

Gleitende Arbeitszeit

Als Kapitän eines Frachtkahns hat Rolf Meinen einen verantwortungsvollen Beruf mit wenig Freizeit. Zwar zählt die Neckar-Strecke zwischen Mannheim und Plochingen landschaftlich zu den attraktivsten überhaupt. Für Schifffahrtsromantik bleibt dennoch kaum Platz.

Seit Ehefrau Angelika mitfährt, ist das Leben für Schiffsführer Rolf Meinen deutlich einfacher und angenehmer geworden.

Es gibt Augenblicke, da weckt die Reise Urlaubsgefühle. Sanft pflügt das Schiff durch den ruhig dahinziehenden Fluss. Das Wasser plätschert, höchstens einen Meter unterhalb der Reling, verspielt um den Bug. Bei einer Geschwindigkeit von gerade mal acht Kilometern pro Stunde kann der Fahrtwind nicht mehr sein als ein leises Lüftchen – ein herrlich erfrischendes allerdings, wenn die Sonne hoch am Himmel steht und Hunderte von Tonnen Stahl rundherum aufheizt.

Die »Lichtenstein«, 1980 als »Amphitryon« in Hannover gebaut, 1988 von der Reederei Schwaben übernommen und mehrmals aus- und umgebaut, ist ein so genanntes Motorgüterschiff, ein Schwerarbeiter, 105 Meter lang, 9,5 Meter breit und mit einem 1200 PS starken Motor bestückt. Rund 2000 Tonnen Fracht schluckt der vier Meter hohe und 76 Meter lange Laderaum



Seltene Bild: Für traute Zweisamkeit in der Schiffswohnung bleibt wenig Zeit (oben). Der Neckar hat 27 Staustufen: In der Schleuse Hofen bei Stuttgart.



Udo Lacher bei der Arbeit in der Schleuse: Es gilt eine Höhendifferenz von 8 bis 10 Metern zu überwinden.



Am Neckar-Ufer: Refugium für viele Wasservögel.



Der Großteil der Fracht liegt unter Wasser: Die »Lichtenstein« bei Gundelsheim.

Die »Lichtenstein« hat eine Kapazität von 50 ausgewachsenen LKWs

des schlanken Energiebündels – die Kapazität von fünfzig ausgewachsenen LKWs. Voll beladen taucht die »Lichtenstein« an-nähernd drei Meter tiefer ein; der Großteil der Fracht liegt dann also gewissermaßen unter Wasser.

Meist ist es »weißes Gold«, das die Schiffe der Reederei Schwaben im Heilbronner Salzhafen laden – bergmännisch gewonnenes Steinsalz, das für die chemische Großindustrie an Main und Rhein zu Industriehalbsalzaufbereitet wird. Dem Salz verdankt die Region ihre goldene Vergangenheit und wirtschaftliche Blüte. Für den Rückweg ist es dann in der Regel Kohle, die von Rotterdam zu einem der vier Kohlekraftwerke der EnBW am Neckar transportiert wird.

»Lichtenstein zu Berg«, meldet sich Schiffsführer Rolf Meinen (49) und gibt seine genaue Position an. Vor ihm liegt eine jener unzähligen unübersichtlichen Kurven, die es auf der Fahrt von Heilbronn nach Stuttgart zu meistern gilt. Da auf Flüssen in der Regel weder Links- noch Rechtsverkehr herrscht, wählt der Schiffsführer seine Ideallinie – was dann zu Problemen führen kann, wenn überraschend ein anderes Schiff auftaucht. Käme jetzt beispielsweise ein Frachter in der Größe der »Lichtenstein« um die Ecke, würde es ungemütlich. Sehr ungemütlich sogar. »Es ist hier reichlich eng zum Kreuzen, und auf die Schnelle ausweichen geht sowieso nicht«, sagt Meinen. Doch das Funkgerät bleibt stumm. Es scheint also niemand in unmittelbarer Nähe auf Talfahrt zu sein.

Rolf Meinen ist ein erfahrener Schiffsführer. Mehr als dreißig Jahre hat der Duisburger bereits auf Binnenschiffen verbracht. »Das ganze Leben«, sagt er und lacht. Dann erzählt er, wie er als Teenager von zu Hause abgehauen sei, um als Schiff-

junge auf dem Schulschiff »Rhein« seine erste Ausbildung zu absolvieren. Er erzählt, wie er zum Bootsmann wurde und dann zum Steuermann und wie er anschließend das Rheinschifferpatent gemacht hat. »Aber nicht jenes »von Basel bis ins offene Meer«, was als das höchste der Gefühle für Binnenschiffer gelte. Und was ist daran so Besonderes? »Weil man dann für die Strecke zwischen Iffezheim und Mannheim, die sehr

heimtückisch ist, keinen Lotsen an Bord nehmen muss.«

Alle 14 Tage, so sagt Rolf Meinen, sei er mal für ein, zwei Tage in seiner Wohnung in Duisburg. Den Rest verbringt er – meist alleine – im Führerstand der »Lichtenstein«, die er von der Reederei Schwaben gechartert hat und auf eigenes Risiko betreibt. Ein hartes Geschäft. »Überleben kannst du nur,

LEBENSADER – VERKEHRSADER: DER NECKAR

202 Kilometer, 27 Staustufen, 106,7 Meter Gefälle: So präsentiert sich die Großschiff-fahrtsstraße Neckar von Mannheim bis Plochingen heute. Besonders bedeutend für die Binnenschiffahrt ist die 113 Kilometer lange Strecke zwischen Mannheim und Heilbronn. Sie wurde nach einer Bauzeit von 14 Jahren im Juli 1935 eröffnet. Die Strecke Heilbronn-Plochingen wurde nach dem Krieg in Angriff genommen. 1958 wurde der Hafen Stuttgart, zehn Jahre später jener in Plochingen fertig gestellt.

Als Verkehrsweg benutzt wurde der Neckar schon immer; im ersten Jahrhundert beispielsweise von den Römern. Wurden die Schiffe lange Zeit von Pferden gezogen, hielt Mitte des 19. Jahrhunderts die Dampfschiff-fahrt Einzug. Ab 1878 verkehrten Ketten-dampfer, die sich an einer im Fluss verlegten Kette bergwärts zogen. Begegneten sich zwei Schiffe, kam es zum »Kettenwechsel«; dabei fädelt sich das tal-fahrende aus und das berg-fahrende passieren.

Bereits 1886 führte der Unternehmer Gottlieb Daimler zusammen mit seinem Chefkon-

strukteur Wilhelm Maybach erste Versuche mit einem 7 Meter langen und 4 PS starken Motorschiff durch und leitete damit eine neue Ära ein. Während des Ausbaus des Neckars zur Großschiffahrtstraße wurden die Kettendampfer von Dampf- und Motorschleppern abgelöst. Die Umstellung von der Schleppschiffahrt zur Motorschiffahrt dauerte bis in die siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts. Heute verkehren auf dem Neckar Motorgüterschiffe, so genannte Selbstfahrer, mit bis zu 3000 Tonnen Tragfähigkeit.

Eng verbunden mit der Geschichte des Neckars ist die Reederei Schwaben, Inhaberin des beschriebenen Motorgüterschiffs »Lichtenstein«. Sie ist die älteste Neckarreederei überhaupt und wurde 1918 auf Initiative des damaligen Königs Wilhelm II. in Verbindung mit der Salzgewinnung in der Region Heilbronn im Salzbergwerk Kochendorf gegründet. Heute ist die Reederei Schwaben ein europaweit agierendes Transport- und Logistikunternehmen mit Sitz in Stuttgart und Heilbronn. Ihre Binnenschiff-flotte umfasst sechs moderne Motorgüterschiffe, wobei an beiden Standorten ergänzend noch Lager- und Umschlag-geschäfte betrieben werden.





Fotos: Rainer Bolliger

**Auf dem Schiff ist es ein bisschen wie zu Hause:
Die Katze muss in der Wohnung bleiben.**

**EnBW Kraftwerk bei
Marbach.**

Überleben kann nur, wer fast ununterbrochen fährt

wenn du mehr oder weniger ununterbrochen fährst«, sagt er. Doch Meinen will sich nicht beklagen. Im Gegenteil: »Könnte ich nochmals von vorne beginnen«, sagt er, »würde ich diesen Beruf wieder wählen.« Seit seine Frau Angelika auf den langen Reisen zwischen Holland und Heilbronn mitfährt, fällt ihm seine Arbeit leichter.

Auch Hermann Riedle (55), einer der beiden Matrosen Meinen, wurde jahrelang von seiner Frau begleitet. Doch irgendwann hatte sie genug vom Leben auf dem Schiff, von den 16-Stunden-Arbeitstagen, von der spartanisch eingerichteten, kleinen Wohnung und vom Eingeschlossenheit. Heute wartet sie in Gundelsheim auf ihren Mann, der sagt, dass der Weg vom Hafen nach Hause das Schönste an seiner Arbeit sei. »Doch was will man?«, fragt er achselzuckend. »Die Binnenschifffahrt liegt bei uns nun mal in der Familie. Sie ist eine Art Krankheit.«

Drei Generationen »Neckarianer« hat die Familie Riedle hervorgebracht und mit Hermann einen besonders fähigen. Kaum jemand kennt sich so gut aus mit Schiffen und deren Geschichte wie er. Dass er heute nicht als Schiffsführer, sondern als Matrose auf der »Lichtenstein« arbeitet, ist eine andere Geschichte. Riedle ergreift das schwere Hanfseil. Die »Lichtenstein« ist in eine Schleuse eingefahren. Es gibt Arbeit für die beiden Matrosen.

27 Staustufen liegen zwischen Mannheim, wo der Neckar in den Rhein mündet, und Plochingen, wo die Wasserstraße endet. Sie machen es möglich, dass Großschiffe bis 105 Meter Länge auf 202 Kilometer locker 160 Höhenmeter überwinden. Doch die Schleuseneinfahrt ist Maßarbeit: Zwölf Meter breit

und 110 Meter lang sind die Kammern; da bleibt nicht viel Raum zum Manövrieren. Damit die Kolosse aus Stahl nicht hin und her schaukeln wie Nusschalen, werden sie vorne und hinten festgezurt. Während sich die Schleuse ziemlich zügig mit Wasser füllt, müssen die Seile immer wieder gelöst und – weiter oben – neu befestigt werden. Nach 15 Minuten ist das Spektakel zu Ende, und die Fahrt kann zehn Höhenmeter weiter oben fortgesetzt werden.

»**Lichtenstein zu Berg** im Oberwasser von Pleidelsheim«, meldet Rolf Meinen und schiebt den Maschinentelegraphen langsam nach vorne. Das Schiff gewinnt an Fahrt, und am Bug beginnt sich das Wasser des träge dahinfließenden Neckars zu kräuseln. Angelika Meinen bringt Kaffee und Kuchen. »Danke, mein Schatz«, sagt der Schiffsführer und lächelt zufrieden. Hinten im Heck hält Hermann Riedle sein Ohr dicht an den Motorenraum; ein ungewöhnliches Geräusch hat seine Aufmerksamkeit erregt. Man weiß ja nie. Und fast hundert Meter weiter vorne, dort, wo es keine Motorengeräusche mehr gibt, steht der zweite Matrose, Udo Lacher (43), und schaut in die untergehende Sonne. Vielleicht denkt er gerade an seine dreijährige Tochter, die er viel zu selten sieht. Ob sie ihn wohl auch so vermisst? Nein, die »Lichtenstein« ist nicht das Traumschiff. Doch Udo Lacher mag seinen Job, weil er es liebt, unterwegs zu sein, und weil er die Schönheit des Odenwalds auch heute, nach 15 Jahren, immer wieder neu erlebt.

Als ob er die Gedanken verscheuchen möchte, macht sich Udo Lacher wieder an die Arbeit. Es ist 19 Uhr. Noch zwei Stunden bis Feierabend. Und eine halbe Ewigkeit bis zum nächsten Wiedersehen mit seiner Familie.

CHRISTOPH ZURFLUH

Volle Kraft voraus!

Schiff ahoi. Insgesamt 7467 Kilometer Bundeswasserstraßen bilden die Grundlage für die deutsche Binnenschifffahrt. Darauf verkehren mehrere tausend Fahrzeuge – vom Motorgüterschiff über den Schleppkahn bis zum Kreuzfahrtschiff. Über 8000 Menschen waren Mitte 2000 in der Binnenschifffahrt beschäftigt und erwirtschafteten einen Umsatz von mehr als einer Milliarde Euro.

Highway No. 1. Die europäische Hauptverkehrsader ist der Rhein. Am Grenzübergang Emmerich werden jährlich über 200 000 Schiffe gezählt. Das Rheinstromgebiet mit den Nebenflüssen Neckar, Main, Mosel und Saar umfasst rund 2000 Kilometer Wasserstraßen.

Die Masse macht's. Die Binnenschifffahrt kann bei konkurrenzlos guter Energiebilanz riesige Massen ohne Staus und rund ums Jahr verschieben. Zum Vergleich: Um 16 000 Tonnen Schüttgut zu transportieren, braucht es 650 LKWs oder 400 Eisenbahnwaggons – oder einen einzigen Schubverband mit sechs so genannten Schubleichtern.

Alles im Kasten. Einen starken Aufwärtstrend zeigt der Containerverkehr. Zurzeit werden rund 1 Mio. Container jährlich verschifft. 2010 soll es das Doppelte sein. Die größten Schiffe fassen 470 Container – die Ladekapazität von 235 LKWs. Da aufgrund der niedrigen Brückenhöhen Container auf dem Neckar nur in zwei Lagen mitgeführt werden können, ist der Transport dort (noch) nicht wirtschaftlich.

Jede Menge Kohle. Wichtigste Transportgüter sind Gestein und Erde (21,7 Prozent), gefolgt von Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen (17,7), Erzen und Metallabfällen (15,4) sowie Kohle (13,2).

Eine saubere Sache. Binnenschiffe überzeugen auch ökologisch. Mit 1 PS zieht ein Schiff 4000 Kilogramm. Die Bahn schafft noch 500, ein LKW gerade mal 150 Kilogramm pro PS. Auch in Sachen CO₂-Emissionen hat das Schiff die Nase vorne: Um 1 Tonne Fracht 1 Kilometer zu transportieren, gehen 33,4 g CO₂ in die Luft (Bahn 48,1; LKW 164).

Gleich um die Ecke. Drei Viertel aller deutschen Großstädte sind übers Wasser erschlossen. In den deutschen Binnenhäfen werden jährlich mehr als 300 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen.