiff verholen und hoffentlich ein paar Stunden schlafen können! (Eigentlich sollte ich jetzt auch schlafen und nicht Bericht schreiben!)

Dienstag, 07.08.2018, Frankfurt - Mannheim

Etwas vor 01.00 Uhr weckt mich die Förderpumpe die Luft zieht. Das ist ein ganz klares Zeichen, dass wir bald leer sind. Um 01.15 Uhr haben wir fertig gelöscht, um 01.45 sind die Papiere erledigt und um 02.00 Uhr fahre ich den Tanker auf einen Liegeplatz etwas oberhalb der Löschstelle. Das sind doch noch Arbeitszeiten! Dann geht es wieder ins Bett, schnelles einschlafen ist an Bord ein Muss! Um 07.15 Uhr werde ich bereits wieder von meinem Natel unsanft geweckt. Zähne putzen, etwas Wasser ins Gesicht werfen und Kaffee herauslassen und schon stehe ich wieder im Steuerhaus. Michael der Matrose macht



Löschstelle Frankfurt Höchst, kurz bevor wir zu Tal drehen

im Anschluss alle Taue los, damit wir anschliessend zu Tal drehen können. Wir passieren wie gewohnt die beiden Mainschleusen und fahren dann wieder Richtung Mannheim. Im Verlaufe des Vormittages ruft mich die Reederei respektive die Disponentin an und teil mir mit, dass man prüft das MTS Aubrig anders einzusetzen. Voraussichtlich werden wir dann neu in Neuss laden und in Rotterdam löschen! Mal schauen wie sich das weiterentwickelt, zurzeit ist die Durchfahrt durch das Gebirge mit unserem Leertiefgang etwas problematisch. Wir müssten in diesem Fall Ballastwasser in den Laderaum 1 pumpen, damit das Schiff hinten weniger Tiefgang macht! Aber lassen wir das auf uns zukommen, lösen wir die Probleme, wenn sie da sind!

Etwas ist heute ein bisschen anders! ES HAT WOLKEN! Und wirklich kurz von Worms regnet es doch mal kurz, was für ein Wohlgefühl.

Wir erreichen unsere Ladestelle und machen hier «gäng wie gäng» fest. Das drehen im Hafenbecken mit dem 80 Meter Tanker geht doch schon fast von selbst. Im Anschluss bin ich dann mal wieder mit den Papieren beschäftigt!

Mittwoch, 08.08.2018, Laden / Mannheim - Frankfurt

Der Ladetag ist zurzeit geprägt vom Wasserstand! Nachdem aufstehen, verschaffe ich mir auf ELWIS einen ersten Überblick über die aktuellen Wasserstände und rechne dann aus, wieviel wir noch laden können. Massgebend ist hier für mich der Pegel von Mainz, heute haben wir 156 cm, dazu rechnet man 25 cm und hat dann den Tiefgang welchen man fahren kann. Für uns ergibt das somit, nach dem Abzug des Verlustes des Schiffes, + / - 500 Tonnen. Diese Angaben bespreche ich mit Frank dem Steuermann, dieser ist mir im Anschluss für das korrekte Laden verantwortlich. Mit dem Kontrolleur spreche ich heute das ganze telefonisch ab, er wird kurz vor Ende des Ladens kommen und die nötigen Papiere erstellen. Kurz nach 07.00 Uhr beginnen sich die Tanks des MTS Aubrig wieder mit Rapsöl zu füllen. Das ganze Laden geht natürlich auch schneller, wenn wir nur 500 Tonnen laden können.

Um 09.00 Uhr rufe ich den Eigner des Tankers an, um mit ihm über die Ideen der Reederei zu informieren. Markus Züger ist gar nicht begeistert, liegen wir doch für eine Talfahrt durch das Gebirge schon zu tief. Wir müssten rund 80 – 100 Tonnen Wasser in den Tank 1 pumpen, damit das Achterschiff weniger Tiefgang hätte. Also ist das ganze theoretisch machbar, aber ein Restrisiko bleibt natürlich bei einem Pegel in Kaub von 66 cm. Bei 66 cm kann man noch mit 166 cm Tiefgang durch das Gebirge fahren. Das nächste Telefon ist im Anschluss mit der Disponentin, welche auch schon mit der Firma Bunge gesprochen hat. Nach unserem Gespräch, sieht sie davon ab, die MTS Aubrig von Mannheim abzuziehen. Somit werden wir sicher noch 2 weitere Reisen Mannheim – Frankfurt machen. Im Verlaufe des Montages werden wir schauen wie sich das Wasser entwickelt und dann den weiteren Einsatz besprechen und planen.



Elisabeth an Bord von MTS Aubrig / am Fahren / auf dem Main zu Berg

Heute bekommen wir für die nächsten Tage noch eine Passagierin, Elisabeth wird die nächsten zwei Reisen nach Frankfurt mitfahren. Ich freue mich natürlich ganz ungemein, dass damit meine Frau auch ein Teil meines «Abenteuer» MTS Aubrig an Bord miterleben kann.

Um 11.00 Uhr sind alle administrativen Arbeiten erledigt und wir können ablegen und auf Talfahrt gehen. Oberhalb Worms kommt uns das MS Cheyenne entgegen. Auf diesem Schiff, damals MS Express 71, habe ich beinahe 5 Jahre meiner Zeit auf dem Rhein verbracht und lustig, als ich das Schiff sehe bin ich gerade mit meinem damaligen Kapitän, Ruedi Düll am Telefonieren. Er war sein halbes Leben auf diesem Schiff. Wir machen Fotos und im Anschluss quatsche ich über Funk auf dem Kanal 77 mit der Eignerin des Schiffes über meinen alten MS Express 71! Wenn es keine Zufälle gibt, das war auf jeden Fall heute



MS Express 71 damals / MS Cheyenne heute

ein ganz spezieller für mich. Und meine Frau. Der Express 71 war auch das erste Schiff, auf welchem Elisabeth und unsere kleine Tochter Sandra mitgefahren sind.

Bald erreichen wir den Main und sind um 18.00 Uhr in Frankfurt. Wir müssen warten bis MTS Pilatus fertig gelöscht hat und beginnen 20.00 Uhr mit löschen. Somit wird es auch heute wieder später bis wir ins Bett kommen, die Tage an Bord eines Schiffes sind halt nun mal viel länger als die Tage an Land. Um 23.30 Uhr sind wir mit allem fertig und verholen das Schiff auf einen Liegeplatz oberhalb der Löschstelle. Um 24.00 Uhr fallen wir alle müde in unsere Kojen.

Donnerstag, 09.08.2018, Frankfurt – Mannheim



MS Willi zu Berg auf dem Main / Grosser Schubverband in der Schleuse Eddersheim

Um 08.00 Uhr drehen wir wieder zu Tal. Für einmal hat es am Himmel ein paar Wolken, gibt es heute doch einmal etwas Regen? Der Wasserstand ist im Raum Oberrhein bereits ganz wenig am Steigen. Oberhalb der Schleuse Eddersheim kommt und der Schweizer Kanalschiff Willi entgegen. Info zum Willi unter: <https://www.historische-binnenschifffahrt.com>

Dass die Schiffe immer grösser werden kann ich mal wieder in der Schleuse Eddersheim feststellen, ein Schubverband 185 Meter lang aber für mich erstaunlich über 14 Meter breit.

Auf dem Rhein sind wir dann wir dann gut unterwegs, kurz unterhalb von Worms erleben wir fast etwas Weltuntergangsstimmung. Ein Sturm mit starkem Regenfall zieht vor und hinter uns durch, lustigerweise bekommen wir nur ein paar einzelne Tropfen ab.



Sturmböen unterhalb Worms

Wir erreichen um 18.00 Uhr wieder unsere Ladestelle bei der Firma Bunge, heute liegt aber die MTS Parkkade noch am Laden auf dem Steiger. Wir müssen 2 Stunden warten bis wir auf den Ladesteiger fahren können. Bei der Löschstelle der Firma Bunge liegt ein ehemaliger Stromer der SRN am Löschen. Beim Vorbeifahren sehe ich am Kopf des Schiffes den überstrichenen alten Namen, bei dem Schiff handelte es sich um den MS Parana. Mein letztes Schiff auf dem ich gefahren bin war der MS Rio Grande, ein Schwesterschiff der MS Parana. Die Stromer waren die stolzen Schiffe der Schweizer Reederei und auf dem ganzen Rhein als die Roten Schweizer bekannt, aber eben alles Tempi passati!



MS Rio Grande / Torrent ex Parana, ehemaliger Stromer der SRN

Freitag, 10.08.2018, Laden / Mannheim - Frankfurt

Der Wasserstand ist nun einmal wieder steigend, heute können wir 550 Tonnen laden. Bereits um 11.00 Uhr fahren wir wieder zu Tal, um 16.00 Uhr geht es in den Main. Im Eingang des Main hat es eine



Containerschiff Metropolis; gebaut 2009 von der Trico Schiffswerft B.V. in Rotterdam

Containerlöschstelle, hier liegt das Containerschiff Metropolis. Es hat folgende Abmessungen; Länge 135 m; Breite 17.35 m; Tiefgang 3,40 m, und kann 6387 Tonnen laden. Für mich immer wieder erstaunlich, was für riesige Schiffe heute auf dem Rhein fahren.

Um 18.30 Uhr erreichen wir Frankfurt Höchst, um 19.45 Uhr beginnen wir mit löschen. Um 23.15 Uhr sind wir bereits wieder fertig! Natürlich ist es mittlerweile stockdunkle Nacht, als ich um 23.30 Uhr mit dem ablegen und dem anschließenden zu Tal drehen beginne. Neben dem Kartenplotter steht mir auch ein leistungsfähiges Rader und zur Verfügung. Aber der Main ist doch ein schmaler Graben, entsprechend bin ich nun doch etwas angespannt und muss mich entsprechend konzentriert! Es ist dunkel wie in einem Sack. Natürlich steht in Eddersheim die schmälere Schleuse für uns bereit. Vorsichtig lenke ich den 9.5 m breiten Tanker in die 12 m breite Schleuse, Elisabeth meint im Anschluss: Gut gemacht Kapitän! In Raunheim legen wir rückwärts an die Mauer an und um 01.30 Uhr gibt es endlich Feierabend. Ein 20 Stunden Tag geht zu Ende, unglaublich was auf einem Schiff geleistet wird. Ich bin froh, dass in dieser Woche alles gut gegangen ist und falle anschliessen müde ins Bett.

Samstag, 11.08.2018, Raunheim

Da wir erst wieder am Montag in Mannheim laden müssen, bleiben wir in Raunheim liegen. Ausschlafen und im Anschluss etwas einkaufen steht heute ganz unspektakulär auf dem Programm. Somit fällt der heutige Eintrag ins Logbuch auch ganz kurz aus.



Die Besatzung des MTS Aubrig beim Kapitänsdinner

Am Abend gibt es ein feines Nachtessen auf dem Achterschiff des MTS Aubrig. Ein ganz grosses Dankeschön an Elisabeth, welche super Rösti und feines Geschnätzelttes gemacht hat. Frank und Michael haben es auf jeden Fall sehr genossen.

Sonntag, 12.08.2018, Raunheim - Mannheim

Wie am vergangen Sonntag, fahren wir um 08.00 Uhr in Raunheim weg. Am Sonntag ist auf dem Main nicht viel los und schon bald sind wir wieder auf dem Rhein auf Bergfahrt. Das Wasser ist weiterhin ganz wenig am Steigen, somit sind wir heute ganz flott unterwegs. Leider wird Elisabeth uns heute schon wieder verlassen und zurück nach Möhlin fahren. Internet sei Dank, konnte ich ihr das Billette für die Heimfahrt hier an Bord besorgen, somit hat sie auf jeden Fall einen reservierten Sitz im Zug. Wir werden am Montag erst im Verlaufe des Morgens laden können, ein anderer Tanker wird um 06.00 Uhr vor uns laden. Da die Liegeplätze in unserem Ladehafen nur sehr beschränkt vorhanden sind, fahren wir auf Mannheim und machen dort an den bezeichneten Liegeplätzen am Rhein fest. Von hieraus kann ich Elisabeth gut an den Bahnhof Begleiten. Es liegen viele Schiffe in Mannheim. Es scheint, dass bei den holländischen Schiffern dieser Liegeplatz sehr beliebt ist! Nach etwas herumschauen finden wir ohne Probleme ein Plätzchen zum Festmachen.

Etwas nach 17.00 Uhr machen wir uns auf den Weg zum Bahnhof. Leider kenne ich Mannheim aus meiner Schifferzeit gar nicht. Bei der Rheinbrücke, welche Mannheim und Ludwigshafen verbindet, können wir aber die Strassenbahn nehmen, welche uns dann mitten ins Zentrum bringt. In einem Restaurant in der Nähe des Bahnhofes essen wir noch etwas Kleines, bevor Elisabeth mit dem Zug Richtung Basel abdüst. Der Zug hatte in Mannheim bereits 15 Minuten Verspätung, bis Basel dann 60 Minuten. Elisabeth war schlussendlich auch etwas später Zuhause als wir gedacht hatten! Das zum öffentlichen Verkehr, ein anderer Zug nach München hatte in Mannheim bereits 80 Minuten Verspätung! Da kann doch einfach etwas nicht stimmen, resp. man scheint auch bei der DB zu sparen wo es nur geht!

Den Rückweg nehme ich ganz locker unter die Füsse und schaue mir beim Rückweg auf das Schiff noch den Fridrichsplatz und den Paradeplatz an. Da man ja auf den Schiffen doch immer etwas zu wenig Bewegung hat, tut mir das ja auch gut. Es kommen, gemäss Natel dann doch gut 10 Kilometer zusammen.



MTS Aubrig an der Mauer in Mannheim

Montag, 13.08.2018, Laden / Mannheim - Frankfurt

Um 08.00 Uhr rufe ich die Firma Bunge an und erkundige mich, wann wir an das Laden kommen. Es wird ca. 11.00 Uhr bis wir an die Reihe kommen werden. Etwas nach 09.00 Uhr legen wir an der Mauer ab, drehen zu Tal und im Anschluss drehen wir in den Neckar. Für mich ein absolutes Novum, war ich doch bis jetzt noch nie auf dem Neckar. Es sind dann auch nur ein paar 100 Meter bis wir in die Hafenschleuse Mannheim fahren und so unseren Ladehafen auf dem kürzesten Weg erreichen. Bei der ehemaligen Rhenania legen wir an, und warten bis wir zum Laden kommen. Etwas nach vor 12.00 Uhr läuft das Rapsöl



... und mit dem Schiff zum Regenbogen

bereits wieder in unsere Tanks. Es lässt sich schnell ausrechnen, dass es heute keinen frühen Feierabend geben wird. Bis wir mit dem Laden fertig sind und alles erledigt ist wird es 15.30 Uhr. Leinen los und zu Tal, um 20.00 Uhr fahren wir in den Main und haben vor uns einen riesigen Regenbogen. Momente die man so nur auf einem Schiff erleben kann. Über Funk erfahre ich von der Schleuse Kostheim, die eine Schleuse ist immer noch in Revision, dass wir 2 Schleusungen vorhaben, definitiv nichts mit frühem



In der Schleuse Eddersheim morgens um 01.00 Uhr mit einem Passagierboot

Feierabend! Pünktlich um Mitternacht passieren wir nach diverser Verholen (Umparkieren) die Schleuse Kostheim. Ich lasse die Maschine tüchtig laufen und wir fahren mit etwas mehr als 14 Km/h den Main zu Berg. In Eddersheim gibt es natürlich, damit es ja auch nicht zu einfach wird, mal wieder die kleine Schleuse. Zusätzliche Erschwernis, genau als ich in die Schleuse fahre lässt der Schleusenmeister die andere Schleuse ablaufen! Somit habe ich nun alle Hände resp. Gashebel und Bugstrahler nötig, dass wir ohne anzuschlagen in die Schleuse kommen. Das sind doch genau die Sachen die ich am Morgen um 02.00 Uhr noch brauche. Die Löschstelle ist wie wir wussten besetzt, aber auch alle Dalben (Pfähle) sind ebenfalls belegt resp. die lieben Kollegen haben sich so hingelegt, dass wir keinen Platz mehr haben. Die Profis sind in dieser Beziehung nicht viel besser als die Hobbyschiffer! Somit müssen wir etwas oberhalb der Löschlöschstellen festmachen. Um 03.30 Uhr stelle ich im Steuerhaus den Hauptmotoren ab, kurz darauf falle ich Wort wörtlich in mein Bett. Gute Nacht bis HEUTE, ein langer, sehr langer Arbeitstag geht damit zu Ende.

Dienstag, 14.08.2018, Löschen / Frankfurt - Mannheim

Bereits um 07.30 Uhr läutet das Telefon, der Kontrolleur ist daran und teilt mir mit, dass wir an der Löschstelle erwartet werden. Also zuerst einmal wach werden, die Mannschaft wecken und im Anschluss alles im Steuerhaus bereit machen zum Ablegen. Zum Glück ist es schon hell, das Rückwärtsverholen geht ohne Probleme vonstatten und bereits um 08.50 Uhr pumpen wir das Rapsöl an Land. Für mich heisst das, nochmals eine Kappe voll Schlaf nehmen. Bereits um 12.00 Uhr drehe ich den Tanker wieder zu Tal, diese Nacht soll es ein paar Stunden mehr Schlaf geben in Mannheim! Als ich mich bei der Schleuse Kostheim melde wird mir die Südschleuse zum Schleusen zugewiesen. Somit sind die Revisionsarbeiten an dieser Schleuse abgeschlossen und es sollten bei den nächsten Fahrten nach Frankfurt keine Staus mehr vor der Schleuse Kostheim geben. Diese Schleuse stammt noch aus der Zeit der Schleppschiffahrt und wurde ganz speziell gebaut, damit die Schlepper mit ihren Schleppschiffen besser hineinfahren

konnten. Die Schiffer nennen diese Art von Schleusen treffend Bananenschleuse. Auf dem Foto sieht man gut, dass die Schleuse nicht gerade ist, sondern leicht gebogen ist. Zudem ist die Einfahrt sehr viel schmaler als der Rest der Schleuse. Das stellt mich mal wieder vor eine zusätzliche Herausforderung, da man eigentlich beim Anfahren der Schleuse keine richtigen Anhaltspunkte mehr hat. Hier ist jetzt die Zusammenarbeit mit den Matrosen sehr wichtig. Ich muss mich auf die Abstände, welche sie mir per Funk melden, blind verlassen können. Das Manöver gelingt eigentlich ohne Probleme und je länger ich hier an Bord bin umso mehr gehen mir auch solche doch eher spezielle Manöver immer besser von der Hand.



Schleuse Kostheim, Südschleuse gebogen (Bananschleuse)

Heute sind auf dem Rhein extrem viele Schubverbände zu Berg unterwegs. Da sie alle nur etwa 1/3 beladen sind, bin ich als leerer Bergfahrer nicht viel schneller als sie unterwegs. Ich bin beim Überholen darauf angewiesen, dass sie ihre Motoren drosseln und mir das Überholen so auch ermöglichen. Somit bin ich immer wieder auf den Good will meiner Kollegen angewiesen, das geht beim einen gut und beim andere eben etwas harziger! Aber eben die Menschen sind halt ganz verschieden.

Wir erreichen Mannheim um 22.00 Uhr und können direkt bei der Firma Bunge festmachen, Laden werden wir morgen früh um 06.00 Uhr, es gibt also etwas Zeit zum Nachschlafen. Zuerst muss ich aber noch meinem Hobby hier an Borg frönen und die Papiere in Ordnung bringen und sie anschliessend der Reederei zustellen!

Mittwoch, 15.08.2018, Laden / Mannheim – Frankfurt

Um 06.00 Uhr bespreche ich kurz mit dem Kontrolleur wieviel wir laden können. Der Steigermann der Firma Bunge kommt um 06.30 Uhr, das Laden kann beginnen. Schlaf kann man nicht so richtig nachholen.

Ich habe das Gefühl, dass ich noch viel müder bin als Gestern. Aber was soll's, da muss man einfach durch! Um 11.00 Uhr sind wir wieder unterwegs nach Frankfurt! In Kostheim habe wir wieder das Vergnügen, dass wir durch die Südschleuse fahren dürfen! Die Schleusenmeister wollen scheinbar sicherstellen, dass ich auch das Befahren dieser Schleuse in den Griff bekomme! Ich bin heute wirklich noch etwas müde daher fällt der Bericht heute doch eher etwas kürzer aus, zudem müssen wir mal wieder warten bis wir löschen können. Wir haben einen anderen Tanker vor, das heisst wir werden voraussichtlich erst um 02.00 Uhr beginnen können mit löschen. Also ab ins Bett und nicht noch Berichte schreiben! Ich weiss ja eigentlich auch gar nicht, ob sich jemand dafür interessiert!

Donnerstag, 16.08.2018, Löschen / Frankfurt – Mannheim / Laden / Mannheim - Frankfurt

Das Laden des anderen Tankers, er hat hier Bio-Diesel geladen, ist wohl etwas schneller gegangen als unser Kontrolleur angenommen hat. Bereits um 00.30 Uhr läutet mein Telefon, wir können auf den Steiger fahren. Der Kontrolleur ist auch noch vor Ort, er übergibt mir an der Löschstelle, nach dem festmachen die Löschdokumente. Im Anschluss muss ich mit dem Steigermann die entsprechenden Papiere, alles Sicherheit relevante Sachen betr. des Löschens in Ordnung bringen. Wenn alle diese Sachen erledigt sind, geht's wieder ins Bett. Heute wird der Steuermann alleine löschen und nach dem Löschen schlafen gehen. Der Matrose geht jetzt auch noch etwas schlafen, da er anschliessend mit mir zu Tal fahren wird. Ökonomie der Kräfte oder so ähnlich nennt man das wohl! Das Schlafen will heute nicht so recht klappen, die Löschpumpe macht mir heute mehr zu schaffen als auch schon. Das interessiert aber eigentlich im Anschluss niemand hier an Bord, wenn ich wieder im Steuerhaus bin muss ich wieder volle Leistung abliefern! So ist das in der unchristlichen Binnenschifffahrt! Um 05.30 Uhr geht es wieder zu Tal, um 14.00 Uhr sollen wir wieder in Mannheim laden. Ob wir diesen Termin zu schaffen ist weiss ich nicht, es wird auf jeden Fall spitz. In Kostheim wird mir was wohl zugewiesen? Natürlich die Bananenschleuse und jetzt steht mir auch nur ein Matrose zur Verfügung, also Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste, ganz langsam an die Schleuse herantasten, damit nichts passiert und der Steuermann auch schlafen kann. Natürlich passieren wir meine Lieblingsschleuse auch diesmal ohne Probleme und noch viel wichtiger ohne Rempel! Bald erreichen wir den Rhein und es geht so schnell als möglich wieder zu Berg.

Etwas vielleicht noch zum Essen oder Leben an Bord. Auf der MTS Aubrig kocht jeder für sich, das ist auf jedem Schiff immer etwas anders. Für mich war die letzte Woche, als Elisabeth an Bord war natürlich die super Lösung. Das Kochen und Haushalten hat sie natürlich in dieser Puppenwohnung ohne Probleme erledigt. Jetzt muss ich mich selber versorgen! Ich koche mir jeden Tag etwas zum Mittagessen, dabei mache ich Teigwaren oder Reis immer gleich die doppelte Ration, damit es für zwei Tage reicht. Natürlich gibt es Fleisch und jeden Tag einen frischen Salat dazu. Man muss ja in Form bleiben und die langen Tage vorderen einem auch etwas ab! Ich bin ehrlich der Salat ist schon gewaschen und das Dressing ist auch gekauft. Man hat aber auch nicht unendlich Zeit für das Kochen, abwaschen muss man auch noch und den «Brösmelitöff» muss man ab und zu auch noch etwas ausfahren.

Wir erreichen Mannheim 14.30 Uhr, man ist froh das wir den Termin + / - einhalten konnten und schon nach kurzer Zeit sind wir wieder am Laden. Nachdem alles angelaufen ist, mache ich was wohl? Natürlich schlafen gehen, es wir ja wieder Morgen früh bis es Feierabend geben wird in Frankfurt.

Um 18.45 Uhr drücke ich den Gashebel schon wieder nach vorne, es geht wieder zu Tal. Die Talfahrt geht, trotzdem dass wir wieder etwas tiefer auf das Wasser liegen, ohne Probleme. Das Wasser ist schon wieder überall stark am Fallen, nächste Reise wird die MTS Aubrig sehr wahrscheinlich nur noch 500 Tonnen laden können. In Mainz drehen wir in den Main und in der Schleuse Kostheim, welche wir wieder einmal um 24.00 Uhr befahren, gibt es heute zum Abschluss doch mal wieder die normale Schleuse. Im Anschluss geht es den Main hoch bis Höchst. Hier machen wir an unserer alt bekannten Stelle an der Mauer

fest. Es ist mal wieder 03.00 Uhr als es Feierabend gibt. Somit war der heutige Tag oder besser gesagt der Umlauf Frankfurt – Mannheim – Frankfurt nach 27 Stunden fertig. Natürlich hat jeder irgendwann einmal ein paar Stunden geschlafen, aber die Belastung ist für Mensch wie aber auch für das Material sind doch sehr hoch. Natürlich wächst bei diesen Anstrengungen auch die Gereiztheit an Bord! Hochachtung für alle die das über Monate ja Jahre machen, für mich wäre es auf die Dauer nichts mehr. Somit heisst es wieder gute Nacht bis HEUTE.

Freitag, 17.08.2018, Löschen / Frankfurt – Raunheim

Kurz nach 07.30 Uhr geht schon wieder das Telefon, MTS Aubrig der Steiger wird frei, verholen, löschen. Alles läuft wie am Schnürchen und um 09.15 Uhr pumpen wir das geladene Rapsöl wieder an Land. Wenn wir fertig gelöscht haben, ist für diese Woche Feierabend. Um 12.45 Uhr drehe ich den Tanker zu Tal, wir passieren die Schleuse Eddersheim und kurz darauf erreichen wir die Mauer in Raunheim. Wir machen fest, Duschen und dann schläft es bei mir kurz einmal bis zum nächsten Tag durch. Gute Nacht!

Samstag, 18.08.2018, Raunheim

Der heutige Tag brauchen wir zum Einkaufen und für das Retablieren für die nächste Woche. Der Steuermann und Matrose erledigen gewisse Decksarbeiten, die im normalen Betrieb nicht so richtig vom Fleck kommen. Da ich Morgen wieder abmustern werde, muss ich auch noch etwas die Wohnung auf Vordermann bringen. Der Eigner wird morgen gegen 10.00 Uhr wieder an Bord kommen.

Sonntag, 19.08.2018, Raunheim – Mannheim / Laden / Abmustern

Um 08.00 Uhr stehe ich auf, ziehe das Bett ab, Kaffee und Frühstück folgen und dann packe ich meine sieben Sachen zusammen, meine Zeit an Bord der MTS Aubrig neigt sich langsam dem Ende entgegen. Viele Sachen der letzten Tage gehen mir durch den Kopf!

Etwas nach 09.00 Uhr fährt Markus Züger vor, das Auto wird mit dem Autokran an Bord gehoben und um 10.00 Uhr lege ich in Raunheim ab. Der Schleusenmeister in Kostheim hat scheinbar Einsicht und gibt mir für das letzte Mal Schleusen die Nordschleuse. Auf dem Rhein ist heute mal wieder nicht so viel los, verzugslos kann ich auf den Rhein hinausfahren und zu meiner letzten Bergfahrt starten. Das Wasser ist aber nach einem kurzen Ansteigen, bereits wieder am Fallen! Mehr als 500 Tonnen wird Markus auf der nächsten Fahrt nicht mehr laden können. Der Steuermann kommt mich um 12.30 Uhr für das Mittagessen, welches heute Markus wieder zubereitet hat, ablösen. Während und nach dem Mittagessen gibt es viel zu besprechen und um 15.00 Uhr ist die Übergabe erledigt. Angesprochen haben wir bereits einen nächsten Einsatz im nächsten Jahr, Markus Züger möchte gerne im Februar 2019 in die Skiferien fahren!

Gemütlich fahren wir im Anschluss zusammen nach Mannheim und machen um 17.00 Uhr bei der Firma Bunge am Ladesteiger fest.

Hier endet mein Einsatz auf der MTS Aubrig. Am Abend fahre ich mit dem Zug zurück auf Möhlin, ein interessantes «Abenteuer» liegt hinter mir.

Zusammenfassung und Abschluss

Ein super Erlebnis für mich, dass ich 2 Wochen die Gelegenheit hatte die MTS Aubrig als Ablöser zu fahren. Für das Vertrauen welches mir Markus Züger entgegengebracht hat, möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Ich hätte mir nie träumen lassen, dass ich nach mehr als 35 Jahren nochmals diese Gelegenheit haben würde.

Allen meinen ehemaligen Kapitänen sei hier auch noch gedankt, alle habe sicher ihren Teil beigetragen, dass ich diese Aufgabe, nach all diesen Jahren, so gut lösen konnte.

Der MTS Aubrig und seiner Mannschaft wünsche ich von ganzem Herzen allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit (besser zwei) Wasser unter dem Schiff. Wer weiss vielleicht gibt es ja im nächsten Jahr ein Wiedersehen.

Peter Morgenthaler

4313 Möhlin, 20.08.2018

