

# Arbeiten heisst Leben an Bord

**Von Strassburg bis Düsseldorf** In Strassburg hat die «Grindelwald» die letzten Container – vor allem alkoholfreies Bier für Saudi-Arabien – geladen und ist jetzt auf dem Weg direkt nach Rotterdam



Das Gangbord der «Grindelwald» hat keine Reling und ist vom Steuerhaus aus nicht einsehbar. Der Schiffsführer bemerkt kaum, wenn jemand über Bord gehen sollte. Wer nicht in die Schraube kommt, hat Glück gehabt und schwimmt deshalb am besten an Land.

VON DANIEL HALLER (TEXT UND BILD)

An Bord ist man per Du. Wer das Steuerhaus oder die Wohnung betritt, zieht die Schuhe aus. Jeder stellt nach dem Essen seinen Teller und sein Besteck selbst in den Geschirrspüler. «An diese Wohngemeinschaftsregel musste sich auch Moritz Leuenberger halten, als wir ihn an Bord hatten», lacht Charly, der die Tagschicht schmeisst. Er kocht jeweils mittags. Für die anderen Mahlzeiten steht jedem der Kühlschrank offen. Alle Mannschaftsmitglieder bezahlen 7 Euro pro Tag als «Ménage» in die Kasse. Davon wird jeweils in Weil – in Basel hat die Mannschaft am meisten Zeit – für vierzehn Tage eingekauft.

## Harte Acht-Stunden-Schichten

Man lebt eng aufeinander und hält zu fünft das Schiff 24 Stunden am Tag rund um die Woche in Betrieb. Auf der «Grindelwald» fährt jeweils ein Schiffsführer mit einem Matrosen eine Achtstunden-Schicht. So verschieben sich die Schichten automatisch: Wer heute von 3 bis 11 Uhr und von 19 bis 3 Uhr fährt, ist morgen von 11 bis 19 Uhr dran. Die Freischicht schläft in der Regel. Der fünfte Mann organisiert als Tagschicht die Arbeiten an Deck, den Haushalt, den Schiffsunterhalt. Wer Schicht hat, unterstützt ihn dabei, denn seit wir in Iffezheim die letzte Schleuse hinter uns gelassen und freie Fahrt bis Rotterdam haben, fährt der

## Auf dem Rhein (3) Reportage von der Grindelwald/Mürren



Die «Grindelwald» und die «Mürren» sind zwei Containerschiffe, die zusammengekoppelt werden und so wie ein einziges Schiff unterwegs sind. Die bz begleitet den Doppeltransport im Rahmen einer Serie auf dem Weg nach Rotterdam. (BZ)

Schiffsführer den Verband praktisch alleine. Doch das System ist flexibel. So kriecht auch der Erste Schiffsführer mit dem Ablöser für das Resetting der Fernsehantenne in den Schaltschrank, damit im Wohnzimmer das Fussball-Länderspiel weiter läuft.

Für jeden Mann an Bord gibt es einen an Land. Jeder wechselt sich mit diesem Gegenspieler ab: In der Regel ist man vier Wochen an Bord und hat danach vier Wochen frei. Doch jedem Paar steht es offen, sich auch auf einen anderen Rhythmus zu einigen; etwa wenn einer länger wegbleiben will. «Wir wechseln auch nie die

ganze Mannschaft im Block aus», erklärt Schiffsführer Ton Smits. «Somit ist die Kontinuität gesichert.»

## Flaggenstreik der Besatzung

Die Wohnung, mit Gummipuffern gegen die Vibration der Maschine abgefedert, ist der Mannschaft heilig. So hat sie die Räume vor einem Jahr selbst renoviert, als die Reederei keine neuen Tapeten bezahlen wollte. Doch der eigentliche Treffpunkt ist das Steuerhaus: Mittschiffs der Steuerstand, Steuerbord der Computer, Backbord eine Sitzzecke, nach achtern eine Spüle mit Wasserkocher für Kaffee, den zweiten Treibstoff an Bord. Nun, da wir Container in der vierten Lage geladen haben, ist das Steuerhaus bis auf 10 Meter über Wasserspiegel ausgefahren und bietet Ausblick über Land und Einblick in entgegenkommende Schiffe. Aber wegen des Teppichs liegt sich die Mannschaft mit der Reederei in den Haaren und hat Kampfmassnahmen eingeleitet: «So lange wir keinen neuen Teppich fürs Steuerhaus bekommen, kommt mir keine neue Reedereiflagge aufs Schiff. Schliesslich ist der Steuerhaus-Teppich die Visitenkarte», sagt Smits. Doch auch Danser Switzerland leidet unter dem Wechselkurs: «Unsere Einnahmen sind zu 100 Prozent in Euro, die Kosten aber begleichen wir zu 80 Prozent in Franken», erklärte Geschäftsführer Heinz Amacker vor der Abfahrt in Basel. So wird dieser Flaggenstreik wohl an den Devisenbörsen entschieden.



«Solange wir keinen Teppich ins Steuerhaus bekommen, brauchen wir auch keine neue Flagge», betont der Erste Schiffsführer Ton Smits. Die Reederei hat allerdings andere Sorgen: Sie hat 100% Einnahmen in Euro, aber 80% der Kosten muss sie im überbewerteten Franken bezahlen.



Die Mannschaft hält das Schiff in Schuss.



Sauberkeit gehört zum Schiff wie das tägliche Brot.



René spleisst ein Auge in einen Festmacher.

# «Was zählt, ist die Erfahrung, nicht das Patent»

VON DANIEL HALLER

«Man wird nicht reich und lebt etwas anders als die anderen», fasst René Stäheli seine fünf Jahre als Rheinschiffer zusammen. «Wer daran nicht den Plausch hat, macht's nicht lange.» Doch das ist für den 27-jährigen keine Frage. «Ich könnte mir nichts anderes vorstellen.» Schiffer sei kein Beruf, sondern eine Lebensweise. Am Lohn will er nicht mäkeln. «Meine Freundin fährt auf einem Schwester-Verband, der «Eiger-Nordwand». Wir verdienen beide. So geht's gut.» Schliesslich habe man in dem halben Jahr, in dem man an Bord ist, keine Möglichkeit, Geld auszugeben. Doch wenn sie nun eine Familie gründen möchten, und er diese allein unterhalten müsste, würde es eng. Aber so weit ist es nicht: Ist René vier Wochen an Land, macht er entweder mit der Freundin Ferien oder wohnt bei

den Eltern in der Nähe von Winterthur. Seine früheren Hobbys hat er stark reduziert. Und der Kreis seiner Kollegen hat sich etwas gelichtet. «Aber ich möchte mir keinen Job vorstellen, in dem ich jeden Tag zur Arbeit müsste. Ich geniesse einfach den Luxus, jeweils vier Wochen am Stück freizuhaben.»

Nach dem Gymnasium war er zuerst zwei Jahre beim Militär. «Dann benötigte ich eine andere Ausrede, um nicht studieren zu müssen. So machte ich hier eine Reise mit.» Welche schulischen Voraussetzungen man als Rheinschiffer mitbringen muss, weiss er nicht. «Entscheidend ist vielmehr, dass es bei dieser Schnupperlehre für beide Seiten stimmt. Du musst ins Team passen, denn bei nur Fünfen an Bord ist jeder auf jeden angewiesen.» Dann aber lerne man sich beim Zusammenleben und -arbeiten an Bord persön-



René Stäheli.

cher kennen als in jedem anderen Job. Bedenklich findet Stäheli hingegen, dass immer mehr Reedereien auf Billigkräfte aus dem Osten setzen, und so auch die seriösen Reedereien unter Druck kommen.

**«Eigentlich habe ich vor einem Jahr das Rheinpatent gemacht, darf mich Steuermann nennen. Aber das heisst gar nichts.»**

René Stäheli

«Eigentlich habe ich vor einem Jahr das Rheinpatent gemacht, darf mich Steuermann nennen. Aber das heisst gar nichts.» So führe er das Schiff nur, wenn ein Schiffsführer da-

nebensitzt. Und eine Passage wie hier durchs Binger Loch und die Lorelei liege nicht drin. «Mein Götti ist Linienspieler. Wenn der auf einer Maschine das Patent hat, kann er sie fliegen. Auf dem Rhein aber ist jede Fahrt anders: Ladung, Hoch- und Niedrigwasser, Wind, Nebel, Nacht... Da zählt nicht das Patent, sondern die Erfahrung.» Doch gerade die Vielfalt reizt ihn. «Wenn du das Deck putzt, kannst du deinen Gedanken nachhängen. Dann wieder arbeitest du im Maschinenraum, streichst das Schiff, machst Ölwechsel und Staupläne oder lernst Fahren.» Und wenn's mal mühsam ist, habe man die Gewissheit, am nächsten Tag wieder etwas anderes zu machen. Dabei sei Verantwortungsgefühl entscheidend. «Da steht nicht dauernd einer hinter einem und sagt, was man machen muss. Mit dieser Freiheit musst du gut umgehen können.»