



**Binnenschiff „Rheingold“ (im Schiffshebewerk Magdeburg):** Die Holländer haben 80 000 Mark weniger Kosten

FOTOS: K. STRAUBE

Verkehr

# „Der will uns ausrotten“

SPIEGEL-Redakteur Michael Schmidt-Klingenberg über den Überlebenskampf der deutschen Binnenschiffer

Sein Leben ist ein langer, enger Kanal. Dieter Ackermann, 45, kennt jeden Poller, jeden Pier zwischen Hannover und Hörstel. Jeder Kilometer Mittellandkanal hat für ihn eine Geschichte.

Hier, wo das brackige Wasser jetzt so ruhig dümpelt, lag seine MS „Rheingold“ mal am Futtersilo und nahm Erbsen auf, bei Windstärke acht. Plötzlich kam diese Wasserhose auf ihn zu, zehn Meter hoch, sah aus „wie ein gewindeltes Bettuch“. Die Abdeckungen der Ladeluken zischten durch die Luft wie scharfe Säbel, und eine hätte seinem Matrosen fast den Hals abgeschnitten. Sie fegte ihm aber nur die Mütze vom Kopf.

Oder da, diese niedrige Brücke, unter der wir gerade durchgefahren sind. Sein Sohn spritzte achtern das Beiboot ab. Plötzlich tat es einen dumpfen Schlag, und Ingo war nicht mehr zu sehen. War der Junge doch direkt vor der Brücke die Treppe zum Steuerhaus hinaufgesprungen, wollte dem Vater sagen, daß er fertig sei. Rums, knallt ihm der eiserne Brückenträger vor die Stirn. Mit einer Platzwunde und Gehirnerschütterung ist Ingo noch mal glimpflich davongekommen.

Und dort, wo der Mittellandkanal in den Dortmund-Ems-Kanal mündet, ist

## Der Wettbewerb

auf den Wasserstraßen der Europäischen Union wird vom 1. Januar 1995 an bedrohlich hart für die deutschen Binnenschiffer. Dann dürfen auch Ausländer innerhalb Deutschlands Fracht transportieren. Besonders die Holländer klagten über Wettbewerbsvorteile der Deutschen durch niedrigere Abgaben und großzügigere Förderung.

Verkehrsminister Matthias Wissmann hat der bedrohten Binnenschifffahrt 160 Millionen Mark versprochen. Doch das Programm beseitigt nicht die ungleichen Bedingungen. Ein 100-Millionen-Fonds soll unter anderem die Umstellung auf moderne Container- und Spezialschiffe fördern. Die sogenannten Partikuliere, die rund 1000 der etwa 3300 deutschen Binnenschiffe als selbständige Eigner fahren, fürchten, daß die Gelder nur den großen Reedereien zugute kommen. Weitere 60 Millionen Mark Abwrackprämien aus Wissmanns Programm gibt es nur, wenn die anderen EU-Länder mitziehen.

für den Binnenschiffer „sozusagen meine Heimat“. Die elf Jahre im Schifferkinderheim Hörstel waren für Dieter Ackermann die einzige Zeit seines Lebens, in der er fest an Land gelebt hat. Die Kinderjahre bis zur Schule verbrachte er auf der „Rheingold“.

Seit drei Generationen wohnen und fahren die Ackermanns auf dem Schiff. Der Großvater ließ es 1929 in Lobith jenseits der holländischen Grenze bauen. Bis ins Königsberger Haff fuhr er hinauf. Im Krieg transportierte die „Rheingold“ Munition. 1945 hätten Briten und Amerikaner den Kahn in der Lübecker Bucht beinahe in die Luft gejagt.

Fast 30 Jahre ist Dieter Ackermann nun schon auf der „Rheingold“, hat als Matrose beim Vater angefangen. Eigentlich träumte er von der großen weiten Welt, wollte Koch auf dem Luxusdampfer „Bremen“ werden. Aber irgendwie reichte es nur zur kleinen Fahrt, auf den Flüssen und Kanälen zwischen Oder und Nordsee. Seit zehn Jahren ist Ackermann selbst Eigner und Schiffsführer der „Rheingold“, einer von rund tausend deutschen „Partikulieren“.

Bald könnte es aus sein mit diesem eigentümlichen Stand der Binnenschiffer,

mit dieser Mischung aus Fernweh und Wohnküchenmief, dem kläffenden Spitz an Deck und der bunten Wäsche am Mast.

Ackermann zeigt auf die „Detelina“, die der Gerichtsvollzieher kurz hinter Hannover an die Kette gelegt hat: „Pleite.“ Er zeigt auf die „Atlantis“ in Minden, die verlassen am Ufer liegt: „Der mochte nicht mehr.“ Grimmig sagt der Schiffer: „Der Minister Wissmann will uns ausrotten.“

Die „Adriana“ aus Zwolle zieht backbord an der „Rheingold“ vorbei. „Das ist die Zukunft“, sagt Ackermann. Die Holländer fahren kostengünstiger als die deutschen Partikuliere, und vom 1. Januar 1995 an dürfen sie auch zwischen innerdeutschen Häfen jede Ladung transportieren. Die Kabotage, wie solche Inlandsfahrten von Ausländern in der Fachsprache heißen, hat der deut-

## 100 Mark für zwei Leute und 14 Stunden Arbeit

sche Verkehrsminister genausowenig verhindert wie vor einem Jahr die Aufhebung der festen Frachttarife.

Diesen Herbst haben es die Binnenschiffer dem Minister noch einmal schriftlich gegeben: „Für das deutsche Partikuliergewerbe wird dies wegen der Wettbewerbsverzerrungen das Ende seiner beruflichen Existenz bedeuten.“ Wissmann hat den Binnenschiffern inzwischen 160 Millionen Mark versprochen, aber retten wird sie diese Hilfe nicht.

Für Dieter Ackermann und seine Frau geht es nicht nur um den Beruf. „Wir haben unsere ganze Existenz auf dieses Schiff ausgerichtet“, sagt Dietburg Ackermann, 43, die seit 18 Ehejahren auf der „Rheingold“ fährt. „Das ist unser Leben.“

Versonnen blickt der Schiffer über die 80 Meter von Bug bis Heck. Da liegen knapp tausend Tonnen Gips in den beiden Laderäumen. Die weißen Brocken bringen rund 5000 Mark Fracht für zwei und einen halben Tag Fahrt, über 220 Kilometer von Hildesheim bis Ladbergen bei Osnabrück. Mit Leerfahrten, Lade- und Liegezeiten bis zur nächsten Reise muß das Geld die festen Kosten der „Rheingold“ für acht Tage decken. Das sind 370 Mark täglich, dazu 1200 Mark für den Diesel-Kraftstoff. Pro Tag bleibt da etwa ein Hunderter übrig. Nicht

viel für zwei Leute und bis zu 14 Stunden Arbeit. „Wird keine gute Woche“, grübelt Ackermann.

Mit dickem Nebel hatte der Tag an einer einsamen Liegestelle mitten in der flachen Wiesenlandschaft zwischen Minden und Osnabrück begonnen. Um halb sieben hatte Ackermann aus dem Fenster geguckt und sich gleich wieder ins eheliche Doppelbett zurückfallen lassen, das eigentlich viel zu groß für die kleine Schlafkajüte ist. Den Streß einer Radarfahrt bei Nebel wollte er sich nicht antun. Sein Schiffer-Instinkt täuschte ihn nicht, um acht hatte es aufgeklärt, und es war auch noch zeitig genug für die letzte Strecke dieser Reise.

Weißer Schirmmütze und Kapitänsuniform gehören nicht zur Garderobe des Binnenschiffers. In quietschgrüner Jogginghose und Pantoffeln sitzt Ackermann schwergewichtig auf einem hohen Sessel im Ruderhaus. Ein Steuerrad gibt es hier seit ein paar Jahren nicht mehr. Mit einem kleinen Hebel bewegt der Schiffsführer die elektronisch-hydraulische Steuerung der Doppelruder. Zusätzlich manövriert er beim An- und Ablegen mit dem Bugstrahlruder, das ist so eine moderne Anlage wie auf der Queen Elizabeth.

Dietburg Ackermann hat ihre Sicherheitsschuhe angezogen. Die trägt sie, seit sie einmal beim Vertäuen zwischen



Schiffsfrau Ackermann: „Das ist unser Leben“

Bordwand und Dalben ins Wasser gefallen ist und fast zerquetscht worden wäre.

Vor fünf Jahren haben die Ackermanns ihren Matrosen entlassen, weil die Frachteinnahmen einen Angestellten nicht mehr trugen. Seitdem packt die Schiffsfrau überall mit an. Mit festen Arbeitshandschuhen löst sie das dicke Tau am Bug und zieht das andere Ende vom Poller an der Pier. „Ist los“, schreit sie in die Mikrofonanlage und rennt nach achtern zum anderen Poller.

Mit zehn Kilometern in der Stunde schiebt der 795-PS-Dieselmotor von Deutz die „Rheingold“ durch den Mittellandkanal. „Da steht ein kleines Einfamilienhaus“, sagt der Kapitän lie-

bevoll über seine 1987 eingebaute Maschine, 240 000 Mark hat sie gekostet. Der Autopilot hält das Schiff selbsttätig auf geradem Kurs. Auf dem CD-Player liegt Achim Reichel, „Melancholie und Sturmflut“.

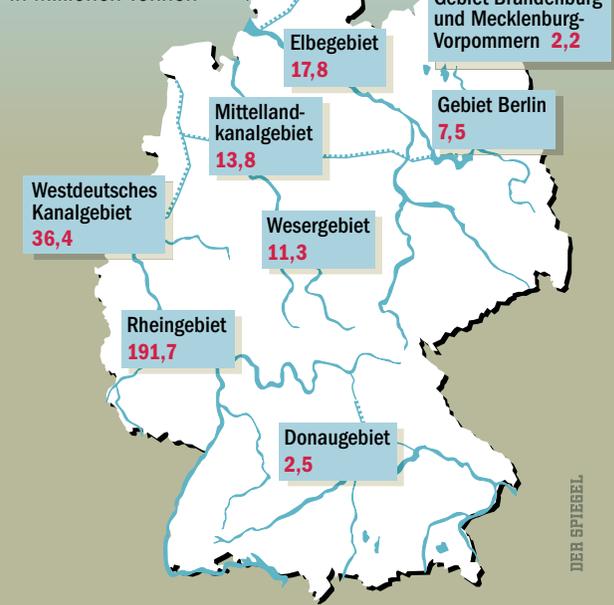
Frau Ackermann hat alle notwendigen Patente, außer für die Fahrt unter Radar. So gilt das Ehepaar nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung als eine Mannschaft, die durchgehend von 6 bis 22 Uhr fahren darf, Wochenenden und Feiertage eingeschlossen.

Eine quäkende Lautsprecheranlage hält die Verbindung zwischen Brücke und Küche aufrecht.

Heute morgen ist Frau Ackermann nicht so gut auf Herrn Ackermann zu sprechen. Sonst sagt er kaum ein Wort, und bei dem fremden Besucher jetzt hört er gar nicht auf zu reden. „Aber Dietburg“, entschuldigt er

### Handelsströme

Güterumschlag auf den wichtigsten Wasserstraßen im Bundesgebiet; Angaben für 1992 in Millionen Tonnen





**Binnenschiffer Ackermann:** Schifffahrt tut not

sich, „was soll ich dir denn erzählen, wir erleben doch sowieso alles gemeinsam.“

Der Kapitän läßt die Maschine langsamer laufen. Ein Schiff kommt entgegen, und voraus ist eine Baustelle. Der Kanal wird auf 54 Meter verbreitert. Ein holländischer Frachter lädt den Aushub ein. „Und die Holländer werden den Vorteil vom Ausbau haben“, ärgert sich Ackermann. Dann können die ihre modernen Großschiffe mit 9 Meter 50 Breite und 110 Meter Länge hier fahren, die sich die meisten deutschen Partikuliere mit ihrem ausgedünnten Kapital nicht leisten können.

Es ist die „Flutenberg“ aus Haren-Ems, die backbord voraus kommt. Ackermann nimmt den Hörer vom Schiffsfunk. „Werner, hoffentlich weißt du das zu schätzen, daß ich so abstoppe“, flachst er den Kollegen an. Die beiden sind Mitglieder der Deutschen Transport Genossenschaft (DTG). Gegen eine Provision von fünf Prozent der Fracht teilt die DTG ihren Genossen die Ladungen zu, die sie etwa bei Kohle- und Erzgruben, den Zementwerken oder den Schrotthändlern akquiriert.

Werner hat Mais vom Oberrhein für die Firma Nordgetreide in Lübeck-Schlutup an Bord, und ihm ist ziemlich jammerig. Die Preise sind auf der Strecke so gesunken, daß kaum noch einer gern dahin fährt. Aber Holländer haben ihm die guten Partien anderswo weggeschnappt, klagt er. Holländer sind sogar schon in der Genossenschaft Mitglied. „Da haben wir sie wenigstens etwas im Griff“, meint Ackermann. Werner jammert weiter: „Wenn der Elbeseitenkanal zufriert, dann sind wir mal dran.“

„Ich bin ja gern bereit, im europäischen Wettbewerb mitzumachen“, sagt Ackermann, „aber die Bedingungen müssen für alle gleich sein.“ Die niederländischen

Konkurrenten haben im Jahr rund 80 000 Mark weniger Kosten, weiß er aus seinem Verbandsblättchen *Der Selbständige in der Binnenschifffahrt*.

Es sind viele kleine Vorteile, die den großen Vorsprung ausmachen: Staatsbürgschaften für Kredite, niedrigere Versicherungssteuern und Dieselpreise, keine Beiträge zur Berufsgenossenschaft, weniger Bürokratie bei den Sicherheitsvorschriften oder auch hohe Subventionen für die Schiffferkinderheime.

Vielleicht, gibt Ackermann aber zu, sind die niederländischen Binnenschiffer auch bessere Kaufleute: „Der Deutsche ist nicht so wendig.“

Die „Flutenberg“ ist schon lange aus dem Kielwasser der „Rheingold“ verschwunden, als die beiden Kollegen sich per Funk verabschieden: „Na, denn komm mal gut rüber, Werner.“

Die Partikuliere wollen nicht kampflos untergehen. „Schifffahrt tut not, sonst ist die Umwelt tot“, mit diesem Plakat am Dennebaum, dem Rand der Ladeluken, schippert die „Rheingold“ wie viele andere Binnenschiffe durch Deutschland. Aber da die Kähne nicht die Autobahnen verstopfen, erreicht der holprige Reim, anders als die Aufkleber der Brummifahrer, kaum die landsässige Mehrheit der Bevölkerung.

„Die Binnenschifffahrt hat zu lange geschlafen“, fürchtet Ackermann. Die beschauliche Einsamkeit auf dem Wasser ließ die Partikuliere zu einer Klasse werden, die sich in ihrer eigenartigen Welt sicher geborgen fühlte. Nach außen konnten sie nie richtig deutlich machen, daß ihre Schiffe von allen Trans-

portmitteln am wenigsten die Umwelt belasten. Energieverbrauch, Kohlendioxid-Ausstoß und Unfallhäufigkeit liegen noch erheblich unter den Werten der Eisenbahn.

Dennoch profitierten die deutschen Binnenschiffer nicht von der gewaltigen Zunahme des Güterverkehrs. Seit den sechziger Jahren ging ihr Anteil an den



T. MAYER/DAS FOTOGRAFI

**Containerschiff**  
Bloß neumodischer Kram

Transporten fast um die Hälfte zurück. Die großen Kunden der Binnenschiffer waren schrumpfende Branchen wie Kohle und Stahl, und selbst da machte ihnen die Bundesbahn noch mit Dumpingpreisen unsinnige Konkurrenz.

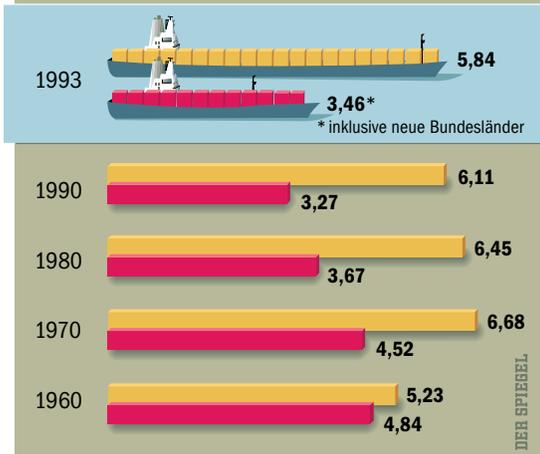
Einige öko-bewußte Unternehmen haben inzwischen das Binnenschiff wiederentdeckt. Ford läßt seine Neuwagen auf Spezialschiffen von Köln nach Vlissingen bringen. Neckermann transportiert Container mit Textilien rheinaufwärts nach Frankfurt. Doch das sind Ausnahmen.

Moderne Logistikkonzepte, durchgehende Transportketten, wie sie heute die Manager der schlanken Produktion verlangen, sind für so manche Binnenschiffer bloß neumodischer Kram, für die meisten Partikuliere aber auch gar nicht zu finanzieren. Natürlich würde Ackermann auch gern Container fahren, aber die 65 Jahre alte „Rheingold“ hat dafür nicht die passenden Maße. Und ein Neubau würde ihn rund 1,5 Millionen Mark kosten. Die hat er nicht, und die kriegt er nicht.

Im vergangenen Jahr haben die Binnenschiffer in ihrer Not die Kanäle blockiert, 150 000 Tonnen la-

**Deutsche Flotte abgehängt**

Entwicklung der niederländischen ■ und deutschen ■ Binnengüterschifffahrt; Bestand nach Tragfähigkeit in Millionen Tonnen am Jahresbeginn



gen da tagelang in Datteln am Dortmund-Ems-Kanal fest. Kaum jemand nahm das zur Kenntnis, weil die Schiffer sich nur selbst lahmlegten.

Ein Versuch der SPD, die Aufhebung der Tarife zu stoppen, scheiterte vergangenen Winter im Bundestag an CDU/CSU und FDP. Die machtvolle Laster-Lobby dagegen setzte zum Schutz gegen

Kapitän macht sich Mut: „Irgendwie muß ich die 20 Jahre bis zur Rente schaffen.“

Wenn die „Rheingold“ verschrottet würde, wären die Ackermanns nicht nur arbeitslos, sondern auch obdachlos. Ihr Haus ist ihr Schiff.

Mit Polstersofa, Couchtisch und Schrankwand haben sie es sich in ihrer

Jede zusätzliche Liegezeit kann die Ackermanns um eine neue Ladung bringen. In Duisburg, so hat Frau Ackermann schon per Funktelefon bei der Genossenschaft ausgekundschaftet, wartet eine Partie Kohle für das Berliner Kraftwerk Reuter. „Mit der Berlin-Kohle“, sagt der Schiffsführer, „können wir die miese Gips-Fracht ausgleichen.“

Mit ihrem bordeigenen Autokran setzen die Ackermanns ihren Mazda auf den Kai. Sie haben sich landfeind gemacht und besuchen diesen Abend ihre Kinder, zum Internat ist es nur eine halbe Stunde Fahrt. Weihnachten werden sie zusammen wie immer 14 Tage Skiurlaub machen.

Anschließend beginnt der Untergang der deutschen Binnenschifffahrt. „Wir können uns nicht daran klammern, daß die Kabotage zum neuen Jahr nicht kommen wird“, sagt der Kapitän zu seiner Frau. Die antwortet: „Schatz, aber es muß doch irgend etwas anderes passieren.“ □

## Gegendarstellung

Im SPIEGEL 50/1994 vom 12. 12. 1994 wird unter dem Titel „Zwei Blaue extra“, S. 114 ff., auf Seite 122 behauptet: „Wenn Ministerpräsidenten wie Lothar Späth oder Max Streibl auf fremdfinanzierten Lustreisen Geschäfte anbahnen, will eben auch ein kleiner Bürgermeister nicht zurückstehen. So begründete intern der Verwaltungschef im hessischen Kriefel, Hans Werner Börs, seinen bezahlten Trip in den Chiemgau, wo er mit den Baufirmen die überkauften Verträge für eine neue Kläranlage unterschrieb – das Dienstsiegel hatte die Bürgermeisterstergattin in der Handtasche stecken.“

Diese Darstellung ist unrichtig.

1. Ich habe die Reise in den Chiemgau nie damit begründet, wenn Ministerpräsidenten wie Lothar Späth oder Max Streibl auf fremdfinanzierten Lustreisen Geschäfte anbahnen, wolle auch ich nicht zurückstehen.

Ich habe während meiner Reise in den Chiemgau zwar einen Vertrag über eine neue Kläranlage unterschrieben, dieser Vertrag war zuvor aber von den zuständigen Gremien genehmigt worden.

Hans Werner Börs

2. Weder auf einer Reise in den Chiemgau noch sonst hatte ich das Dienstsiegel in der Handtasche stecken.

Helene Börs

*Frau Börs hat recht; das Dienstsiegel steckte in der Handtasche einer anderen Reisetilnehmerin.* –Red.



**Lkw im Bahn-Kombiverkehr:** Die Binnenschifffahrt hat zu lange geschlafen

die ausländische Konkurrenz eine Autobahngebühr für Lkw durch. Nun hat das Ehepaar Ackermann zum erstenmal nicht mehr die CDU gewählt, sondern die Sozialdemokraten.

„Politiker treiben Binnenschiffer in die Pleite“ – mit diesem Spruchband war eine Hundertschaft deutscher Binnenschiffer im Oktober per Bus nach Brüssel gereist,

## Die Abwrackprämie reicht kaum, um eine neue Existenz aufzubauen

zu einer Sitzung der europäischen Verkehrsminister. Auch Dietburg Ackermann war morgens um vier Uhr mit den Männern losgefahren, weil sie nicht versteht, „daß ein Minister Wissmann auf uns sozial herumtrampeln darf“.

Aber es hat nicht viel geholfen. Alles, was sie bei den Politikern erreicht haben, sind 100 Millionen und noch einmal 60 Millionen Mark staatlicher Beihilfe für das Abwracken von Binnenschiffen.

Ackermann kann aber nicht abwracken. Die Prämie von vielleicht 150 000 Mark reicht kaum, um an Land eine neue Existenz aufzubauen. Ein gelernter Schiffsführer auf dem Trocken, mit 45 Jahren, fällt für das Arbeitsamt in die Gruppe „schwer vermittelbar“. Der

Kajüte unter dem Steuerhaus gemütlich gemacht wie im Eigenheim an Land. Nur, zwischen den Möbeln ist kaum noch Platz. Fernseh-Satellitenschüssel und Handy-Telefon halten die Verbindung zur Außenwelt. Es ist hübsch putzig wie im Reihenhaus für Kleinwüchsige, mit Mini-Geschirrspüler und Sitzbadewanne. Das Klo allerdings muß per Handpumpe und Schlauch mit Kanalwasser gespült werden.

Im Vorschiff haben die Kinder Ingo, 17, und Melanie, 15, ihre Kajüte, teeniemäßig mit Plakaten von Rockstars und Walfischen bestückt. Dort wohnten sie zusammen mit ihren Eltern bis zur Einschulung, während achtern noch Großvater Ackermann mit seiner Frau das Schiff führte. Die Kinder sind nun im Internat Westerkappeln bei Osnabrück und kommen nur in den Ferien an Bord oder für ein Wochenende, wenn die „Rheingold“ nicht zu weit entfernt unterwegs ist. Binnenschiffer wollen sie nicht werden, sagt der Vater, „weil sie sehen, was für eine Misere das ist“.

In Ladbergen macht die „Rheingold“ am Kai der Zementfabrik Dyckerhoff fest, die den Gips für ihre Produktion braucht. Sorgenvoll guckt Dietburg auf das Binnenschiff, das vor ihnen noch auslädt: „Wenn die fertig sind, mußst du dahin verholen, dann müssen sie uns gleich morgen früh drannehmen.“