

**Kpt. Peter STEINDL**

Schifffahrtssachverständiger  
Auftrags der Wirtschaftskammer Österreich  
Gredlerstraße 9/8  
A-1020 W i e n  
Tel./Fax +43 1 214 70 12  
Mobil: +43 664 548 82 92  
E-Mail: [peter.steindl1@chello.at](mailto:peter.steindl1@chello.at)

Straßburg, 17.02.2009  
br09-010

**WORKSHOP Kommunikation und Sprache in der Binnenschifffahrt**

- an Bord von Schiffen zwischen den Besatzungsmitgliedern
- zwischen den Schiffen zur Klärung von Schiffsaspekten
- zwischen den Schiffen und Dienststellen an Land, insbesondere auf Ebene der Infrastruktur und den Schifffahrtsanlagen
- zwischen den Schiffen und den Landanlagen beim Laden und Löschen

**Allgemeines**

Nach dem politischen und wirtschaftlichen Umbruch in den Donauanrainerstaaten, die dem Ostblock zuzurechnen waren, erhielten Anfang der 90-er Jahre die ehemaligen Staatsreedereien privatrechtliche Strukturen. Der politische Durchgriff von der Unternehmensführung bis hin zu den Schiffsbesatzungen verschwand langsam.

In Rumänien entstanden aus der einzigen großen staatlichen Reederei drei Reedereien privater Eigentümer mit unterschiedlichen geographischen Standorten im Land.

Erst nach dem Beitritt Bulgariens, Rumäniens, der Slowakei und Ungarns zur Europäischen Union sind in diesen Staaten zusätzlich zu den jeweiligen Reedereien sukzessive auch kleinere Reedereibetriebe und vereinzelt Partikulierbetriebe entstanden.

Schiffsraum für diese Betriebe wurde vom Rhein geholt.

So sind in den letzten Jahren etwa 60 Gütermotorschiffe überwiegend älteren Baudatums aus dem Rheingebiet in den mittleren und unteren Donaubereich transferiert worden.

Alle Schifffahrtsbetriebe, die südöstlich Ungarns ihren Sitz haben, beschäftigen ausschließlich Staatsbürger ihres eigenen Landes.

Im Unterschied dazu sind deutsche, österreichische und zum Teil auch ungarische Betriebe schon relativ früh dazu übergegangen, das einheimische Personal aus Kostengründen durch billigere ausländische Arbeitskräfte zu ersetzen. Auf Fragen des Sozialdumpings und die Beschäftigung über Offshorefirmen wird hier bewusst nicht eingegangen.

Ab Mitte der 90-er Jahre hat man zunächst vorwiegend Ungarn und Slowaken sowie Serben und Kroaten beschäftigt.

Teile der Flotten Rumäniens und der Ukraine wurden, wegen Fehlens der planwirtschaftlichen Voraussetzungen und den dadurch bedingten Ausfall von Transportsubstrat im Massengutverkehr, stillgelegt. Auch gegenwärtig hat sich die Situation nicht wesentlich geändert, Teile der Flottenüberkapazitäten liegen still.

Dies hatte zur Folge, dass viele Mitarbeiter ihre Existenz bedroht sahen und bessere Verdienstmöglichkeiten im Westen erblickten. Die flexibelsten unter ihnen versuchten daher bald bei Partikulieren aber auch in der Kabinenschiffahrt unterzukommen. Erst später wurden die Reedereien auf das große Arbeitskräftepotential Rumäniens und der Ukraine aufmerksam. Vor allem lernte man zu schätzen, dass, sofern die schiffmännische Ausbildung in Rumänien und in der Ukraine in Seeschiffahrtsschulen erfolgt ist, ein hoher Ausbildungsstand gegeben war, dazu kam noch die mehrjährige Praxis im Schifffahrtsbetrieb. Gegenwärtig droht dieser Arbeitsmarkt langsam auszutrocknen.

Hinderungsgründe für die Beschäftigung von Ausländern waren vor allem visa- bzw. Aufenthaltsrechtliche Bestimmungen, die jedoch nur zum Teil und nicht in allen EU-Staaten gleichermaßen gelockert wurden.

Nach Fertigstellung der Rhein-Main-Donauverbindung im Jahre 1992 hat die Kabinenschiffahrt das neue Fahrtgebiet Donau rasch erschlossen. Heute sind bereits 120 Kabinenschiffe verschiedenster Betreiber auf der Donau tätig. Wegen dieser großen Zahl, wird es zunehmend schwieriger, geeignetes Personal für diese Schiffe zu rekrutieren.

Auf den Kabinenschiffen werden Schiffsführer und Besatzungsmitglieder aller an den Wasserstrassen Rhein und Donau beheimateten Nationen eingesetzt. Überwiegend handelt es sich dabei aus Kostengründen um Mitarbeiter aus dem Südosten. Soweit am Arbeitsmarkt noch verfügbar, sind Österreicher, Deutsche und Niederländer als Schiffsführer tätig. In den letzten Jahren sind vermehrt auch Ukrainer, Rumänen und Ungarn als Schiffsführer und leitende Techniker von Kabinenschiffen anzutreffen.

Diese Situation veranschaulicht die große Zahl von Nationen und die daraus resultierende Sprachenvielfalt im Schifffahrtsbereich. Dennoch kann mit Befriedigung festgestellt werden, dass viele Mitarbeiter bereits mehrsprachig sind und sich rasch den Erfordernissen des Arbeitsmarktes angepasst haben.

Betrachtet man das Schema der Staatsgrenzen entlang der Donau, so kann man leicht ermessen, wie schwierig es im Zuge der zahlreichen RAINWAT-Meetings war, im Jahr 2000

schlussendlich die „Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk“ zu schließen und die zu verwendenden Sprachen für die gegenseitigen Verständigung der Schiffsführungen im UKW-Funkverkehrsbereich Schiff-Schiff im Kompromisswege festzulegen. Dass es sich bei der Formulierung der Bestimmungen nicht um eine Ideallösung handelte, war a priori allen Beteiligten klar.

Zur Veranschaulichung der Problematik wird beispielhaft auf den mehrere hundert Kilometer langen Donauabschnitt hingewiesen, der in der Strommitte die Staatsgrenze zwischen Rumänien und Bulgarien einerseits und Rumänien und Serbien andererseits bildet. Die Landessprachen Bulgarisch und Serbisch haben keine gemeinsamen Wurzeln oder Gemeinsamkeiten mit dem Rumänischen. Rumänisch ist bekanntlich eine romanische, während Bulgarisch und Serbisch dem Russischen „ähnliche“ slawische Sprache sind. Die Verwendung der Landesprachen bei der Begegnung von Schiffen, von denen sich eines auf bulgarischem bzw. serbischem, das andere auf rumänischem Territorium befindet, verbindlich vorzuschreiben, war – und das wurde erkannt – sicher nicht zielführend. Deshalb wurde in den Bestimmungen über die Betriebsverfahren der Begriff „... oder eine andere geeignete Sprache“ als Alternative vorgesehen. Das hat sich bisher gut bewährt.

#### – **Kommunikation an Bord von Schiffen zwischen den Besatzungsmitgliedern**

Bei den Reedereien Kroatiens, Serbiens, Rumäniens, Bulgariens und der Ukraine ergibt sich zwangsläufig, dass an Bord nur in der Landessprache kommuniziert wird, da wie bereits erwähnt Ausländer nicht bzw. kaum beschäftigt werden. Das gilt sowohl für die Fracht als auch die Fahrgastschiffahrt.

Bei deutschen, österreichischen und ungarischen Unternehmen, die im Gefahrguttransport tätig sind, ist man seitens der Unternehmensführung bestrebt, an Bord eines Schiffes jeweils nur Besatzungsmitglieder einer Nationalität einzusetzen, um durch die Kommunikation in der Muttersprache die Einhaltung der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften und der Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter sowie die Ausübung von Bordtätigkeiten entsprechend der beruflichen Übung bestmöglich zu gewährleisten.

In der Trockengutschiffahrt werden bei österreichischen und deutschen Unternehmen, aber auch bei niederländischen und belgischen Partikulieren aus dem Rheinstromgebiet die Besatzungen aus Mitarbeitern verschiedenster Nationalitäten aus dem Donaoraum gebildet. In diesem Fall ist es unbedingt erforderlich, dass die Schiffsführung a priori eine Arbeitssprache festlegt und Arbeitsabläufe abspricht.

Es ist die Tendenz zu beobachten, dass die Fremdsprachkenntnisse der Schiffer aus dem Südostraum, die auf „Westschiffen“ tätig sind, sich stetig verbessern. Man kann diesem Personenkreis jedenfalls Lernwillen attestieren. Diesen Umstand konnte ich als Beisitzer bei Patent- und Streckenprüfungen bei der WSD Würzburg feststellen.

Sind Schiffsführer Österreicher bzw. Deutsche, wird im Falle gemischter Besatzungen meist Deutsch als Sprache zwischen Schiffsführung und Besatzung verwendet.

In den letzten Jahren haben sich auf Grund des erweiterten Fahrgebietes der Schiffe und der gegenseitiger Durchdringung des Fahrwassernetzes nautische Fachausdrücke und Begriffe der Rheinschifffahrt auf der Donau stark eingebürgert. Heute sind Begriffe wie „ständig machen“, „Bak“ und „Herkulesdraht“ auf der Donau bekannt und ebenso gebräuchlich.

– **Kommunikation zwischen den Schiffen zur Klärung von Schiffsaspekten**

Auf dem Donauabschnitt zwischen Kelheim und Budapest/Mohačs (ungarisch/serbisch-kroatische Staatsgrenze) kann man grosso modo davon ausgehen, dass für Funkverbindungen zwischen Schiffen die deutsche Sprache verwendet wird. Diese Praxis hat sich in den letzten Jahren verstärkt durchgesetzt. Darüber hinaus erfolgen Absprachen bzw. ergänzende bzw. detaillierte Informationen zwischen Schiffsführern fallweise auch in anderen Sprachen, auf die sich die Schiffsführungen geeinigt haben.

Das Gros der Güterschiffe aus dem Rheinstromgebiet verkehrt auf der Donau meist nur bis Ungarn. Erst nach Öffnung der instandgesetzten Brücken in Novi Sad finden nun auch in geringem Umfang Transporte stromab von Mohacs durch Partikulierschiffe statt.

Unterhalb von Mohacs werden Funkgespräche größtenteils in Russisch durchgeführt.

Die meisten Schiffsführer haben sich die hierfür erforderlichen Sprachkenntnisse angeeignet. Ist für Schiffsführer das Fahrgebiet neu, werden ungarische oder slowakische Lotsen angemietet, die über entsprechende Strecken- und Sprachkenntnisse verfügen.

Auf dem Donauabschnitt der so genannten „See-Donau“ zwischen Braila (km 174) bis Sulina (km 0), auf dem neben Binnenschiffen auch Seeschiffe verkehren, wird zum Teil auch die englische Sprache verwendet. Dazu ist anzumerken, dass für Seeschiffe auf diesem Abschnitt Lotsenpflicht besteht. Die Lotsen (Rumänen) werden von der AFDJ (Flussverwaltung für die Untere Donau) beigestellt.

Verständigungsschwierigkeiten treten immer wieder beim Funkverkehr zwischen Schiffsführungen der örtlichen Schifffahrt (Baggerschiffe, Kiestransporte, Fährverkehr) und der

durchgehenden Schifffahrt wegen fehlender Sprachkenntnisse auf.

Die örtlichen Schiffsführer beherrschen meist nur ihre Muttersprache und verwenden diese in schwer verständlicher Mundart.

Diese Feststellung ist nicht nur auf den Donaubereich beschränkt. Auch am Main und MD-Kanal wird Dialekt bzw. schwer verständliches Deutsch gesprochen.

Bei Positionsangaben sollten nicht die Ortslage, sondern der jeweilige Kilometer (eventuell + Hektometer) usw. angegeben werden.

– **Kommunikation zwischen den Schiffen und Dienststellen an Land, insbesondere auf Ebene der Infrastruktur und der Schifffahrtsanlagen**

Es ist davon auszugehen, dass zwischen den Schiffen und den Dienststellen an Land grundsätzlich die jeweilige Landessprache verwendet wird. Das gilt in besonderem Maße für deutsche und österreichische Dienststellen, die sich strikt an diese Regel halten.

Diese Vorgangsweise bewirkt auf längere Sicht eine stetige Vertiefung der Sprachkenntnisse jener Schiffsführer, die die obere Donau regelmäßig befahren. Ein durchaus wünschenswerter positiver Effekt, besonders im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Stromabwärts von Österreich sind bei den Dienststellen und Schleusen Beamte anzutreffen, die Deutsch- oder Russischkenntnisse besitzen, als Beispiel sei hier die slowakische Schleuse Gabčíkovo erwähnt.

Der ungarische Nautische Informationsdienst NAVINFO gibt seine Informationen sowohl in Ungarisch als auch Deutsch ab, was auch durch eine Schifffahrtsverlautbarung bekannt gegeben wurde. Die Ungarische Schifffahrtsbehörde verlautbart regelmäßig auch die wichtigsten Passagen der Schifffahrtsnachrichten zusätzlich zur Landessprache in Deutsch, um bestmögliche Information der Schifffahrt zu gewährleisten.

Bei den Dienststellen in Kroatien und Serbien kann man sich mit Russisch, mit jüngeren Beamten fallweise auch mit Englisch ganz gut verständlich machen.

– **Kommunikation zwischen den Schiffen und den Landanlagen beim Laden und Löschen**

Der Informationsaustausch zwischen der Schiffsführung, dem Befrachter, der Ladestelle

und anderen am Transport Beteiligten über den aktuellen Schiffsstandort, die zu erwartende Ankunft und die Ladesituation im Bestimmungshafen beginnt schon zeitgerecht vor Ankunft im Hafen über Mobiltelefon, Telefax, E-Mail u. dgl.

Falls die Sprachkenntnisse der Schiffsführer nicht ausreichen, wird über deren Agenten bzw. über die Befrachter der Kontakt hergestellt. Kontakt zwischen Schiffen und Häfen ist mittels UKW-Funk auf der Unteren Donau zum Teil noch gebräuchlich. Das Mobiltelefon hat sich aber auch in diesem Bereich als Kommunikationsmittel weitestgehend durchgesetzt.

Auch in diesem Kommunikationsbereich ist erfreulicherweise festzustellen, dass die Sprachkenntnisse der Schiffsführer immer besser werden und an die spezifischen Anforderungen angepasst werden.

– **Resümee**

Die Entwicklung auf dem Gebiet der Kommunikation ist als positiv zu bezeichnen. Kleine Betriebsstrukturen erfordern selbständiges Handeln der Schiffsführer, viel Eigeninitiative und die Bereitschaft, Neuem aufgeschlossen gegenüber zu stehen.

Je besser sich die Arbeitskraft im täglichen Wettbewerb behaupten kann, umso besser sind ihre beruflichen Chancen. Gut ausgebildete Schiffsführer mit breit gefächertem Wissen sind daher gesucht und gut bezahlt.

Deshalb weniger restriktive und kasuistische Schifffahrtsgesetze und Vorschriften.

Mehr Handlungsspielraum fördert die Erziehung zur Eigenverantwortung.

Die Einheitlichen UN/ECE-Redewendungen für den Funkverkehr sollten überarbeitet, praxisnäher und anwenderfreundlicher gestaltet werden.

Kpt. Peter Steindl

Beilage: Staatsgrenzen der Donau