

Reiseberichte 2005

1. Bericht: 29. Juli 2005

Rhein: Abschied, Basel – Karlsruhe

29. Juli 2005 15:30



Ein grosser Pnekran der Firma Toggenburger lädt die kostbare Fracht (Prüveda) mit Hilfe von erfahrenen Fachmännern auf den grossen Tiefbettanhänger. Viele Schaulustige haben sich in zwischen um die Prüveda versammelt, auch die Presse (Der Landbote) ist anwesend. Als die Prüveda auf dem Tiefbettanhänger festgezurt ist wird nochmals gemessen. Es scheint so, als wird es sehr knapp jetzt wo der Mast über dem Steuerhaus befestigt ist sind wir zu hoch. Der Lastwagenführer hat seine Zweifel, an einigen Stellen könnte es knapp werden mit den Buskabeln. Wir richten den Mast noch mal etwas anders aus, jetzt sollte es reichen wenigstens bis ins Areal der Firma Toggenburger. Dort werden wir mit Anhänger in die riesige Kranhalle gestellt, somit sind wir für die nächsten vier Tage überdacht und haben noch etwas Zeit für die letzten Vorbereitungen. Den Mast müssen wir auf jeden Fall auf der Seite unseres Steuerhauses befestigen für den weiter Transport, damit wir unter allen Brücken durch kommen. Das ist jetzt kein Problem mehr hängt doch ein Kran über uns in der Halle welcher ohne Probleme 16 Tonnen heben kann.

31. Juli 2005

Zur Sicherheit checken wir noch mal alles durch. Wir drehen am Steuer um zu sehen ob das Ruder auch wirklich reagiert und die Hydraulikanlage funktioniert. Es darf nicht wahr sein, wir stellen fest, dass der Hydraulikzylinder Öl verliert. Wir können es kaum glauben haben wir ihn doch prüfen lassen und es war alles in Ordnung. Schön das man liebe Freunde hat die einem sogar am Sonntag helfen. Wolfi ruft Hanspeter Schneider an, der bei Firma Toggenburger arbeitet und in kürzester Zeit bei uns ist um uns zu helfen.

2. August 2005



Der Transport nach Weil am Rhein wurde auf den Nachmittag verschoben. Da wir wegen der Schulferienzeit in Deutschland nur in der Nacht fahren dürfen, fahren wir am Tag in der Schweiz bis zur Grenze, müssen dann dort warten, bis wir in der Nacht auf den deutschen Strassen weiter dürfen. Uns soll es recht sein, so haben wir wenigstens noch einen ganzen Morgen Zeit, um die neuen Dichtungen für die Hydrauliksteuerung zu organisieren und wieder einzubauen. Um 15:00 ist die Steuerung geflickt und es kann losgehen mit unserem gigantischen Gefährt und einem erfahrenen LKW-Chauffeur bis zum Grenzübergang Bad Säckingen. Dort haben wir genügend Zeit für unser Nachtessen. Die Küche haben wir ja dabei und sie funktioniert auch einwandfrei auf dem Tiefbettanhänger. Als wir die Erlaubnis bekommen haben, fahren wir noch bis vor den Container Hafen Weil am Rhein wo wir übernachten.



3. August 2005 Der grosse Moment : Das Einwassern

Frühmorgens an einem verregneten Dienstag hängt die Prüveda am Kran des Container Center in Weil am Rhein. Wenige Augenblicke später berührt sie mit dem Kiel das trübe Rheinwasser und schon schwimmt sie, uff wir sind erleichtert. Wir fahren mit halber Kraft nach Basel in die 3 Länder Marina, um dort unseren Abschied und die Abfahrt nach Holland vorzubereiten.



6. August 2005 von 9- 12 Uhr

Am Samstag nehmen wir Abschied von unseren Eltern Freunden und Bekannten und verlassen die Schweiz um die Mittagszeit. Alle die gekommen sind machen uns den Abschied ganz schön schwer. Wir möchten uns bei dieser Gelegenheit auch bei allen nochmals recht herzlich bedanken, für all die schönen Mitbringsel für Leib und Seele die schönen Worte und guten Wünsche. Es ist berührend auf diese Weise zu erfahren wie viele liebe Freunde man doch hat.

6. – 10. August 2005 Die Fahrt von Basel - Karlsruhe



Wir können mit Karl und Helga (einem deutschen Ehepaar) die erste Rheinstraße fahren, was uns besonders in den Schleusen enorm hilft. Die Rheinschleusen sind alle mit Schwimmpoller ausgerüstet die mit dem Wasserstand steigen oder fallen. Man stelle sich ein Fass ohne Boden vor das in einem Kanal der Schleusenwand auf und ab folgt. Der Kanal hat nur eine enge Öffnung damit das Fass nicht nach vorne hinaus rutschen kann. Auf dem Fassdeckel befindet sich ein Poller an dem man das Schiff in der Schiffsmittle fest macht. Das Schiff sollte also auf beiden Seiten in der Mittle auch einen Poller oder eine Klampe (Festmacher) haben!! Nun wird das hintere Schleusentor geschlossen eine Hupe ertönt und langsam beginnt der Wasserstand zu sinken. Der Horizont verschwindet und wir sehen nur noch Schleusenwände die immer höher werden, meistens zwischen 11 und 14 Meter Das vordere Schleusentor öffnet sich nach oben und bei der Ausfahrt wird man ordentlich nass vom abtropfenden Wasser, sofern man kein Steuerhaus hat.

Am Wochenende herrscht wenig Berufsverkehr es ist ein ruhiges angenehmes Fahren gerade recht für uns unerfahrene“ Rheinschiffer“, zudem ist es auf diesem Abschnitt schön breit und wir haben viel Platz um unseren anfänglich gesteuerten Zickzack Kurs zu korrigieren. Das Rheinbuch hilft bei der Navigation und wir können anhand von Km Tafeln die entlang des Rheins stehen immer genau feststellen wo wir sind und wie weit es noch bis zur nächsten Schleuse ist. Nach zehn Schleusen nimmt die Rheinströmung und die Berufsschiffahrt zu und wir haben alle Hände voll zu tun, um den 1000 to Kolossen auszuweichen.



10. August 2005



Ohne Kinderkrankheiten geht es nicht, auch unser Stahlbaby bleibt nicht davon verschont. Auf der Fahrt haben wir schon bald festgestellt, dass unser UKW-Funkgerät nicht recht funktioniert. Damit das Gerät auch auf dem Rhein (Binnengewässer) eingesetzt werden kann, muss es dafür extra vom Fachhändler programmiert werden. Wir haben das Gerät unserem Fachhändler eingeschickt, der aber leider nicht alles programmierte und uns auch nicht darauf aufmerksam machte, dass er dazu noch eine spezielle Bewilligungsnummer des Bakom braucht.

Ein kleines Motorenölrinnsal machte uns darauf aufmerksam, dass der Anschluss zum Öldruckmesser nicht ganz dicht ist, mit einer eingesetzten Kupferdichtung sieht die Sache schon wieder viel trockener aus. Wir werden nun hier im Yachtclub von Maxau ganz in der Nähe von Karlsruhe etwa bis Freitag 12. Aug.05 bleiben, da wir das Funkgerät für die erweiterte Programmierung nochmals einsenden mussten. Danach kann es dann mit frischem Mut weiter gehen, wir freuen uns drauf.