Die Urner Kies-Kapitäne

Auf hoher See – auf dem Vierwaldstättersee. Die Brüder BALZ und ADI BRIKER arbeiten auf dem 450-Tonnen-Transportschiff «St. Gotthard». Auf grosser Fahrt mit zwei Nichtschwimmern.

Als wäre man auf einem Ozean Adi Briker, 43, im Steuerhaus der «St. Gotthard», sucht mit dem Fernglas den zugenebelten Vierwaldstättersee ab.

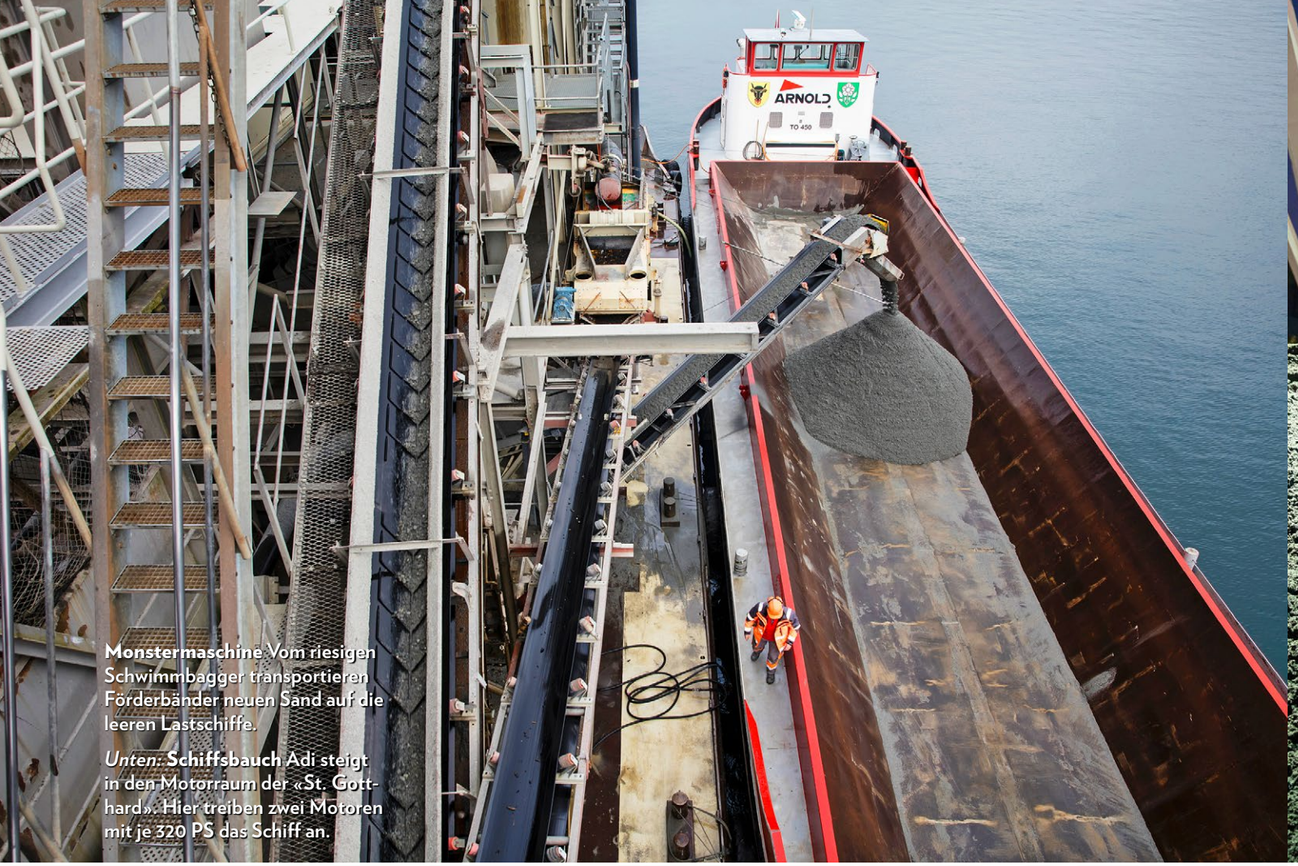
Hat den Durchblick Balz, der Bauernbub, wurde mit 20 Jahren Matrose; ein Jahr später machte er die Prüfung zum Schiffsführer.

Oben: **Znüni** In ihrer heimeligen Kombüse genehmigen sich Adi und Balz (l.) um sieben Uhr eine Stärkung. Ihr Schiff liegt jetzt in Horw.

Oben: **Leuchtendes Steuerhaus** Lange vor Tagesanbruch pilotiert Balz Briker, 57, sein Lastschiff von Flüelen UR über den See ins 40 Kilometer entfernte Horw LU.

«St. Gotthard» Der Nauen (Baujahr 1965) ist 47 Meter lang, 8 Meter breit und transportiert 450 Tonnen Sand oder Kies.

Abendlicht Das Lastschiff unterwegs im südlichsten Teil des Vierwaldstätter-sees – im Urnersee. Eine Stimmung wie in einem nordländischen Fjord.



Monstermaschine Vom riesigen Schwimmbagger transportieren Förderbänder neuen Sand auf die leeren Lastschiffe.

Unten: **Schiffsbauch** Adi steigt in den Motorraum der «St. Gotthard». Hier treiben zwei Motoren mit je 320 PS das Schiff an.

Oben: **Ladung löschen** Adi grüsst den Führer des Portalkrans, der in Horw die 30 LKW schwere Ladung Sand ausbaggert.

Diese zwei … Die lustigen Briker-Brüder. Beide fahren Ski, Adi spielt Bass in der Ländlerkapelle Axägrüess.

Heimelig Die urchige Kombüse kann es locker mit manchem Ferienchalet aufnehmen.

Unten: **Die Briker-Brüder** Balz und Adi (r.) bezeichnen sich als Süsswasser-Kapitäne. Auf dem richtigen Meer wird ihnen schlecht.

TEXT **MARCEL HUWYLER**
FOTOS **KURT REICHENBACH**

Sicht null. Der Horizont liegt verschleiert im Morgennebel. Das Licht ist diffus, es ist kalt, eine eisige Bise kräuselt das eisengraue Wasser. Das Transportschiff pflügt sich durch Wellen und Nebel, hält Kurs 132 Grad, bei 20 km/h Fahrt. Seit bald fünf Stunden sind wir an Bord. Weit und breit ist kein Ufer zu sehen, nur weisses, wattiges Nichts. Als wären wir mitten auf dem Meer, auf hoher See.

Nordsee? Ostsee?

Vierwaldstättersee!

Zwei Brüder, zwei Urner, beide Schiffsführer, beide Süsswasser-Kapitäne. Adi Briker, 43, die Nase so gross wie sein Humor, hat einen goldenen Schiffsanker im Ohrläppchen. Und kann nur sehr schlecht schwimmen. Balz Briker, 57, die Nase so gross wie sein Humor, hat eine silberne Kugel im Ohrläppchen. Und kann nur sehr schlecht schwimmen. «Ein Dachdecker», meint er, «muss ja auch nicht fliegen können.»

Ihr Kahn heisst «St. Gotthard», Nummernschild UR 45, ein Transportschiff, ein Nauen sagt man, für 450 Tonnen Steine oder Kies oder Sand. 47 Meter lang, 8 Meter breit. Als läge ein Kirchturm im Wasser.

Früher nannte man solche Männer Seegusler. Mit langen Schöpfschaufeln, bis zur Hüfte im Wasser stehend, hoben sie Geschiebe aus dem Urnersee. Seit 125 Jahren baggert die Firma Arnold & Co. AG aus Flüelen UR (im Volksmund Kompanyy genannt) Kies und Sand aus dem Urner Seebecken, dort, wo die Reuss ihr Gotthard-Sediment ablädt.

Arnolds Flotte von 13 Transportschiffen bringt den Rohstoff über den See nach Brunnen, Küssnacht am Rigi, Horw, Luzern und Stansstad/Rotzloch. Ein Nauen transportiert die Ladung von 30 LKWs. Drum lohnen sich, ökonomisch wie ökologisch, Schiffstransporte auch heute noch.

Monstrum Wer auf der Axenstrasse oder der A2 Richtung Gotthard fährt, sieht im Urnersee den Schwimmbagger der Arnold & Co. AG. www.arnold-coag.ch

Flüelen schläft. Es ist fünf Uhr in der Früh. Die Zweimannbesatzung tritt zum Dienst an: Kapitän Adi fährt mit dem Velo vor, Kapitän Balz mit dem Töffli; beide wohnen mit ihren Familien im Nachbarort Seedorf. Die «St. Gotthard» liegt vertäut am Ufer, gestern Nachmittag wurde sie mit 450 Tonnen Sand beladen, weissem Gotthard-Granitsand vom Seegrund, Korngrösse 0–4 Millimeter, Bestellnummer 100100.

Auftrag heute: Die Ladung ins 40 Seekilometer entfernte Horw schippern (dauert 120 Minuten), dort abladen (90 Min.), zurück nach Flüelen (100 Min. – wir sind ja dann leichter und drum schneller), neuen Sand laden (180 Min.).

Die Brüder stehen auf dem rundum verglasten Steuerhaus, sechs Meter über dem Wasserspiegel. Die Digitalanzeigen am Armaturenbrett leuchten in allen Farben, als stehe man an einem Flipperkasten. Funk auf Kanal eins, Radio auf Central, gesteuert wird heutzutage mit nur einem Finger per Joystick. Ein Hauch Airbus auf dem Urnersee.

Die Briker-Brüder fahren fast täglich zusammen, und weil beide Schiffsführer sind, machen sie vor jeder Fahrt ab, wer heute Kapitän und wer Matrose sein darf. Heute ist Balz der Chef. Die beiden 320-PS-Motoren starten. Matrose Adi löst die Leinen, Balz zirkelt die «St. Gotthard» vom Ufer weg und gibt Schub.

Wir sehen nichts, wir fahren blind. Stockfinstere Nacht, dazu Nebelschwaden, so sturmsdick und zäh wallend wie Bühnenvorhänge aus schwerem Samt. Ohne Radar würde es jetzt gefährlich. Schwarz-weiss glimmen die Echos der Hindernisse auf dem Bildschirm, Balz sieht genau, wo die Uferlinie ist, wo Felsen im Wasser aufragen, er sieht die Boote von Berufsfischern. Und jene winzigen, flüchtigen Pünktchen, erklärt er, das seien Schwäne.

Früher, als es noch keinen Radar gab, navigierten die Schiffer bei Nacht oder Nebel mit Kompass und Stoppuhr. Noch immer klebt ein Spickzettel am Armaturenbrett: die einzelnen Seewegabschnitte, dazu die exakten Richtungsgrade und die sekundengenaue Zeit, die es einzuhalten gilt.

Im Urnerland trägt jeder seine Ahnen im Namen mit sich herum. Grossvater Briker hiess mit Vornamen Jost, der Vater Sepp. Drum heissen die beiden Schiffer «s Joste Sepps Balz», sein Bruder ist «s Joste Sepps Adi». Aufgewachsen sind die Brikers auf einem Bauernhof am Oberaxen, am Hang, zwischen Flüelen und der Tellsplatte gelegen. Mit Blick – und das hat die Berufswahl entschieden – auf den Urnersee.

Schon als Bub habe er vom Hof aus den Lastschiffen zugewunken, sagt Balz und erzählt, wie die Seeleute zurückgegrüsst hätten. Das will ich auch mal, sagte sich Balzli, der Bub, das muss ein lustiges Leben sein. Er wird zuerst Landwirt, arbeitet auf dem elterlichen Hof. Als 20-Jähriger dann geht sein Wunsch in Erfüllung. Der Kompanyy-Chef himself bringt den Arbeitsvertrag nach Oberaxen. Sommer wars, daran erinnert sich Balz genau, und «zimpftig haiss», seine Mutter habe dem Chef Himbeersirup zu trinken gegeben mit einem Gutsch Kirsch drin, «nach ein paar Gläsern hätte der Chef jeden Vertrag unterschrieben».

Balz beginnt als Matrose und macht ein Jahr später die Prüfung zum Schiffsführer. Erst 21 Jahre alt, ist Balz Briker schon Kapitän.

Natürlich steht das auch im Logbuch der «St. Gotthard». ▶

▶ Ein Logbuch – das eigentlich gar keines ist. Mehr eine Mischung aus Chronik und Familienalbum. Balz will es uns zeigen. Er übergibt Adi das Ruder, steigt die steile Eisentreppe des Steuerhauses hinunter und betritt die Kombüse. Heimelige Wärme umarmt einen, da stehen Tisch und Eckbank, Kühlschrank, Kochherd, Einbauschränke – ja sogar ein separates WC hat es hier. Und alles mit Seesicht!

Die holzvertäferten Wände sind mit Fotos, Barometer, Raiffeisen-Jahreskalender, Kreuz und Rosenkranz behängt. Eine «20 Minuten»-Zeitung liegt da und ein Bildband «Luxusschiffe aus aller Welt». Sogar Vorhänge hat es an den Fenstern. Die schmucke Kombüse kann es locker mit manchem Ferienchalet aufnehmen.

Balz hockt hin, giesst Kaffee ins Chacheli, angelt nach dem Logbuch (das ja keines ist) und blättert durch die Geschichte der «St. Gotthard»: Fotos, von Balz und Adi, Arbeitskollegen, Stapelläufen und Firmenausflügen. Handschriftlich sind die wichtigsten Ereignisse notiert, wobei diese nicht allein schiffstechnischer Art sein müssen:

19. 7. 65: Taufe «St. Gotthard».
24. 6. 1971: Pius Finger ab.
7. 11. 1982: Föhnsturm, 180 km/h. Steuerhausdach abgerissen.
Dez. 06: Viel Warm, kein Schnee, Skiorte geschlossen.
29. 3. 06. Schwesternschiff «Reuss» hat Motorenbrand.
23. 2. 10. Carlo Janka wird Riesenslalom-Olympiasieger.

Und dann noch dieser Eintrag:

9. 1. 1995: Adi Briker eingestellt.

Als Zweitklässler darf Adi seinen grossen Bruder einen Tag auf dem Schiff begleiten. Seither hat er nur einen Berufswunsch.

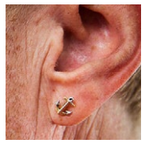
Balz stemmt sich von der Eckbank hoch. Da draussen, sagt er, sehe man jetzt die Lichter der Hotels von Weggis. Es ist 6.30 Uhr.

Schiff voraus! Der Radar warnt vor einem grossen Kahn. Das erste Kursschiff am Morgen, Luzern–Weggis–Luzern, mit vielen Pendlern an Bord, weiss Adi. Man sehe die Passagiere jeweils mit Kaffeebechern und einem Papiersack vom Beck. «Wir nennen den Kurs drum Gipfelischiff.» Adi erklärt auch, wo am Ufer die superteuren Hotels und Gourmetfresstempel stehen und zeigt beim Vorbeituckern an Kastanienbaum die Villa von DJ Bobo.

Um 7.13 Uhr machen wir in Horw fest. Es taget. Ein riesiger Portalkran beginnt mit dem Entbaggern der Sandladung. In der Zwischenzeit essen die Brikers Znüni. Und berichten – in bescheidenster Urner Seeräubermanier – von ihren Abenteuern.

Wie das etwa ist, wenn der Föhn tobt («ein zünftiger Nervenkitzel»), die Ladung sich verschiebt und das Schiff zu kippen droht. Oder wie man höllisch aufpassen muss im Sommer, wenn sich auf dem See Surfer, Gummibötler und Bädeler tummeln. Oder wie man kentert, wenn man zu brüsk abdreht, was einem Kollegen auf dem Zürichsee (oder wars auf dem Bodensee?) passiert sei; er ertrank dabei. Auch ein «Bermuda-Dreieck» gäbe es hier, raunen die Brüder: Beim Zinnäbärgli, nahe Hertenstein, sei das Wasser nur 2,5 Meter tief (die «St. Gotthard» hat 2,8 Meter Tiefgang), dort hätten andere Kiesschiffe, die «Rudenz» und der «Uristier», ihre Ruder abgerissen.

Und dann Balz' Unfall. Er trinkt seinen Kafi in einem Zug leer – dann erzählt er vom Ertrinken. Vom 10. Mai 1984. Bei einem Belademanöver fällt er von Bord, keiner bemerkt das Malheur. Balz ist Nichtschwimmer. Er versinkt. «Ich dachte, jetzt sterbe ich.» Dann wirft ihm ein Arbeitskollege (auch Nichtschwimmer) ein Seil zu. Balz wird im letzten Moment gerettet. Tags darauf lernt er schwimmen – ein bisschen.



Ohr-Anker An Adis linkem Ohrläppchen steckt dieser winzige, goldene Seemanns-Schmuck.

Er kann es noch heute nicht gut, macht es nicht gern. Adi sitzt daneben und nickt heftig. Ihm gehts genauso. Im Grunde sind die Brüder Nichtschwimmer.

Mit der leeren «St. Gotthard» gehts heimwärts. Adi und Balz geniessen auch nach so vielen Jahren noch immer jede Fahrt: «Hier sind wir für uns, sind frei, unser eigener Herr und Meister.» Und Streit hätten sie fast nie.

Am Mittag zurück im Urnersee, wo neuer Sand geladen wird. Und zwar bei einem schwimmenden Ungetüm. Eine Mischung aus Bohrinsel, Fabrik und Kieswerk. Schwimmbagger heisst der Koloss, so hoch, mächtig und teuer wie ein Mehrfamilienhaus. Zwei Greifer baggern in 60 bis 140 Metern Seetiefe nach Kies und Sand. Das Material wird sortiert, gewaschen und per Förderbänder auf die wartenden Nauen verladen.

Drei Stunden später legen die Briker-Brüder mit ihrem voll beladenen Kahn wieder in Flüelen am Ufer an. Drei Uhr, Feierabend. Morgen, in aller furchtbaren Frühe, fahren sie wieder los.

Hätten sie nicht mal Lust, einen Ozeanriesen zu steuern? Beide grinsen, beide sagen, nach drei Tagen plage sie sowieso das Heimweh, nach Uri, dem See, «dä Bärge hie». Zudem … sie machten mal eine Firmenreise auf einer Mittelmeerfähre, von Genua nach Barcelona. Balz und Adi verziehen noch heute die Gesichter und machen Würglaute, wenn sie das Geschaukle an Bord schildern. «Nein, wir sind und bleiben Süsswasser-Kapitäne.» Zudem: Wenn es, wie jetzt, neblig und kalt sei, das Licht diffus, man nur den weiten, weissen Horizont sehe, dann fühlten sie sich ja auch wie auf dem Meer. Wie auf der Ostsee oder der Nordsee – «hier auf unserem Vierwaldstättersee». ●

Ahoi! Auf der Rückfahrt nach Flüelen grüsst Balz seine Schifferkollegen der «Unterwalden». Die transportieren einen Kleintraktor.

Unten: **Putzmann** Ist die Ladung in Horw gelöscht, gehts wieder heim. Der leere Laderaum wird mit Schaufel und Besen gereinigt.