# „Ein Schiffer an Land, der geht ein“

SPIEGEL-Redakteurin Mareike Spiess-Hohnholz über die niederländische Schiffahrtsblockade

Als von der Aktionszentrale an holländische Binnenschiffer vor dem „Noordzeekanaal“ der Befehl erging, ihre zusammengeketteten Kähne seien voneinander zu lösen, klang von Bord die bange Frage: „Weiß Leo das?“ Leo wußte.

Als am selben Mittwoch vergangener Woche Schifferfrauen auf blütenweiße Bettlaken mit Teerfarbe „Wij staan achter onze Mannen“ pinselten und ihre Kinder zum Protestmarsch zusammenriefen, fragten sie: „Ob Leo das will?“ Leo wollte nicht — zu günstig hätte die „Marechaussee“, die Militärpolizei, die Gelegenheit finden können, die Blockadeschiffe ohne allzuviel Frauen- und Kindergeschrei zu entern.

Und als dann am Abend Leo live übers Fernsehen kundtat: „Jungens, wir beenden die Blockade“, gab es keine Widerrede. Leo hatte gesprochen.

Nur 21 ist Leo van Laak, der ungekrönte König der Blockade, ein mit guter Milch und guter Butter offenkundig gut genährtes Bübchen — blonde Lokken, blaue Augen. Kaum jemand in Holland hatte bis vor einigen Tagen je von ihm gehört, jetzt kennt ihn jeder.

Drei Tage lang hatten 2000 Binnenschiffer zeitweilig den gesamten niederländischen See- und Binnenschiffsverkehr lahmgelegt. Die Häfen Rotterdam und Amsterdam verzeichneten Millionenverluste, Hafenarbeiter zitterten um ihre Jobs, Ruhrindustrielle um Nachschub, Politiker ums Prestige. Das alles, weil Leo van Laak, Betriebsführungsassistent im Rotterdamer Schiffahrtskontor Schepels, die holländische Binnenschiffahrt nicht „kollektiv zum Teufel“ gehen lassen wollte.

**Blockadeführer van Laak**
Gute Milch, gute Butter

Zum Teufel wären gewiß etliche Flußschiffe gegangen, wäre der Plan des Staatssekretärs van Hulten angenommen worden. Er sah die Abschaffung der „Evenredige Vrachtverdeling“ vor, eine Krisenhilfe für Binnenschiffer aus dem Jahr 1930: Angebotene Fracht wird von der Schifferbörse verteilt — egal, ob ein Schiff alt und rostig, neu und rüstig, schnell oder langsam ist.

Daß van Hulten seinen Plan ausgerechnet im Krisenjahr 1975 vorlegte, da es zu wenig Fracht für zu viele Schiffe gibt, nahmen die Schipper übel. Denn „ein Schiffer an Land“, weiß Margarita van der Starre, Schiffersfrau und dreimal als Steuermann ihres Mannes an Bord der „MS Flint“ niedergekommen, „der geht ein“. Darum steht sie hinter Leo.

Leos Sieg war nicht ungetrübt, aber immerhin hat er bewirkt, daß unter dem Druck der Blockade die Zweite Kammer im Haag im Eiltempo den Van-Hulten-Plan mit überwältigender Mehrheit abschmetterte, daß Minister Tjerk Westerterp Leo und sieben anderen Binnenschifferführern in die Hand versprach, eine Kommission zur Prüfung ihrer Sorgen einzusetzen.

An sich hätte Westerterp den Twen von Verhandlungen ausschließen können, denn er gehört keinem der alteingesessenen Schifferbünde an. Erst im Mai hatte er den Bund „O.N.S.“ mitgegründet, der in den vergangenen Tagen massenhaft Zulauf verzeichnete. Aber sein Urgroßvater war immerhin gegen Ende des 19. Jahrhunderts der erste Holländer, der sich mit einem Schiff aus Stahl aufs Wasser wagte — bis dahin herrschte der Glaube, nur Schiffe aus Holz könnten schwimmen. Neun Generationen von van Laaks lebten auf — und von — dem Wasser.

Je mehr van Laak argwöhnte, daß „die im Haag uns offenkundig für eine Art sozial rückständiger Wasserzigeuner halten“, hielt er die Zeit für reif. Vier Wochen brütete er über einem Organisationsplan, bedachte alles, vom Blockführer bis hin zur Müllabfuhr, nahm sich dann ein paar Tage frei und bezog mit einer Handvoll Helfern sein Hauptquartier, ein kaum 25 Quadratmeter großes Zimmer mit drei Telephonen über dem „Continental Pub“ an Rotterdams Leeuwenstraat.

In diesem Chaos aus fliegenden Zetteln und Zeitungsschnippeln, zwischen einem Gewühl von ratsuchenden Schiffern und News-suchenden Reportern, zwischen Motorradhelmen und Megaphonen, Holzkisten, Coladosen und angebissenen Aal-, Wurst- und Käsebrötchen behielt Mittelschulabsolvent Leo van Laak die Ruhe. Bei Ausflügen zu Politikern im Haag ließ er sich von vier Leibwächtern begleiten.

Die Schäden, die er der Wirtschaft zufügte, rührten ihn nicht: „Je mehr, desto besser.“ Immer neue Drohungen, ihn für Ausfälle haftbar zu machen, quittierte er frohgemut: „Junge, Junge, meine Schulden gehen jetzt schon in die Zehner-Millionen.“

Sie sind ihm großzügig erlassen worden. Das war Politikern und Wirtschaftsbossen das Ende der Blockade wert. Leo erschien ihnen wie „ein Pfadfinder, der ein Lagerfeuer will und einen Waldbrand entfacht“.

Er bekam sein Lagerfeuer und behielt sein Selbstbewußtsein. „Ich bin ein Mensch, der schnell lernt, schnell schaltet und gut organisiert.“ Das klinge zwar vermessen, räumt er ein, „aber ich kann nun mal zu keinen anderen Schlüssen kommen“. ◆

**Schiffsblockade in Rotterdam:** Weiß Leo das?