

Borchard, Ralf: "Nürnberger Nachrichten" Nürnberg, 13. Juni 1984: Arbeitsalltag eines Schleusenwärters am neuen "Main-Donau-Kanal"
Pressenotizen

Abschrift: Manfred Kimmig, Burgthann, 2002
Manfred Kimmig, Steinfeldstrasse 35, 90559 Burgthann, Tel. 09183 4569

Für die Internetpublikation überarbeitet: Hans Grüner, Nürnberg, 2009

Arbeitsalltag eines Schleusenwärters am neuen "Main-Donau-Kanal"

"Auf Knopfdruck geht es zwölf Meter abwärts"

Alltag an der Schleuse Hausen - Im Durchschnitt kommen jeden Tag zehn Schiffe - Ein ruhiger Job für den Schleusenwärter - Kaum Unfälle

Hausen – Für die Schifffahrt auf dem Main-Donau-Kanal ist – bis zu jenem noch ungewissen Zeitpunkt, an dem auch der südliche Abschnitt fertig gestellt sein wird – der Nürnberger Hafen Endstation. Schon bis hierhin müssen die Schiffe kräftig "klettern": 82,50 Meter beträgt der Höhenunterschied zum Main in Bamberg.

Er wird in sieben Stufen überwunden, durch Großbauwerke, in denen die Frachter je nach Fahrtrichtung "berg" – oder "talgeschleust" werden.

Die Schleuse Hausen liegt zwischen Forchheim und Erlangen. Mit einer Hubhöhe von "nur" zwölf Metern ist sie, gemessen an den viel größeren, die weiter südlich teils noch im Bau sind, eher Mittelmaß.

Wie sieht nun der Arbeitsalltag eines Schleusenwärters aus, der einerseits das Heben und Senken der Schiffe trotz aller technischen Vervollkommnung "in der Hand hat", andererseits nur selten einen Andrang erlebt, der das Dutzend pro Tag übersteigt. Unser Redaktionsmitglied hat den Leuten in Hausen über die Schulter geguckt.

Klare Kammer" meldet Schleusenmeister Christoph Wild über Funk dem Frachter "Mink" aus Bremen. Das Schiff nähert sich von Erlangen aus mit der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 11 Stundenkilometern der Schleuse Hausen.

Pünktlich um 11.45 Uhr gleitet der 80 Meter lange Kohlentransporter, der sich auf dem Rückweg von Nürnberg in das Ruhrgebiet befindet, in die schmale Schleusenkammer. Rechts und links bleibt gerade noch ein halber Meter Platz.

In der Schleuse liegt bereits ein "Kollege", der Frachter "Hastedt", der auf die nachfolgende "Mink" warten musste. Als beide Schiffe festgemacht sind, geht es abwärts.

Das obere Schleusentor schließt sich hinter den Schiffen. Ein Großteil der 28.800 Kubikmeter Wasser, die die Kammer im gefüllten Zustand enthält, schießt in die seitlichen Sparbecken. Der Wasserspiegel sinkt gleichmäßig ab, das untere Schleusentor beginnt sich zu heben.

Nach zwölf Metern "Talfahrt" liegen die beiden Schiffe auf Höhe des unteren Kanallaufs und können in Richtung Forchheim ausfahren.

Der ganze Vorgang dauert 16 Minuten und läuft auf Knopfdruck vollautomatisch ab.

Doch Schleusenwärter Wild kann die Szene von seinem Steuerhaus genau beobachten. Dabei helfen ihm zwei Kameras, die die Situation an beiden Schleusentoren auf Bildschirme im Schaltraum projizieren.

"Bei der kleinsten Störung schaltet sich die automatische Anlage ab und ich muss alles von Hand fahren" sagt der Schleusenmeister. So kann eines der mächtigen Tore durch Treibgut, das sich in der seitlichen Kettenführung festklemmt, hängen bleiben oder sich durch ungleichmäßiges Arbeiten der 37 Tonnen schweren Gegengewichte schief stellen.

Erst am Tag zuvor hat der defekte Verschluss eines Sparbeckens die Automatik lahmgelegt.
Heute dagegen läuft alles glatt.

Die *"Mink"* ist das dritte Schiff an diesem Montag. Der Arbeitstag hat für Christoph Wild bereits um 5.45 Uhr begonnen. Ab 6 Uhr wird in Hausen geschleust. Vorher überprüft der Beamte die Antriebsanlagen und vergewissert sich, dass kein treibendes Holz den Betrieb behindern kann.

Zehn Schiffe am Tag passieren im Durchschnitt zwischen 6 bis 21 Uhr die Schleuse. Ein ruhiger Job also? *"Mir wäre es lieber, wenn mehr los wäre"* sagt der Schleusenmeister, gelernter Schlosser nach eineinhalbjähriger Ausbildung, Beamte im "mittleren nichttechnischen Dienst". *"Aber eigentlich gibt's immer was zu tun"*. Neben dem reinen Schleusenbetrieb steht das Überwachen und Warten der Anlage an. Teile müssen geschmiert, Störungen behoben, die zugehörige Grünanlage in Schuss gehalten werden.

Das Schleusentagebuch, Monatsberichte, Lohnlisten, Meldungen über Wasserstand, Niederschlag, Luft- und Wassertemperatur gehören täglich dazu. Wild teilt sich die Arbeit im Schichtdienst mit einem weiteren Beamten und zwei Schleusengehilfen.

Die Schleuse Erlangen meldet telefonisch das nächste Schiff. Auch dieser Frachter kommt also "von oben", die Schleusenammer muss erst wieder voll werden. Die Sparbecken laufen leer, die Kammer ist zur Hälfte gefüllt. Das noch fehlende Wasser fließt aus dem oberen Kanallauf dazu bis der Wasserstand "ausgespiegelt" ist.

Einige Hausener Schulkinder beobachten die Talschleusung von der Straßenbrücke aus, die direkt über dem unteren Schleusentor verläuft. Die Kinder beginnen vielleicht beim Anblick des Schiffes zu träumen.

Den Schleusenwärter hingegen zieht es nicht in die Ferne.

Der 37jährige Christoph Wild steht seit elf Jahren im Hausener Steuerhaus, nachdem er vorher auf verschiedenen anderen Schleusen arbeitete. *"Ich bleibe hier"*, sagt er, obwohl er durch den Bau des Kanals von Nürnberg nach Kelheim sicher einmal die Möglichkeit zum Wechsel hätte. Wird ihm der Job zu eintönig, gleicht der Hobbyfischer und politisch interessierte Wild das in seiner Freizeit aus.

Der Rundblick vom hochgelegenen Steuerhaus bereitet zudem einiges Vergnügen. Christoph Wild kann nicht nur sehen, wie beispielsweise dem Nachbarn in Hausen Möbel geliefert werden, mit dem Fernglas lässt sich auch genau beobachten, wer gerade in der Umgebung am Angeln ist.

Seinem Kollegen Hans Pöhlmann, einem passionierten Jäger, ist der gläserne Hochstand ebenso dienlich.

Sicherheit wird beim Schleusenbetrieb großgeschrieben. Der Aufsichtsbeamte des zuständigen "Wasser- und Schifffahrtsamts Nürnberg" kontrolliert das Bauwerk zusätzlich zum Personal regelmäßig. Fachkräfte aus dem Nürnberger Bauhof warten vorsorglich die Anlagen alle drei Monate.

Der letzte Unfall in Hausen liegt schon mehrere Jahre zurück. Damals konnte ein Frachter mit defektem Rückwärtsgang nicht mehr rechtzeitig abgebremst werden und fuhr bei der Einfahrt durch das untere Schleusentor gegen die Betonwand am anderen Ende der Kammer.

Den Schleusenwärter traf dabei keine Schuld. Sonst ist er jedoch voll für den Ablauf der Schleusung verantwortlich und entscheidet auch wann er die Schleuse sperren muss. *"Wenn ich bei Nebel die 200 Meter lange Kammer nicht mehr ganz überblicken kann, mache ich dicht"*, sagt Christoph Wild.

So lange Schiffe auf dem Kanal fahren, bleibt Christoph Wilds Arbeitsplatz erhalten. Wenn die Wasserstraße Anfang der 90er Jahre bis zur Donau durchgebaut ist, werden 30 Schiffe am Tag die Regel sein – das hofft neben der "Rhein-Main-Donau AG" auch der

Schleusenwärter.

Ein Faltbootfahrer auf Paddeltour erscheint am Nachmittag im Steuerhaus und bittet um eine Bergfahrt, doch er muss Boot und Gepäck um die Anlage herum tragen. Größere Sportboote mit Motor gehören dagegen durchaus zu den Kunden in Hausen. Wer etwa als Privatkapitän von Nürnberg nach Bamberg schippert, muss aber manchmal bis zu zwei Stunden auf einen "Großen" warten. Erst wenn innerhalb dieser Zeit kein Frachtschiff kommt, wird das Motorboot allein geschleust.

Für Hans Pöhlmann, der Christoph Wild am Mittag abgelöst hat, bleibt dieser Montag relativ ruhig.

Die "*Mink*" hat per (Funk-) Telefon die Anweisung erhalten, zu drehen, um in Nürnberg neue Fracht aufzunehmen. Das Schiff lässt sich in Hausen wieder "hinaufschleusen". Vier weitere Frachter kommen noch zur Talfahrt.