

Seite 3



Die Spree als Arbeitsplatz: Matrose Christoph Junghanns muss Sand umschaukeln. Binnenschifffahrt ist oft noch Handarbeit.

Die schwarze Flotte

Flussgeschichten – unsere Sommerserie, Teil 7:
Mit Romantik hat die Binnenschifffahrt wenig zu tun.
Sie ist ein Knochenjob – für Frühaufsteher

VON BARBARA KLIMKE
FOTOS: MARKUS WÄCHTER



Die Spree – Flussgeschichten (7)

In unserer Sommerserie folgen wir der Spree von der Quelle bis zur Mündung. Wir erzählen, wie der Fluss die Landschaft und die Menschen an seinen Ufern prägt, und was er für Berlin bedeutet.

Heute: Arbeit auf der Spree

Lesen Sie in der nächsten Woche:
Was taugt das Wasser? Von Fischen, Sulfaten und Sauerstoff



Schiffsführer Michael Riemers auf dem „Ednand“



BERLINER-ZEITUNG.DE
Reisen Sie mit uns die Spree entlang! Die Multimedia-Reportage mit vielen Fotos und Videos: berliner-zeitung.de/diespree

BERLIN. Es ist 5.30 Uhr, als Michael Riemers an der Anlegestelle Stralau in Treptow den Motor anwirft. Riemers ist Binnenschiffer und wird an diesem Tag auf dem Schubschiff „Ednand“ tonnenweise Sand durch die Stadt transportieren. Zu dieser frühen Stunde liegt die Spree so still und quecksilberglatt da, als sei sie kein fließendes, sondern ein stehendes Gewässer, eine Art großer Hauptstadtteich. Am gegenüberliegenden Ufer, am Treptower Park, haben die Fahrgastboote der Stern und Kreisschifffahrt festgemacht, also das, was man in Berlin die Weiße Flotte nennt. Dort rührt sich noch nichts an Bord.

Das östliche Ufer dagegen ist jenen vorbehalten, die den Fluss nicht als Ausflugsort betrachten, sondern als Arbeitsplatz. Hier trägt man keine weiße Uniform, sondern Arbeitshosen, weil man Schubboote und Leichter zu verkoppeln, Ladung umzuschaukeln oder Stahlwinden zu drehen hat. Schwarze Schifffahrt sagen Binnenschiffer selbst dazu. Es sind Männer wie Schiffsführer Riemers, ein drahtiger, aufgeschlossener Mann. Und wie Christoph Junghanns, der Matrose, der auf dem „Ednand“ gerade die Leinen los legt. Junghanns ist 28 Jahre und um 3.40 Uhr aufgestanden. Von Potsdam, wo er wohnt, hat er die erste S-Bahn nach Treptow genommen.

Langsam tuckert das Schubschiff mit einem leeren Ladebehälter, einem Leichter, Richtung Innenstadt. Als es an der Rathausbrücke anlegt, ist vom Sand noch nichts zu sehen. Das sei nicht ungewöhnlich, sagt Riemers, mit Verzögerungen sei zu rechnen, weil es sich um die längste Baugrube der Stadt handle. Sie verladen hier in Mitte schließlich nicht irgendwelchen Sand. Wenige Meter von der Kaimauer entfernt, am Marx-Engels-Forum, liegt der Eingang zu dem Schacht, in dem sich der Tunnelbohrer für die U-Bahnlinie 5 unter der Spree hindurch bis zum Brandenburger Tor durchfräst. Alles, was an frischem Erdreich ausgehoben wird, wird mit dem Schubschiff „Ednand“ aus der Stadt bugsiert. Bis zur letzten Schippe.

400 Tonnen passen in einen Leichter. Er schwankt, als der Radler endlich am Ufer auftaucht und die erste Schaufel abkippt. Riemers steht an den Koppelwinden und dirigiert den Baggerführer. Die Ladung, erklärt er, muss gleichmäßig verteilt werden. Auf keinen Fall darf man Berge aufhäufen. Denn spätestens am Mittag wird es an diesem Spree-Abschnitt von Ausflugsschiffen wimmeln. „Und wenn die eine ordentliche Bugwelle machen, dann krachen hier die Seile.“ Da darf nichts ins Rutschen kommen.

Dutzende Male kippt der Radler ab, setzt zurück, holt neuen

Sand. Wie oft sich das Schauspiel wiederholt, hat Riemers nie gezählt, weil immer etwas dazwischenkommt: ein Funkspruch, ein Fahrgastschiff, eine Nachricht vom nächsten leeren Schubboot, das hinter der Schleuse wartet. Die interessantere Zahl ist ohnehin eine andere. Drei volle Leichter Erde werden von Riemers und seinen Kollegen der Reederei Ed Line an normalen Tagen auf dem Wasser von der Baustelle wegbefördert – insgesamt 1200 Tonnen. Auf Lkw verteilt, rechnet Riemers vor, entspricht das 48 Ladungen: 48 Lastwagen. „Wenn man das alles auf der Straße transportieren würde, wäre die Innenstadt blockiert.“

Das Schöne an der Schubschifffahrt ist das Manövrieren enormer Lasten – und dass sie Luft und Lungen einiges erspart. Der Nachteil liegt darin, dass es mitunter etwas dauern kann. Denn schneller als 6,5 Kilometer pro Stunde kommt so ein Bugsierer, der 400 Tonnen vor sich herschiebt, kaum voran.

Kies, Bäder, Apfelsaft

Auf dem Rückweg nach Stralau, unter sechs Brücken hindurch, hat Riemers deshalb Zeit, ein wenig von der Binnenschifffahrt zu erzählen. Das bietet sich auch deshalb an, weil der Schubverband gerade den Osthafen und ein Plakat mit der Werbung „Urban Living“ passiert. „Mehr als ein Name“, sagt er, „ist der Hafen ja nicht mehr.“ Früher, zu DDR-Zeiten dagegen wurden Güter aller Art auf dem Wasser transportiert – schon weil es zu wenig Lkws gab. Was habe man damals nicht alles hin- und hergefahren: Ziegel aus Zehdenick. Kohle aus Königs Wusterhausen fürs Kraftwerk Rummelsburg. Heizöl für Mitte. Kies sowieso von allen Seiten. Aus Werder kam der Apfelsaft auf Paletten übers Wasser. Waschmittel aus Genthin. Von Magdeburg, so erinnert er sich, wurden komplette Bäder für die Plattenbauten angeschifft – über die Elbe, den Elbe-Havel-Kanal, die Havel und die Spree.

Das war die Zeit, als der VEB Binnenreederei das größte Binnenschiffunternehmen Europas war. Auch Riemers, Jahrgang 1960, in Köpenick aufgewachsen, hat dort mit der Matrosenausbildung begonnen: „Ich war der Exot in der Familie. Alle anderen haben im Büro gearbeitet und mich für verrückt erklärt.“

Und heute? Nur 7 000 Binnenschiffer gibt es noch – in ganz Deutschland. Die meisten von ihnen fahren auf dem Rhein, wo es zugeht wie auf der Autobahn A2, wie alle sagen, die schon mal dort unterwegs waren. Auf der Spree hat die Schwarze Schifffahrt stark abgenommen. Die alten Versorgungswege sind verschwunden und mit

ihnen die Fabriken am Wasser, die Kähne und Schubboote. Konjunktur hat in Berlin nur die Fahrgastschifffahrt – „Fleischdampfer“, wie es in der Frachtbranche spöttisch heißt. Als Riemers wie viele andere in den 90er-Jahren entlassen wurde, pendelte er eine Zeit lang zwischen Duisburg und Rotterdam. Heute fährt er für die Reederei Ed Line GmbH in Köpenick und sagt, es sei ein großes Glück, wegen des Bau- und Verkehrs für die U5 mal eine Zeit lang zu Hause wohnen zu können.

Er gehört zu einer kleinen, ausgewählten Gruppe von Leuten, für die sich das Land von den Wasserstraßen her erschließt. Alle schiffbaren Flüsse sind ihnen vertraut, alle Schleusen, Kanäle, Häfen, Brückenhöhen. Und wenn sie über vierzig und aus Berlin sind, dann kennen sie sich alle noch aus jungen Jahren.

Michael Trotz beispielsweise, 57 Jahre alt, hat mit Riemers einst Matrose gelernt. An diesem Vormittag steht er mit dem Kollegen Ralf Zander, 52, an Bord der „Edith“. Die größere „Edith“ hat in Stralau vom kleinen „Ednand“ den Abtransport der sandgefüllten Schubleichter übernommen. Solche Übergaben sind typisch für die Logistik der Schubschifffahrt: Weil am kurzen U5-Bauhafen in der Innenstadt nur ein Behälter Platz hat, muss jede Ladung einzeln zurück nach Stralau geschifft werden. Dort werden jeweils drei Leichter hintereinander gekoppelt – ähnlich wie Eisenbahnwaggons – und von einer leistungsstärkeren Maschine, in diesem Fall der „Edith“, 280 PS, wie von einer Lokomotive durchs Wasser bis in den Hafen Königs Wusterhausen geschoben – zum endgültigen Entladen.

Vier Stunden dauert die Fahrt flussaufwärts, „zu Berg“, wie Binnenschiffer sagen; vier Stunden der Rückweg. Aber das Duo Trotz und Zander ist Härteres gewohnt. Michael Trotz, Schiffsführer und Maschinist mit Radarpatent, hat zuletzt an einer Wasserbaustelle in Lüdinghausen am Dortmund-Ems-Kanal gearbeitet. Das sind oft 16-Stunden-Tage; nach zwanzig Tagen Einsatz haben Binnenschiffer zehn Tage frei. Ralf Zanders weiteste Route ging in die Ukraine. Eine Woche, erzählt er, nahm allein die Strecke von Berlin zum Rhein in Anspruch, dann ging es im Konvoi über Main-Donau-Kanal und Donau nach Osten bis zum Schwarzen Meer. Wochenlang waren sie dort. „Es gibt kein wirtschaftlicheres Verkehrsmittel auf dem Wasser als das Schubschiff“, sagt er.

Wirtschaftlich, umweltfreundlich, sicher – all das ist die Binnenschifffahrt, aber Reeder wie Martina Klink beklagen, dass es öffentliche Anerkennung fehlt. Martina Klink, eine zierliche, energische, junge

Frau, hat das Unternehmen Ed Line von 1997 an als Geschäftsführerin mit einem Partner aufgebaut. Ihr erstes Schubschiff taufte sie „Mister Ed“, und die Silbe Ed im Namen ist das Erkennungszeichen für alle 28 Schiffe ihrer Flotte geblieben. Im Büro am Köpenicker Ufer kann man auf Fotos sehen, was die Ed-Line-Schiffe transportieren: Flügel von Windkraftanlagen, Flugzeugturbinen, sogar einen Teil der neuen Waldschlösschenbrücke haben sie in Dresden eingeschifft. Heutzutage würden immer mehr, immer größere Lasten befördert, sagt Martina Klink: „Aber die deutsche Verkehrspolitik interessiert sich nur für Straßen und Schienen, weil die eine Lobby haben. Wen kümmern schon 7 000 Binnenschiffer?“

Schleusen wie Flaschenhalse

Aus ihrer Sicht ist es dringend nötig, in den Ausbau der Wasserstraßen zu investieren: „Durch die Elbe kann man zu Fuß durchlaufen.“ Bei Berlin, in Kleinmachnow und Fürstenwalde, gebe es Schleusen so eng wie Nadelöhre, was Transporte unrentabel mache. Dass sämtliche Schiffe der Ed-Line-Flotte noch DDR-Equipment sind und viele aus den 60er-Jahren stammen, ist kein Zufall: Sie wurden umgerüstet, verstärkt und für viel Geld erneuert. „Aber ein Schiffneubau kostet mehrere Millionen Euro“, sagt Per Preußner, der Prokurist der Reederei. „Das kann sich kein Familienunternehmen leisten.“

Mit Romantik jedenfalls hat der Beruf für Martina Klink nichts zu tun: „Wenn ich die Vision von Binnenschifffahrt höre, wo Boote ins Abendrot tuckern und an Deck der Grill angeworfen wird, muss ich lachen.“ In der Realität, sagt sie, müssen die Leute von früh bis spät Schiffe tauschen, koppeln, mit Seilen, Eimern und Schippen hantieren, ob es regnet, die Sonne brennt oder schneit. „Ein Knochenjob.“

Idyllisch aber ist der Abend, als der Schubverband mit drei leeren Leichtern auf der Rückfahrt endlich wieder Berlin ansteuert: Segelboote, Kajaks und Partyflöße sind unterwegs. Michael Trotz hat jetzt vorsorglich vorn am Bug des ersten Leichters mit einem Funkgerät Aufstellung genommen. So kann er dem Kollegen am Steuer mitteilen, was sich vor ihm im Fluss abspielt. In Treptow an der Insel der Jugend „ist jeden Abend Abenteuer“, sagt Ralf Zander. Manchmal, wenn sie mit dem 100 Meter langen Gefährt um die Ecke biegen, liegt ein Treptower Boot mitten im Wasser – und die Leute planschen in der Fahrlinie.

Kurz vor acht Uhr liegt „Edith“ in Stralau wieder neben „Ednand“, alles ist abgekoppelt und ordentlich vertäut. Schichtende auf der Spree.