

Es ist so eine Sache mit der Berufsbezeichnung „Maschinist“; im **Berufe-Net** der **Bundesagentur für Arbeit** taucht sie nur noch im Zusammenhang mit der Seeschifffahrt auf. Andererseits kennt die **Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein** sehr wohl den Maschinisten und gibt an, dass folgende Voraussetzungen für die entsprechende Befähigung gelten:

- a) ein Mindestalter von 18 Jahren und ein erfolgreicher Abschluss eines Berufsausbildungskurses in der Motoren- oder Metallbranche; oder
- b) ein Mindestalter von 19 Jahren und eine Fahrzeit als Bootsmann auf einem Binnenschiff mit eigener Triebkraft von mindestens zwei Jahren.

Damit wird deutlich, dass es zwei Wege zu diesem interessanten Rheinberuf gibt. Zumal die zitierte Verordnung auch angibt, dass unter gewissen Voraussetzungen anstelle eines Maschinisten auch ein Bootsmann die entsprechenden Aufgaben an Bord übernehmen kann. Immerhin hat sich an der grundsätzlichen Tätigkeitsbeschreibung nichts geändert:

Maschinisten und Maschinistinnen für Maschinen auf Schiffen sind erfahrene Mechaniker/innen, die kleinere und größere Schiffsmotoren und Maschinenanlagen von Binnenschiffen, Yachten oder kleineren Seeschiffen warten, reparieren und im laufenden Betrieb auch überwachen. Leitende Tätigkeiten im Maschinenbereich auf Seeschiffen der Kauffahrteischifffahrt sind allerdings nur Inhabern entsprechender Befähigungszeugnisse wie Schiffsmaschinen/-maschinistinnen und Technischen Offizieren/Offizierinnen vorbehalten. [Quelle: **Berufe-Net/Archiv**]

Der Schiffsmaschinist auf Seeschiffen muss – im Gegensatz zu den Kollegen auf Binnenschiffen – ein **Befähigungszeugnis** (früher nannte man das einfach „Patent“) erwerben. Um aber auf einem Rheinschiff, ganz gleich ob in der Fracht- oder in der Personenschifffahrt, als Maschinist arbeiten zu können, muss eine entsprechende Zusatzqualifikation erworben werden. Ausgangspunkt kann also die „normale Karriere“ sein, die mit dem Status als Matrose beginnt und über den Bootsmann bis zum Schiffsführer geht, oder die spezielle Ausbildung zum **Schiffsmechaniker**. Da letztere aber auch wieder vorwiegend auf die See- und Küstenschifffahrt zielt, ist der übliche Weg der, sich als Bootsmann in Richtung Maschinenführung und -wartung aufzuqualifizieren.



Schiffsmaschinist im Maschinenraum eines Küstenschiffs

In der Praxis besteht die Hauptaufgabe darin, die Maschine(n) am Laufen zu halten. Bei den modernen Dieselmotoren, die in der Binnenschifffahrt zum Einsatz kommen, bedeutet dies vor allem die Überwachung aller elektronisch aufbereiteten Maschinendaten und die angemessene Reaktion darauf. Routinemaßnahmen der Wartung, bei denen die Maschine(n) nicht laufen kann, werden meist nur bei längeren Liegezeiten ausgeführt. Grundsätzlich ist der Maschinist aber auch für den ordentlichen (und sauberen) Zustand der Maschinenräume zuständig. Weil sich die Parameter der Dieselmotoren auf Binnenschiffen deutlich voneinander unterscheiden, sind erfahrene Maschinisten meist auf Motoren bestimmter Hersteller oder auf bestimmte Typen spezialisiert und/oder wurden auf die Führung und Wartung dieser Maschinen per Weiterbildung aufqualifiziert.

Das Arbeitsleben von Maschinisten unterscheidet sich ansonsten nicht vom sonstigen Schiffspersonal: Der Maschinist ist Teil der Besatzung, hat dieselben Reise- und Ruhezeiten wie die anderen bzw. arbeitet genau wie die Kollegen im Schichtbetrieb. Tatsächlich handelt es sich bei den meisten Maschinisten auf den Schiffen kleinerer Reedereien oder Flotten vorwiegend um besonders qualifizierte Bootsleute, die neben ihren Aufgaben an den Maschinen auch die sonstigen Arbeiten des Deckspersonals übernehmen. Der Verdienst von Maschinisten liegt in aller Regel etwas über dem von Bootsleuten.

[Hinweis: Im Hinblick auf die bessere Lesbarkeit haben wir in diesem Beitrag darauf verzichtet, die jeweils weibliche Berufsbezeichnung zu nennen. Alle Angaben gelten also auch für Maschinistinnen, Bootsmänninnen, Schiffsmechanikerinnen und Schiffsführerinnen.]