

VON DANIEL HALLER (TEXT UND FOTOS)

«Die Franzosen unternehmen aber auch gar nichts», schimpft der Zweite Schiffsführer Tinus Hoekman. Der 71-jährige Niederländer arbeitet als selbstständiger Ablöser, das heisst, er übernimmt Vertretungen auf Schiffen, wo jemand ausgefallen ist. Soeben hat er den Koppelverband «Grindelwald-Mürren» in tiefster Finsternis an den Quai des Hafens Mulhouse-Ottmarsheim manövriert. «In Holland wäre der Hafen hell beleuchtet.» Auch der Erste Schiffsführer – auf See hiesse er Kapitän – Ton Smits kennt die Unterschiede der Länder: «In den Niederlanden fördert man die Schifffahrt, in Deutschland ist sie geduldet, und in der Schweiz weiss man gar nicht, dass es sie gibt.» Da hat er nicht unrecht, hat doch selbst Economiesuisse die Binnenschiffe in ihrem Infrastrukturbericht vergessen, und im Nationalrat fand die Hafen-Infrastruktur auf bürgerlicher Seite keine Freunde.

In der Moderne angekommen

Doch Binnenschiffe sind in der Neuzeit angekommen: Keine tätowierten Seejungfrauen, keine Stockanker und auch keine Ruderhaspel mit Holzspeichen – im Gegenteil: Der Steuerstand ist gespickt mit Schaltern, Lämpchen und Monitoren. Sowohl die beiden Heck- als auch die Bugstrahlruder werden mit Hebeln statt einem Steuerrad bedient, zwei Radar- und ein GPS-Bildschirm sorgen für Information: «Hier kommt die Köpenik», weist Hoekman voraus. Dafür muss er nicht Hunderte von Schiffen kennen, die auf dem Rhein verkehren. Vielmehr kann er auf dem GPS nicht nur die Geschwindigkeit über Grund ablesen, die man früher mit der Eieruhr anhand der Flusskilometer-Tafeln berechnete, sondern auch die Namen der Schiffe in der Nähe, deren Länge, Breite und Geschwindigkeit.

Mit 40 Prozent Motorenleistung läuft die Grindelwald hinter Ottmarsheim mit rund 17 km/h durchs Wasser, was talwärts je nach Strömung

**Auf dem Rhein (2)
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)

Tuckernd an allen vorbei

Effizient Im Vergleich zu Strasse und Schiene schneiden Rheinschiffe gut ab



Die «Grindelwald» teilt die Schleusenammer mit den nachfolgenden Schiffen: Keiner wartet gern, aber fünf Minuten hat man dafür, einem Schifferkollegen eine halbe Stunde Wartezeit zu ersparen.



Ton Smits im Steuerstand: Kein nautischer Ruderhaspel, sondern jede Menge moderner Armaturen.

rund 20 km/h über Grund ergibt. Dabei verbrauchen die beiden Motoren 140 Liter Treibstoff pro Stunde. «Würde ich Vollast fahren, kämen wir vielleicht 4 km/h schneller voran, würden aber 350 Liter verbrennen», erklärt Smits. «Das wäre weder ökonomisch noch ökologisch.» Er hats nicht eilig. In den Schleusen wartet er auf die hinterherfahrenden Schiffe, bis die Kammer voll ist: «Wenn wir diese fünf Minuten nicht mehr hätten, wären wir

schlimm dran.» Auch die vier Stunden Verspätung, die wir gestern beim Laden in Weil eingefangen haben, beunruhigen ihn nicht: Binnenschiff-Fahrpläne enthalten Reserven. «Deshalb können wir sie zu 99 Prozent wirklich einhalten.»

Wesentlich besser fürs Klima

Nicht Eile ist die des Schiffes Stärke, sondern die Masse an Gütern, die es auf einen Schlag befördert. Das



Fussarbeit: Bernard schaut, dass sich in der Schleuse der am Schwimmpoller befestigte Festmacher nicht an der Mauer verhakt, wenn sich das Schiff absenkt.



Erst in Strassburg Nord kann die vierte Lage Container geladen werden, weil weiter südlich die Brücken zu niedrig sind.

zahlt sich aus: Gemäss Zahlen der Schweizer Rheinhäfen kostet der Tonnenkilometer auf dem Wasser 1,9 Rappen – ein Fünftel des Preises auf der Schiene und weniger als ein Achtel der Kosten auf der Strasse. Entsprechend günstig sieht auch die Ökobilanz aus: In seinem Bericht zur Schifffahrtspolitik attestiert der Bundesrat der Rheinschifffahrt, dass sie im Containerverkehr das Klima deutlich weniger belastet als Schiene und Strasse

– und dies ohne Lärm. Deshalb ärgert sich Smits, dass die neue TGV-Eisenbahnbrücke in Strassburg nur 8 Meter Durchfahrts Höhe aufweist. Tief muss sich das absenkende Steuerhaus hinter die Container ducken, um nicht abrasiert zu werden. «Damit ist auf Jahrzehnte zementiert, dass man hier mit höchstens drei Lagen durchkommt.» Die Franzosen unternehmen also doch etwas, doch für die Schifffahrt das Falsche.

Charlys Wurzeln sind auf der «Grindelwald»

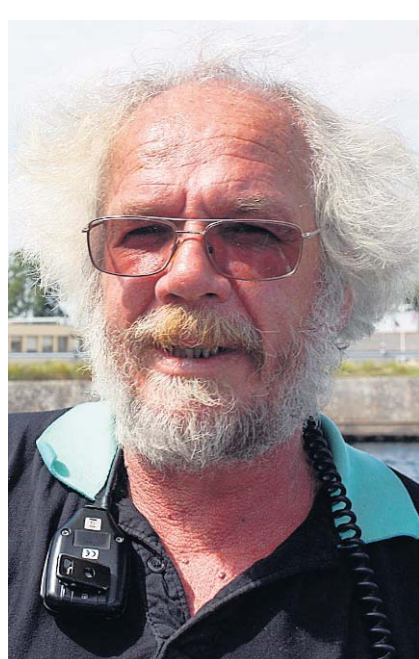
VON DANIEL HALLER

DEN NACHNAMEN mag er nicht nennen: «Schreib einfach Charly, Charly von der Grindelwald.» Einen festen Wohnsitz hat er nicht. «Wenn ich freihabe, besuche ich Freunde, wohne bei einer Freundin oder gehe nach Spanien.» Dort ist er zwar öfter, seit 20 Jahren immer mal wieder, führt den Hund der Vermieterin aus, trinkt am Vormittag Kaffee und verbringt den Nachmittag am Strand. Als wurzellos würde er sich aber nicht bezeichnen: «Ich bin der Schweiz geboren, aufgewachsen und zahle dort meine Steuern.» Das reicht aber, denn nach all den Jahren auf Achse ist Charly die Schweiz zu eng, er mag keine Kälte und schon gar keinen Schnee.

AUFGEWACHSEN IST ER in Freiburg, direkt an der Saane. Der Vater hatte ein Sportgeschäft. Seine Eltern

wollten nicht, dass er Matrose wird, erlaubten ihm aber, eine Reise zu machen in der Annahme, es würde ihm dann schon verleiden. «Diese Rechnung ging nicht auf, ich hatte den grössten Pausch.» Und so fuhr er ab 1974 auf dem Schweizer Stückgutfrachter «Calanda» vor allem nach Afrika. Auf Kühlschiffen brachte er es bis zum Bootsmann, dem Chef der Matrosen. «Wir fuhren Bananen aus der Karibik, Fleisch aus Südamerika, oder übernahmen auf offener See Fisch von den grossen Trawlern.»

ZWEI ENTWICKLUNGEN setzten Charlys Hochseekarriere ein Ende: «Damals konntest Du nur unter Schweizer Flagge auf der gleichen Reise Angola, Namibia und Südafrika anlaufen.» Auch während des Falklandkriegs war die Schweizer Flagge im Argentinienverkehr ein grosser Vorteil. Doch mit dem Ende des Ost-



«Schreib einfach Charly, Charly von der Grindelwald.»

West-Konflikts wurde die Schweizer Neutralität auf See unbedeutend. «Die Schiffe wurden ausgeflaggt und die Schweizer durch billigere Matrosen aus Fernost ersetzt.» Der zweite

«Matrosen sind Egoisten, immer unterwegs. Das ist nicht anständig den anderen gegenüber.»

Faktor waren die aufkommenden Container. Er heuerte zwar auf dem ersten grossen Containerpott an, der in Deutschland von Stapel lief. «Darauf fuhr ich sechs Monate. Stinklangweilig! Und schwor: Nie wieder Container!»

Seine Tochter ist ohne ihn aufgewachsen. «Matrosen sind Egoisten, immer unterwegs. Das ist nicht an-

ständig den anderen gegenüber.» Trotzdem: Über Härten und Schattenseiten spricht er wenig, würde alles wieder so machen. Der Beruf ist Berufung. Und offenbar mögen ihn die Frauen. «Kinder auch!» betont er und nennt liebevoll den Namen seiner Enkelin: «Enora.»

SEIN SCHWUR hielt nicht, die Container waren stärker: «Ich habe auf der Grindelwald Asyl bekommen», meint Charly. Zwar grummelt er zwischendurch: «Wenn man nicht alles selber macht ...!» Doch bringt er den Jüngeren gern etwas bei und sorgt, trotz all der freundschaftlichen Sticheleien, als Koch für gute Stimmung. Und er pflegt das Schiff, leidet, wenn ein Kollege nicht schön genug streicht. «Es gefällt mir auf der Grindelwald: Gute Leute, und es funktioniert.» Auch wenn er es nicht ausspricht: Seine Wurzeln hat er hier, hier an Bord.