

7.500 TONNEN EISENERZ FÜR DUISBURG

Mit dem Streckenschubboot „Albert Auberger“ unterwegs zwischen Duisburg und Rotterdam

Das Schubboot „Albert Auberger“ hat vor 45 Minuten seine vier mit Eisenerz beladenen Schubleichter der letzten Bergreise im Hafen Huckingen abgelegt. Ein Schubleichter vom Typ Europa II ist 76,5 Meter lang, 11,40 Meter breit und kann bei einem Tiefgang von 3,80 Metern eine Ladung von 2.800 Tonnen transportieren.

Nun ist die Besatzung der „Albert Auberger“ dabei, vier leere Schubleichter mit Stahldrähten für die nächste Talreise anzukoppeln. Nach dem Hochdrehen der Anker wendet der Verband in Talrichtung. Dies geschieht mittels der drei Propeller in Kortdüsen und einer speziellen Ruderanlage. Das Schubboot besitzt nicht nur je ein Hauptruder hinter jedem der drei Propeller für die Vorausfahrt, sondern auch noch Flankingruder. Jeweils zwei sind vor den Propellern rechts und links

neben der Propellerwelle angeordnet und werden zur Rückwärtsfahrt sowie beim Manövrieren benutzt.

Das Wenden im engen Fahrwasser des Rheins muss sehr vorsichtig geschehen, denn der fertiggekoppelte Verband, also Schubboot mit vier Leichtern, ist jetzt 193,5 Meter lang und 22,80 Meter breit. Der Leertiefgang der Leichter beträgt 0,80 Meter, der des Schubbootes 1,90 Meter. Dennoch ist das Manöver nach wenigen Minuten ausgeführt. Danach wird der Verband über Funk bei der Revierzentrale Duisburg zur Talreise nach Rotterdam angemeldet.

Während der Talfahrt laufen die drei Antriebsdiesel mit je 2.000 PS etwas mehr als halbe Kraft. Mehr ist nicht erforderlich, da die Strömung des Rheins mitschiebt. Vorbei geht es auf dem Niederrhein an Duisburg-Ruhrort, dem größten Binnen-

hafen der Welt, nach Rotterdam-Europoort.

Die Schubschiffahrt ist knapp 50 Jahre alt und löste die bis dahin übliche Schleppschiffahrt ab. Alles begann im Jahre 1957: Damals wurde von den Rheinreedereien Raab Karcher, Rhenus, Vulkan und Steenkohle gemeinsam das erste Schubboot namens „Wasserbüffel“ in Dienst gestellt. Es hatte eine Motorenleistung von 2 x 600 PS und gilt als der Prototyp aller europäischen Schubboote. Mit ihrem Aufkommen ging die Ära der Schleppschiffahrt auf dem Rhein zu Ende. Diese neuen 180 Meter langen und 17 Meter breiten Schubverbände, bestehend aus dem Schubboot und vier antriebslosen Schubleichtern, waren den Schleppzügen in vielen Punkten überlegen.

Ein Schleppzug bestand in der Regel aus einem großen Dampf- oder Dieselschleppboot mit bis zu acht angehängten Schleppkähnen. Jeder Schleppkahn hatte eine Ladekapazität von ca. 1.200 Tonnen und wurde mittels langer Schlepptrossen vom Schleppboot gezogen. Die Besatzung eines solchen, bis zu 1,5 Kilometer langen Schleppzuges, bestand aus etwa 10 bis 14 Mann Schleppbootbesatzung und je drei bis vier Mann auf jedem Schleppkahn. Der Schubverband „Wasserbüffel“ hatte eine Ladekapazität von 6.000 Tonnen bei einer Personalstärke von bis zu zwölf Mann.

Knapp 14 Stunden nach der Abfahrt erreicht die „Albert Auberger“ ihren Zielhafen „Dintelhaven“. Diesen erreichen die Binnenschiffe nicht über



Mit vier Leichtern misst der Schubverband „Albert Auberger“ 193,5 Meter

den „neuen Wasserweg“, der von großen Seeschiffen benutzt wird, sondern über den parallel verlaufenden Hartelkanal. Der Dintelhaven liegt im Rotterdamer Europoort. Dort wartet bereits schon das Hafenschubboot „Veerhaven VI“ auf den über Fax angemeldeten Schubverband und assistiert ihm beim Anlegen zwischen den anderen Schubleichtern an der Erzpier.

Ein ständiges Kommen und Gehen ist hier zu beobachten. Etwa 20 große Schubboote befahren die Rheinstrecke zwischen Dintelhaven und den Duisburger Hüttenwerken, um die dortigen Hochöfen mit Eisenerz zu versorgen. Das Ablegen der leeren und Aufpacken (ankoppeln) der beladenen Leichter dauert nur knapp eine Stunde. Da der Rhein Niedrigwasser führt, haben die vier beladenen Leichter nur einen Tiefgang von 2,80 Meter mit einer Tonnage von 7.500 Tonnen. Bei ausreichendem Wasserstand würden sie 3,80 Meter eintauchen und dabei 11.000 Tonnen transportieren.

Nach der Anmeldung bei der Revierzentrale in Rotterdam beginnt die Bergfahrt rheinaufwärts nach Duisburg. Die Route führt nach Ausfahrt aus dem Hartelkanal über die Alte Maas in Richtung Dordrecht. Von dort aus geht es weiter über die Untere und Obere Merwede nach Gorinchem. Ab hier heißt der Rhein jetzt bis zur deutschen Grenze Waal.

Mittlerweile war wieder einmal Wachwechsel auf der „Albert Auberger“. Sie hat eine Besatzung von sechs Mann. Je ein Kapitän und ein Steuermann bilden eine Wache.



Pro Leichter können bis zu 2.800 Tonnen Eisenerz transportiert werden

Beide Wachen lösen sich alle sechs Stunden ab. Nur der Koch und der Maschinist gehen in der Regel Tagesdienst, sind aber beim Koppeln der Schubleichter mit an Deck. Nach 14 Tagen Dienst wird die Besatzung von einer zweiten abgelöst und geht in ihre 14-tägige Freizeit.

Gefahren wird rund um die Uhr 365 Tage im Jahr. Nur so ist ein solches Schubboot mit einem Neupreis von etwa 15 Millionen Euro rentabel zu betreiben. Es besitzt einen modernen Einmann-Steuerstand. Von dort aus werden die Antriebsmotoren und Ruderanlage auf dem Schubboot sowie die Bugruderanlage für die Talfahrt auf den vorderen Schubleichtern bedient. Hier befinden sich auch die beiden UKW-Rheinfunkgeräte, die zwei Flussradaranlagen sowie der Autopilot und eine Auslösevorrichtung zum Werfen der beiden 1.800 Kilogramm schweren Heckanker des Bootes.

Mittlerweile hat der Verband die niederländische Stadt Nimwegen passiert und fährt in einen sehr engen Streckenabschnitt ein. Zwischen den Ortschaften Erlecom und Millingen knickt der Fluss in zwei engen Kurven zuerst um 90 Grad nach Osten, wenig später noch einmal mit 90 Grad nach Süden. Es herrscht dort reger Schiffsverkehr in beide Richtungen, wie überall auf der gesamten Strecke Rotterdam-Duisburg.

Nicht nur Schubverbände begegnen sich dort, sondern auch große Tankmotorschiffe und eine stetig steigende Anzahl von Containerschiffen. Die größten Containerschiffe sind 135 Meter lang, 17 Meter breit und können bis zu 450 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) transportieren. Deshalb wird der Abschnitt von der deutschen Grenze bis nach Rotterdam mit Radar überwacht und ist in Sektoren eingeteilt. Dort erhalten die Kapitäne bei den jeweiligen Radar-

posten Informationen über den entgegenkommenden Schiffsverkehr des vor ihm liegenden Flussabschnittes.

Nach Durchfahren dieses Streckenabschnittes wird die deutsch-niederländische Grenze unterhalb Emmerich passiert. Vorbei geht es an den Städten Rees, Xanten und Wesel zum Erzhafen der HKM Hütte in Duisburg-Huckingen.

Auf Grund des niedrigen Rheinwasserstandes dauert die Reise Duisburg-Rotterdam-Duisburg mit vier Schub-

leichtern 42 Stunden, bei normalem Wasserstand sind es 48 Stunden. Bei ausreichendem Wasserstand darf die „Albert Auberger“ auch mit sechs Schubleichtern fahren, dann beträgt die Umlaufzeit 56 Stunden. Dabei transportiert der nun 270 Meter lange Schubverband über 16.000 Tonnen Eisenerz.

Das entspricht der zweieinhalbfachen Ladungsmenge des ersten Schubverbandes „Wasserbüffel“.

Text & Fotos: Norbert Hüls



Anlegen im Dintelhaven, Rotterdam