

Familie Müller aus Magdeburg (2)

Binnenschiffer in fünfter Generation

Eine Bildergeschichte von Dr. Carola Siedhoff

Es gibt sie noch, richtige Binnenschifferfamilien, in denen das Arbeiten auf einem Binnenschiff Tradition ist. Wir stellen Ihnen heute und in den folgenden Artikeln die Familie Müller aus Magdeburg vor. Torsten Müller ist Binnenschiffer in der fünften Generation. Schon sein Ururopa, Carl Müller aus Aken an der Elbe, arbeitete als selbständiger Binnenschiffer, genauso auch sein Uropa, ebenfalls ein Carl Müller aus Aken an der Elbe. Seine Geschichte und die Geschichte der Deutschen Binnenreederei sind eng miteinander verbunden.

Die Deutsche Schifffahrts- und Umschlagszentrale

Nach dem Zweiten Weltkrieg machten zunächst hunderte gesprengte Brücken und

Schleusen sowie weit über 1.500 Schiffswracks die Wasserstraßen in Deutschland unpassierbar. Alle großen Binnenhäfen wie Dresden, Magdeburg und Berlin waren zerstört. Ebenso die Binnenwerften. Schon im Juli 1945 wurden, auf Grundlage von Befehlen der sowjetischen Militäradministration in Deutschland (kurz SMAD), deutsche Verwaltungsstellen für die Binnenschifffahrt in der sowjetisch besetzten Zone Deutschlands gebildet. Ab Herbst 1945 wurde daran gearbeitet die Schiffbarkeit der Wasserstraßen wieder herzustellen. Im September 1945 waren sie schließlich wieder eingeschränkt befahrbar. Die Binnenschifffahrt wurde damit zum wichtigsten Verkehrsträger nach dem Krieg.

Dem östlichen Teil Deutschlands verblieb nach dem Zweiten Weltkrieg nur noch ein geringes Fahrgebiet. So waren die für die

Binnenschifffahrt so wichtigen Seehäfen wie Hamburg und Stettin durch Grenzen abgeschnitten. Auch die westdeutschen Industriegebiete, die durch den Mittellandkanal angeschlossen waren, fielen durch die deutsch-deutsche Grenze weg. Wichtige Standorte waren jetzt Berlin und Magdeburg. Hinzu kamen neu Eisenhüttenstadt an der Oder für die Rohstoffverarbeitung und Schönebeck an der Elbe für den Rohstoffexport. Es gab Pläne den Seehafen Rostock durch Kanalbauten bis zur Elbe und zu den Berliner Wasserstraßen anzuschließen. Diese Pläne wurden allerdings nie in die Tat umgesetzt.

Der Gründungstag der Deutschen Schifffahrts- und Umschlagszentrale, kurz DSU, war der 1. Oktober 1949, sechs Tage vor der Gründung der DDR am 7. Oktober 1949. Sie nahm ihre Tätigkeit in der Beymestraße 19 am Sitz der vorhergegangenen Arbeitsgemeinschaft Binnenschifffahrt, im Berliner Stadtbezirk Friedrichshain, auf.

Karl-Heinz Müller, (geboren 1934, gestorben 2009), der Vater von Torsten Müller, arbeitete ab 1959 bei der DSU. Im Jahr 1961 wurde er Schiffsführer auf der MS Torgau.

Die DSU übernahm 1949 eine technisch ver-



Die Torgau im Hafen von Rotterdam 1978

Foto: Torsten Müller, Archiv

allerte, aber nach den Kriegsschäden wieder hergerichtete Flotte.

Zur ostdeutschen Binnenflotte zählten 1949 insgesamt 2.450 Fahrzeuge mit einer Gesamttragfähigkeit von 782.000 t. Dabei bestand die Transportflotte zu 92 Prozent aus Schleppkähnen, vier Prozent aus Eildampfern und Motorgüterschiffen und vier Prozent aus Schleppkähnen mit Stoßbooten.

Private Befrachter sollten in der DDR nach und nach ausgeschaltet werden. Enteignen und in Volkseigentum überführen konnte man aber nur die Fahrzeuge der Großunternehmen in der sowjetischen Besatzungszone, nicht aber die privaten Binnenschiffer. Ab Oktober 1949 hatte die DSU die Aufgabe alle Güter- und Personentransporte auf den DDR Wasserstraßen durchzuführen. Die Privatschiffer wurden verpflichtet, Transportaufträge mit der DSU abzuschließen. Bis Mitte der fünfziger Jahre blieb der Anteil der privaten Schiffer an der Binnenschifffahrtsflotte größer als der der volkseigenen Flotte. Die Unterschiede zwischen Westdeutschen und Ostdeutschen Binnenschiffen wurden auch auf den Schiffen selbst bemerkbar. Klaus Vogt, ehemaliger Binnenschiffer aus Brandenburg an der Havel sowie Freund und ehemaliger Kollege von Torsten Müller erzählte:

„Bei den Westschiffen waren die Kajüten größer. Da es Privatschiffe waren, waren sie, im Gegensatz zu unseren DDR-Schiffen, auch ganz anders eingerichtet. Zum Beispiel hatte der Schiffsführer mit seiner Familie einen ganzen Salon und nicht nur eine Kajüte, wie wir.“



Schiffsführer Karl-Heinz Müller auf der MS Torgau 1961. Foto: Torsten Müller, Archiv

1957 wurde die DSU in Deutsche Binnenreederei umbenannt. Das Unternehmen wurde zum reinen Befrachtungs- und Reedereiunternehmen ausgebaut. Es war für die gesamten Binnenschifftransporte der Deutschen Demokratischen Republik zuständig.

[Historische Informationen vgl.: Quelle: Armin Gewiese, Rolf Schönknecht: Binnenschifffahrt zwischen Elbe und Oder: Das andere deutsche Fahrtgebiet 1945-1995, Hamburg 1996.]



Inneneinrichtung der MS Torgau von 1961: Die Kajüte des Schiffsführers.

Gemeinsame Sitzung WSP'en der ZKR-Länder

Wie alle vier Jahre hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) eine Zusammenkunft der Wasserschutz- und Schifffahrtspolizeien seiner Mitgliedsstaaten und Aquapol durchgeführt. Dieses Treffen, das in den Räumlichkeiten des Generalsekretariats der Benelux-Union mit logistischer Unterstützung der belgischen Bundespolizei stattfand, hat in vielerlei Hinsicht fruchtbare Diskussionen ermöglicht.

Die Versammlung war eine ausgezeichnete Plattform für den Meinungs- und Erfahrungsaustausch zwischen den Polizeibehörden. Die erörterten Fragestellungen schlossen sämtliche Regelungen der ZKR ein (nautische, soziale und technische Vorschriften sowie Vorschriften zum Transport gefährlicher Güter). Auch konkrete Themen wurden in Angriff genommen, wie etwa die Bedeutung der einsatzfähigen Wache, Kommunikationsschwierigkeiten aufgrund unzureichender Sprachkenntnisse oder die Kontrolle der Ruhezeiten. Die Veranstaltung hat darüber hinaus eine direkte Diskussion zwischen den Behörden, die für die Anwendung der Regelungen der ZKR zuständig sind, und den Redakteuren dieser juristischen Texte ermöglicht. Es zeigte sich, dass die Regelungen klar und eindeutig sind und nur in geringem Umfang genauerer Erläuterung bedürfen. Aquapol, das Netz der europäischen Wasserpolizeien, hat auch seine Überlegungen im Hinblick auf die Modernisierung der anzuwendenden Regeln in der Binnenschifffahrt mitgeteilt. Beispielsweise wurde die Bedeutung von Hilfsmitteln wie dem digitalen und persönlichen Fahrtenschreiber diskutiert. Schließlich würdigten die Teilnehmer den intensiven Austausch, der zur Harmonisierung des Rheinschifffahrtsregimes und zur Aufrechterhaltung eines hohen Maßes an Sicherheit entlang der gesamten Wasserstraße beiträgt. In Anbetracht dieses Erfolges sind die Teilnehmer übereingekommen, 2017 wieder zusammenzutreffen. ■