

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Um Ideen zu realisieren

Schiffsausrüster Benno Lendorf kandidiert in Duisburg um das Amt des OB

Seite 8

Markus Reich, Lauenburg

Vom Schiffsjungen zum Partikulier mit vier eigenen und einem gecharteten Tanker

Seiten 10-11

Aktive Führungsmannschaft

Neue Imperial Shipping Group: „Jünger, frischer und noch viel dynamischer“

Seiten 18-20



Die Transport- und Haftpflichtversicherung der esa EuroShip.

**Neu:
Bis zu € 50 Mio. Deckung**

Das Produkt und die Bedingungen haben wir im letzten Jahr weiter verbessert. Auf Basis dieses umfangreichen Versicherungskonzeptes bieten wir ab sofort für zahlreiche Schiffstypen **Deckungssummen von bis zu € 50 Mio.**

esa - Immer eine Schiffslänge voraus. Weitere Informationen bei Ihrem Versicherungsfachmann, per Telefon +49 (0) 71 36. 9513. 313 oder unter: www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz 





IMPERIALTM SHIPPING GROUP

Reederei
Gruppe

WE ARE INTERNATIONAL



We are IMPERIAL! Aus der Imperial Reederei-Gruppe wird die IMPERIAL Shipping Group. Durch die Übernahme der LEHNKERING Reederei sind wir nun das führende Binnenschiffahrtsunternehmen in Europa mit über 1100 Mitarbeitern an 23 Standorten und rund 700 eigenen und gecharterten Schiffen mit einer Beförderungsleistung von über 60 Mio. Tonnen. Vieles hat sich verändert, aber eines wird sich nie ändern: Wir bleiben weiterhin Ihr kompetenter und zuverlässiger Ansprechpartner. **Wasser bewegt uns.**



Find us on Facebook & Youtube!

www.imperial-shipping.com



Friedbert Barg
Herausgeber

Sollen die Wasser- und Schifffahrsdirektionen in Kiel, Aurich, Hannover, Münster, Mainz, Würzburg und Magdeburg aufgelöst - und durch eine neue Generaldirektion in Bonn ersetzt werden?

Abgeordnete befürchten Kahl- schlag in der deutschen WSV

Wenn sich bewahrheitet, was die SPD-Bundestagsabgeordneten Uwe Beckmeyer, Gustav Herzog und Johannes Kahrs befürchten, dann steht den Mitarbeitern der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) so einiges bevor ...

Es stehen Hunderte von Arbeitsplätzen auf dem Spiel, befürchten die Abgeordneten und beziehen sich dabei auf - noch nicht veröffentlichte - Pläne des Bundesverkehrsministers, die deutsche Wasser- und Schifffahrtsverwaltung radikal zu reformieren.

„Wir erteilen Ramsauers Plänen, der WSV das Wasser abzugraben, eine glasklare Absage!“, schreiben sie in einer Presseerklärung. Und weiter: „Die Bundesregierung will eindeutig die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zerschlagen und plant deshalb ein zentrales Amt in Bonn. Die bisherigen Direktionen sollen aufgelöst und ihre Aufgaben in der neuen Generaldirektion zusammengefasst werden. Betroffen sind davon die Direktionen im ganzen Bundesgebiet - in Kiel und Aurich, Hannover und Münster, Mainz, Würzburg und Magdeburg.“

Nach ihren Informationen sollen künftig alle Entscheidungen zu den Bundeswasserstraßen - ob Planfeststellung oder Neubaumaßnahmen - in Bonn getroffen werden. Gleichviel, ob es um die Elbvertiefung, den Ausbau der Ems oder die Spree gehe, - alles würde in Bonn entschieden. Die Abgeordneten, von denen Gustav Herzog der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt im Deutschen Bundestag angehört, argwöhnen: „Schwarz-Gelb schafft damit ein neues Bürokratie-Ungetüm“.

Dem Vernehmen nach sollen die Pläne von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer Mitte Mai vorgestellt werden. Nach den Wahlen in Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen. „Bis dahin wird den Beschäftigten im Bundesministerium und in der Wasser- und Wirtschaftsverwaltung ein Maulkorb verpasst.“, schreiben Beckmeyer, Herzog und Kahrs weiter, denn angeblich heisst es im Bundesverkehrsministerium, dass „von einer aktiven Kommunikation rund um das Thema WSV vollständig abzusehen sei“. So sollen bisher auch die Personalvertretungen nicht über die Pläne informiert worden sein.

Zur WSD-Standortfrage hat sich dagegen der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Harry Voigtsberger (ebenfalls SPD) völlig anders geäußert. Er hatte nach einer Verkehrsministerkonferenz in Kassel verkündet: „Bundesminister Ramsauer hat zugesagt, dass die Wasser- und Schifffahrsdirektion in Münster erhalten bleibt. Das ist eine gute Nachricht für die Beschäftigten in der Region“.

Was im Endeffekt aus all den Vermutungen und Verlautbarungen Bestand hat und letztendlich umgesetzt wird, bleibt abzuwarten. Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wurde Mitte der 1990er Jahre unter dem damaligen Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann begonnen - und hat seitdem schon viele Minister kommen und gehen sehen.

Was immer auch geschieht und beschlossen wird: Die Binnenschifffahrt und das Wasserstraßennetz sind auf eine gut und zuverlässig arbeitende WSV angewiesen. Bis jetzt war das so - und es sollte auch so bleiben. ■

Schifffahrt

- Verbände schreiben an Verkehrsminister Dr. Ramsauer
Schiffshebewerk Scharnebeck wird nicht ausgebaut 6
- Ausgezeichnete Nachwuchsförderung
Zertifikat für die HGK 7
- Wegen ausgebliebener Lohnzahlungen
Streik! Die Wasserstraße Donau in Serbien gesperrt 7
- Ruhrorter Schiffsausrüster kandidiert um das Amt des
Oberbürgermeisters in Duisburg
Benno Lensdorf soll es richten und wieder für
ruhiges Fahrwasser in der Stadt sorgen 8
- Deutschlandweiter Alleinvertrieb
Oléus Außenbordfarbe bei Wittig 9
- Als Nachfolger von Jürgen Johann
Nikolaus Schellenberger jetzt Rheintank-Geschäftsführer 9
- Trotz Rückschlägen mit Augenmaß in die Zukunft
Markus Reich: Vom Schiffsjungen zum Partikulier 10-11
- **Schiffahrts-Magazin-Serie:**
Geschichten aus der Schifffahrt (XXXI)
Nächtlicher Einsatz auf der „Oberwesel“ 12-13
- MS Ariana und MS Amelia: Zwei neue Flusskreuz-
fahrtschiffe für den Reiseveranstalter Phoenix
Großzügig, hell und für den gehobenen Anspruch 14-16
- Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschifffahrt AG
Größte Flotte auf dem Rhein, dem Main und der Mosel 17
- Die Führungsmannschaft der neuen Imperial Shipping Group
will die Geschäfte intensiv ausweiten
„Jünger, frischer und noch viel dynamischer als bisher“ 18-19

- Imperial beteiligt sich an Rubiships in Bulgarien
Wachstumsmöglichkeiten im Umkreis von 2.000 km 20
- DGB Niederrhein lud zum Diskussionsforum ein
Der Bund will seinen Anteil am Duisburger
Hafen verkaufen 22-23
- 400 Veranstaltungen am „Tag der Logistik“
Allein in Deutschland arbeiten 2,8 Mio. Menschen in
der Logistik 24-26
- Anlässlich der bundesweiten Initiative „Tag der Logistik“
informierte der Bundesverband der Deutschen Binnen-
schifffahrt über aktuelle Kennzahlen zur Binnenschifffahrt
Spitzenleistung im Containertransport - Europameister
in der Fahrgastschifffahrt 27

Schiffstechnik

- Attraktive Nische für die europäische Schiffbauindustrie
Spezialschiffbau auf der SMM 2012 stark durch
europäische Unternehmen vertreten 28-29
- Henkelhausen in Krefeld am Rhein
Kompetenz in Antriebs- und Energietechnik 30-31

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

Titelbild: TMS „Werner Reich“ im Duisburger Hafen auf dem Weg in den Rhein-Herne-Kanal. Lesen Sie hierzu auch den Beitrag auf den Seiten 10 - 11 dieser Ausgabe. Foto: Friedbert Barg

Impressum

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

erscheint parallel mit

Die Fachzeitschrift im Internet www.schiffahrt-online.de

Schiffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Gegründet 2008
Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag
Friedbert Barg, Journalist (DJV)

F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt)
Scheidtstraße 4, 40239 Düsseldorf
Geschäftsführer: Friedbert Barg, HRB 60259 AG Düsseldorf,
Redaktion: Mülheimer Straße 4, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

Redaktion

Friedbert Barg (gesamtverantwortlich)
f.barg@schiffahrts-magazin.de

Online-Redaktion

Sylvia Artl (sylvia-artl@schiffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Peter Baumgartner, Susanne Ehlerding, Petra Gründendahl,
Jan Kruse, Dr. Carola Siedhoff, Gerhard Strack.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des
Herausgebers, der Redaktion oder des Verlages wieder. Die Redaktion behält
sich Änderungen an eingesandten Leserbriefen vor. Rücksendung unangefor-
dert eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt wurde.

Anzeigenleitung Deutschland

Michael Spahn, Hafenstraße 9, 55118 Mainz
Tel. 06131 / 62 74 626 Fax 06131 / 27 56 164
m.spahn@schiffahrt-online.de

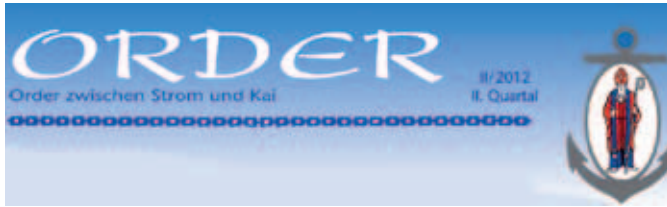
Anzeigenleitung Österreich

Peter Baumgartner, Novemberstraße 30, A-9300 St. Veit/Glan
Tel. +43 (0)664 263 43 62 Fax +43 (0)4212 47536
IBBS@a1.net

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 6/2012 vom 01.01.2012

Häfen / Wasserstraßen

- Neuss Düsseldorfer Häfen: Fast überall Zuwachsraten
10.195 Binnenschiffe brachten rund 9,4 Mio. t
Güterumschlag 32-33
- Wasserseitig
Leichter Rückgang im Hafen Mannheim 33
- Umschlag im Magdeburger Hafen steigt auf 3,3 Mio. t
Verstärkte Akquisition für den Erfolg des Hafens 34-35
- Forum in Deggendorf zum geplanten Donau-Ausbau
Arbeiten auf Hochtouren - Ergebnisse im Herbst 36-37
- Premiere an der Mündung der Isar in die Donau
Neues Verfahren untersucht mögliche Auswirkungen 37
- Strabag hat Brandner Wasserbau übernommen
Die EU stellt in den kommenden Jahren für zielgerichtete
Projekte mehrere Milliarden Euro zur Verfügung 38



Die „Order“ der katholischen Schifferseelsorge veröffentlichen wir in der Online-Ausgabe auf den Seiten 41 - 48.

Inserentenverzeichnis

Anzeigen enthalten Informationen, die - nicht nur - für Fachnutzer von großem Interesse sein können. Wir empfehlen deshalb die nachfolgenden Anzeigen Ihrer Aufmerksamkeit.

Atlas Schifffahrt	13
Carl Rehder Gruppe	6
DTG eG	23
esa-Allianz	Titelseite
Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.	21
Hafen Mannheim	9
Hafenkongress Karlsruhe	33
Heinrich Harbisch Schiffswerft	19
HTAG	22
Imperial Shipping Group	2. Umschlagseite
Liebherr-Nenzing Service GmbH Online-Ausgabe Seite 40; Printausgabe 4. Umschlagseite	
Magdeburger Hafen GmbH	24
MSG eG	7
Neuss Düsseldorfer Häfen	25
Rheintank GmbH	18
Schwarz-Technik GmbH	29
Schulschiff „Rhein“	17
SMM Hamburg	31
Wernz GmbH	29
Wittig Schiffsausrüstung	11

Neubau für die Frankfurter Primus-Linie

Funktional, großzügig, umweltfreundlich und energieeffizient



„Funktional, großzügig, umweltfreundlich und energieeffizient“, - beschreiben Anton Nauheimer und seine Tochter Dr. Marie Nauheimer (kl. Foto), beide Geschäftsführer der Frankfurter Primus-Linie ihren Neubau FGS „Maria Sibylla Merian“, der kurz vor Erscheinen dieser Ausgabe des Schifffahrts-Magazins getauft wurde. In unserer nächsten Ausgabe werden wir ausführlich beschreiben, was es mit dem Schiffsnamen auf sich hat und was die 50 m lange und 10,50 m breite „Maria Sibylla Meriana“ von anderen Fahrgastschiffen unterscheidet.
fb / Foto: Primus-Linie/Stefan Wildhirt

Verbände schreiben an Verkehrsminister Dr. Ramsauer

Schiffshebewerk Scharnebeck wird nicht ausgebaut

Im Zusammenhang mit der Entscheidung der Bundesregierung, das Schiffshebewerk Scharnebeck nicht weiter auszubauen, haben der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) zusammen mit dem Bundesverband Deutscher Industrie e.V. (BDI) und dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) zusammen mit anderen Verbänden aus dem Umfeld der Binnenschifffahrt einen Brief an Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer geschrieben.

„Der Elbe-Seitenkanal ist ein wesentlicher Bestandteil der Hinterlandverbindungen des Hamburger Hafens. Angesichts des hohen Verkehrsaufkommens auf dem Elbe-Seitenkanal, der derzeit nur begrenzten Nutzbarkeit der Binnenwasserstraße Elbe sowie des zukünftig zu erwartenden Potenzials der Binnenschifffahrt im Seehafenhinterlandverkehr halten wir einen Ausbau des Schiffshebewerkes Scharnebeck für dringend notwendig. Andernfalls wären negative Auswirkungen

auf die verladende Wirtschaft, die Häfen Hamburg und Lübeck, die Binnenschifffahrt sowie Sicherheit und die Umwelt zu erwarten.“

Weiter ist zu lesen dass das Verkehrsaufkommen auf dem Elbe-Seitenkanal trotz Sperrungen stetig weiter gewachsen ist, und das Schiffshebewerk Scharnebeck seine Kapazitätsgrenze bald erreicht haben wird, zumal der Hamburger Hafen in Zukunft im Containertransport immer mehr auf die Binnenschifffahrt setzt und somit weitere Mengen Transportgut auf den Elbe-Seitenkanal zukommen.

Auch der von der Regierung bezuschusste Containerliniendienst zu den Binnenhäfen Braunschweig, Hannover und Minden am Mittellandkanal würde nicht mehr ausreichend ausgelastet. Ständige Ausfälle und Wartezeiten tragen nicht zu einer Stärkung des Vertrauens in die Binnenschifffahrt bei. „Auch bei den Leercontainern ist ein stärkerer Einsatz des Binnenschiffs geplant. Es fehlen im Hamburger Hafen Plätze für Leerdepots. Diese sollen vermehrt im Umland entstehen. Die Container sollen dann



Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer

mit dem Binnenschiff abgefahren werden. Ohne den Neubau einer Schleuse wird dies aber nicht realisierbar sein. Mit dem Bau einer zusätzlichen Schleuse würden die Kapazitäten dem zukünftigen Bedarf angepasst und darüber hinaus der Verkehr mit Schiffen über 100 Meter Länge ermöglicht werden. Das Binnenschiff könnte eine größere Rolle im Seehafenhinterlandtransport übernehmen und mit Containertransporten einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Straßen leisten.

Zudem würde der Transport auf dem Elbe-Seitenkanal für die Binnenschifffahrt und die verladende Wirtschaft verlässlicher kalkulierbar. Was passiert, wenn dies nicht der Fall ist, haben die zahlreichen Sperrungen im vergangenen Jahr gezeigt. Die Strecke zum und vom Hamburger Hafen war de facto gesperrt. Transporte wanderten kurzfristig auf die Straße ab, darunter zahlreiche Gefahrguttransporte, die auf der Wasserstraße

unstreitig am besten aufgehoben sind.“

Auch nach Sanierung beider Tröge ist zukünftig kein erhöhtes Maß an Sicherheit im Schiffshebewerk Scharnebeck zu erwarten. Das Schiffshebewerk bleibt ein Nadelöhr, und angesichts des zu erwartenden Verkehrswachstums ist davon auszugehen, dass immer neue Schäden entstehen.

„Eine Volkswirtschaft wie die deutsche ist zwingend auf eine funktionsfähige und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur angewiesen“, heißt es weiter, „einen Substanzverlust kann Deutschland sich nicht leisten.“

Bei allem Verständnis für eine notwendige Haushaltskonsolidierung dürfen bedarfsorientierte Investitionen an einer so entscheidenden Stelle nicht unterbleiben.“ s/ ■

Anzeige

Ihr Spezialist
auf allen Gebieten
der Transport- und
Schiffsversicherung



CARL REHDER GRUPPE

Die CARL REHDER GRUPPE erweitert ihr Angebot für den russischen Markt. Um der immer stärker steigenden Nachfrage nach den Dienstleistungen der zur CARL REHDER GRUPPE gehörenden Firmen aus dem russischen Schifffahrts- und Versicherungsmarkt gerecht zu werden, wurde am 16. Juni 2011 im Beisein russischer, niederländischer und deutscher Gäste feierlich die Gründung der JMS JOINT MARINE SERVICE RUS LLC und die Eröffnung des Moskauer Büros der Firma begangen.

Mit der Gründung eröffnet sich für westliche Lieferanten und Investoren und für russische Versicherer die Möglichkeit sowohl im Schadenfall, als auch bei der Risikobewertung und Versicherung nicht nur direkt,

ohne den Umweg über Deutschland machen zu müssen, auf die Expertise und den Service der Fachleute der JMS JOINT MARINE SERVICE GBMH zurückgreifen zu können, sondern gleichzeitig auch die Expertise der russischen Mitarbeiter in Moskau nutzen zu können.

Die Mitarbeiter der CARL REHDER GRUPPE stehen Ihnen unter der unten genannten Telefonnummer gern für weitere Informationen jederzeit zur Verfügung.

CARL REHDER GRUPPE
Lindhorster Straße 4
21218 Seevetal (Hittfeld)
Tel.: 04105 77028-0
Fax: 04105 77028-18
info@carl-rehder.de, www.carl-rehder.de



Bei uns
können Sie sicher
vor Anker gehen!

Ausgezeichnete Nachwuchsförderung Zertifikat für die HGK

Die Bundesagentur für Arbeit würdigt das „hervorragende Engagement der Häfen und Güterverkehr Köln AG in der Ausbildung“. Am gestrigen Mittwoch, 11. April, erhielt das Unternehmen bei einem feierlichen Empfang im Kölner Rathaus „das offizielle Zertifikat für Nachwuchsförderung 2011/2012“.

Mit vorbildlichen Ausbildungsleistungen Verantwortung für die Zukunft übernehmen – diesen Anspruch stellt die Bundesagentur für Arbeit an die ausgezeichneten Unternehmen. Die HGK wird dem gerecht. Mit ständig rund 30 Auszubildenden engagiert sie sich überdurchschnittlich dafür, junge Mitarbeiter auf ein erfolgreiches Berufsleben vorzubereiten. Die Ansprüche, welche die HGK an Auszubildende und Ausbilder stellt, sind hoch. „Wir sind Konstrukteure des modernen Gütertransports geworden. Ob Logistikmanager, Gleisbauer oder Schweißer: Unsere Leistungen sind immer nur so gut, wie die Menschen bei uns“, erklärte HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt.

Die HGK investiert jedes Jahr mehrere Hunderttausend Euro in die Aus- und Fortbildung. Dafür wurde das Unternehmen gemeinsam mit anderen Kölner Betrieben ausgezeichnet. „Gut ausgebildete Arbeitskräfte sind ein Standbein einer soliden Wirtschaft“, lobte Oberbürgermeister Jürgen Roters. Roswitha Stock, Vorsitzende der Geschäftsführung der Bundesagentur für Arbeit (BA) Köln stellte fest: „Eine gute Ausbildung ist die unverzichtbare Voraussetzung für die Zukunft.“



Mit dem Zertifikat (v.l.): Andrea Krause, Helene Geuer (beide HGK), Roswitha Stock, Dr. Witich Roßmann (beide BA), HGK-Azubi Stephan Smirnov, Vorstandssprecher Horst Leonhardt, Oberbürgermeister Jürgen Roters.

Wegen ausgebliebener Lohnzahlungen

Streik! Die Wasserstraße Donau in Serbien gesperrt

Mit mehreren Schiffen haben Mitarbeiter der Dunav Grupa Agregata in Novi Sad am 11. April 2012 die Donau blockiert. Ein durchgehender Schiffsverkehr ist daher nicht mehr möglich. Die Arbeiter der Firma haben zuvor schon längerer Zeit darauf aufmerksam gemacht, dass sie seit Oktober 2011 keinen Lohn erhalten. Anfang April wurden auch die Sozialleistungen eingestellt.

Das war der Anlass für die 470 Arbeiter in den unbefristeten Streik zu treten und die Donau zu sperren, damit die internationale Gemeinschaft auf ihre Forderung nach Lohnzahlung aufmerksam wird. Die Blockade soll erst wieder aufgehoben werden, wenn die Forderungen der Arbeiter erfüllt sind. Die örtliche Schifffahrtsverwaltung zeigt Verständnis für die Forderung der Streikenden, macht aber darauf aufmerksam, dass die Vorgehensweise unrechtmäßig ist und daher Konsequenzen haben wird. Die Dunav Grupa

Agregata/Novi Sad, ist eine Tochterfirma der Dunav Grupa/Belgrad und war bis zur Privatisierung Serbiens wichtigste Wasserbaufirma namens Heroj Pinki (geründet 1959), benannt nach einem serbischen Freiheitskämpfer, die praktisch sämtliche Wasserbauaktivitäten des Landes erledigt hat. Daneben hat die Firma auch Binnenschifffahrt und Hafenverwaltung betrieben. *Peter Baumgartner* ■



Anzeige

**Stark
auf dem Wasser
und an Land
verbinden wir Europa ...**



... und sind für Sie mit einer leistungsfähigen Flotte von mehr als 70 Schiffen unterwegs. Unser Produktportfolio wird ergänzt durch logistische Dienstleistungen, Schiffsreparaturen und Bunkerungen.

MSG eG

der Marktführer in
Bayerns Binnenschifffahrt

Südliche Hafenstraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere
Service-Station Würzburg
Ihr Bunkerbetrieb im Neuen Hafen
Main-km 247,0

und unseren
MSG-Schiffsmotoren und
Werftbetrieb
Dorfprozelten

MSG
ships & more

Expertise seit über 95 Jahren

Ruhrorter Schiffsausrüster kandidiert um das Amt des Oberbürgermeisters in Duisburg

Benno Lensdorf soll es richten und wieder für ruhiges Fahrwasser in der Stadt sorgen

Von Petra Grünendahl

Wir müssen die wirtschaftliche Entwicklung weiter voran bringen und die sozialen Probleme, die wir zweifellos haben, in den Griff kriegen. Duisburg muss vor allem wieder in ruhigeres Fahrwasser kommen“, erklärte Benno Lensdorf. „Ich möchte als Oberbürgermeister die Dinge, die ich für Duisburg im Kopf habe, realisieren.“

Seit der Wahl von Adolf Sauerland zum Oberbürgermeister der Stadt Duisburg 2004 stand Benno Lensdorf als erster ehrenamtlicher Bürgermeister in der zweiten Reihe bereit, repräsentative Termine zu übernehmen. Seit der Abwahl am 12. Februar 2012 steht er zumindest als Repräsentant in der ersten Reihe, während Stadtdirektor Dr. Peter Greulich die Duisburger Verwaltung führt. Nun hat die CDU den Ruhrorter zu ihrem OB-Kandidaten gekürt, um bei der Wahl am 17. Juni anzutreten. Der Top-Job im Rathaus ist mit Sicherheit kein Traumjob, denn der Nothaushalt und die Finanzaufsicht der Bezirksregierung machen das Regieren und vor allem das Agieren in der hochverschuldeten Stadt schwierig. Dennoch geht Lensdorf mit Zuversicht an die Herausforderung, hat er doch in den letzten vierzig Jahren auch in Ruhrort viel bewegt.

Benno Lensdorf hat Erfahrung in der Kommunalpolitik. „1970 lag Ruhrort im Dornröschenschlaf. Häuser verfielen, waren zugemauert. Das war für mich Anlass, in die Politik zu gehen“, erzählte Lensdorf, der sich dann in die Bezirksvertretung wählen ließ. Unermüdlich engagiert er sich auch heute noch für den Stadtteil, der mittlerweile



Benno Lensdorf

zweifellos einen Lichtblick in der Stadt darstellt. Ein Lichtblick übrigens, an dem sich

Benno Lensdorf große Verdienste erworben hat, denn er hat sich immer für seinen Stadtteil eingesetzt. Seit über 17 Jahren sitzt der 69-jährige Unternehmer zum zweiten Mal im Rat der Stadt, wo er von 1979 bis 1984 schon einmal aktiv war. Von 1997 bis 2003 war er Fraktionsvorsitzender der CDU, in seinem Ruhrorter Wahlkreis hat er das Ratsmandat mehrfach direkt gewonnen. Er ist Mitglied in verschiedenen Ratsausschüssen und Aufsichtsräten. Unter anderem sitzt er seit zehn Jahren im Aufsichtsrat der Duisburger Hafen AG. Der Binnenschifffahrt ist er auch anderweitig verbunden: Er gehört zu den Gründungsmitgliedern der Fördergesellschaft des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort. Seit 2004 repräsentiert er als erster Bürgermeister in Vertretung des Oberbürgermeisters. Neben diesen ehrenamtlichen Tätigkeiten leitet er als Geschäftsführer sein Ruhrorter Familienunternehmen, den von seinem Vater Benedikt (genannt Benno) 1950 gegründeten Schiffs- und Industrieausrüster benno Vertriebsgesellschaft für technischen Bedarf mbH. „Hier findet zur Zeit ein Generationswechsel statt, da kann ich gut etwas kürzer treten“, so Lensdorf, der trotz seiner 69 Jahre noch lange nicht an Ruhestand denkt. Der bodenständige Ruhrorter gilt als verlässlich, ruhig und besonnen. Er kann zuhören, bevor er sich eine Meinung bildet. Umgänglich ist er mit politischen Gegnern, kann er aber durchaus Standpunkte im eigenen politischen Lager vertreten, auch wenn sie keine Mehrheit findet. Dem dynamischen Festsiebziger merkt man sein Alter nicht an. Aktiv engagiert sich in seiner Heimatstadt Duisburg ebenso wie zum Beispiel auch im Bundesvorstand der Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung der CDU. Er ist verheiratet, hat zwei Söhne und sechs Enkelkinder. Lensdorf ist begeisterter Segler. ■

Medienpartner der SMM 2012 in Hamburg

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Nutzen Sie unsere Verbreitung auf der größten Schiffbaumesse der Welt für Ihre Werbung!

Michael Spahn, Tel. 06131 / 62 74 626 (für Deutschland) und Peter Baumgartner, Tel. +43 (0)664 263 43 62 (für Österreich) beraten Sie gerne.

Deutschlandweiter Alleinvertrieb Oléus Außenbord- farbe bei Wittig

Der Duisburger Schiffsausrüster, Wittig GmbH, übernimmt mit sofortiger Wirkung den deutschlandweiten Alleinvertrieb für die Außenbordfarbe Oléus Metalkote 633 B.

Oléus Metalkote 633B ist ein ergiebiges, leicht zu verarbeitendes, bitumenbasiertes Flüssigprodukt, das Stahlkonstruktionen und die Schiffsaußenseite (Bordwand) konserviert. Es kann auf alte, festsitzende Bitumbzw. Teeranstriche aufgetragen werden und bildet einen schwarzen, lackartigen stark haftenden und elastischen Film. Die Applikation kann einfach per Pinsel, Rolle oder Airless-Spritzpistole erfolgen.

Weitere Informationen im Internet unter www.wi-du.de

Als Nachfolger von Jürgen Johann

Nikolaus Schellenberger jetzt Rheintank-Geschäftsführer

Nikolaus Schellenberger wurde zum 01.04.2012 in die Geschäftsführung der Rheintank GmbH, Duisburg, einem Unternehmen der Rhenus-Gruppe, berufen. Er tritt die Nachfolge von Jürgen Johann an, der sich nach 46 Jahren Tätigkeit im Binnenschiffahrtsbereich der Rhenus-Gruppe und ihrer Vorgängergesellschaften, davon knapp 20 Jahre in der Rheintank, zum 31.03.2012 in den Ruhestand verabschiedet hat. Schellenberger verfügt über weitreichende Erfahrung in der Binnenschiffahrt. So war er unter anderem als Geschäftsführer für die Neue Triton-Schiffswerft GmbH sowie in leitender Funktion in den technischen Abteilungen zweier Duisburger Reedereien tätig.

Die Rheintank GmbH bietet seit 50 Jahren als Bunkerdienst einen umfassenden Service für die Binnenschiffahrt. An 9 Standorten und zusammen mit langjährigen Partnern, macht die Rheintank der Binnenschiffahrt ein um-

fassendes Angebot rund um die Lieferung von Gasöl und anderen Schiffsbetriebsstoffen, Farben, Lacken und vielem mehr auf den deutschen und westeuropäischen Binnenwasserstraßen sowie entlang der Donau.



Nikolaus Schellenberger

Anzeige



Mannheim – Quadrate und mehr

Unser Hafen bringt bunte Vielfalt in die Region und in die Welt.



Staatliche Rhein-Neckar-
Hafengesellschaft Mannheim mbH
www.hafen-mannheim.de

Hafen Mannheim
weltweit für die Region

Trotz Rückschlägen mit Augenmaß in die Zukunft

Markus Reich: Vom Schiffsjungen zum Partikulier

Von Petra Grünendahl

Ich war nie mit dem zufrieden, was ich hatte. Ich wollte immer mehr“, erzählte Markus Reich (53). Nach dem Hauptschulabschluss begann er seine Ausbildung als Binnenschiffer. Heute führt er die Reich Schifffahrtsbetriebe mit vier eigenen Schiffen und einem gecharterten sowie als Geschäftsführer die Betreibergesellschaft Ritter S.A.R.L. in Luxemburg. Der Weg dahin war nie gerade, führte mehrfach auf Umwegen, aber gerade das macht seine Geschichte so faszinierend.

Zu behaupten, Markus Reich wäre die Binnenschifffahrt in die Wiege gelegt worden, ist etwas untertrieben. Umgekehrt wird ein Schuh draus: Er wurde der Binnenschifffahrt in die Wiege gelegt. Auf der MS Bleckedia kam er in Schnackenburg im Jahr 1958 nur mit Hilfe einer Hebamme zur Welt. Sein Vater Werner war damals angestellter Schiffsführer. Mutter Lisa ging schließlich 1964 mit den vier Kindern an Land, wo Markus in seinem Elternhaus in Lauenburg an der Elbe aufwuchs.

Schon während seiner Schulzeit half Reich in den Ferien an Bord aus. Mit 15 Jahren ging er bei seinem Vater als Schiffjunge in die Lehre. Mit der MS Heidi besaß Werner Reich damals als Partikulier sein eigenes

Schiff. Die Zeit zwischen Lehre und Wehrdienst verbrachte Sohn Markus noch bei seinem Vater auf dem Schiff. Nach 15 Monaten Bundeswehr heuerte er 1979 bei der Reederei Dettmer an. Bis 1981 war er auf deren Tankschiffen unterwegs, in dieser Zeit machte er auch sein Schifferpatent (1980). Dann folgte im August 1981 sein erster Schritt in die Selbstständigkeit mit dem gekauften Frachter MS Wicki, der im November 1983 verschrottet wurde. „Ich bin voll auf die Schnauze gefallen“, sagt Reich heute.

Zwischenspiel an Land zur Existenzsicherung

Mit hohen Schulden kam er aus der Geschichte raus – und das in der Phase der Familiengründung mit einer schwangeren Ehefrau zu Hause. Aber er ist wieder aufgestanden: Problemlos fand er einen Job an Land als Maschinenführer in einer Plastiktütenfabrik. „Die haben gerne Leute aus der Binnenschifffahrt genommen“, erzählt Reich. Tochter Saskia kam 1984 zur Welt. Nach einem knappen Jahr an Land zog es ihn wieder in die Schifffahrt: Bei seinem Vater übernahm er als Schiffsführer dessen zweites Schiff. Ende 1985 musste auch der Vater aufgeben. Die beiden Schiffe wurden verkauft. Diesmal blieb er der Binnenschifffahrt treu: Neuer Arbeitgeber von Markus Reich wurde

die Reederei Burmester in Lauenburg. Kurz danach – Anfang 1986 – kam Tochter Svenja. Im Jahr 1988 wechselte er zu Tankrode in Hamburg – auch hier als angestellter Schiffsführer auf einem Tanker.

Im März 1990 nahm Markus Reich wieder einen Job an Land an, der ihm mehr Zeit für die Familie ließ: In einer Druckerei arbeitete er auf verschiedenen Positionen bis 1994. Ganz ohne Schifffahrt ging es aber doch nicht. Nebenbei half er als Lotse auf Schiffen auf der Elbe aus. Zwei Söhne, Sebastian (1991) und Sören (1992), bekam er mit Ehefrau Heike in dieser Zeit. Im Sommer 1994 zog es Vater Markus wieder ganz in die Binnenschifffahrt. Auf der Rheintank II (später Eiltank II) war er schon während der Zeit in der Druckerei immer wieder als Lotse unterwegs gewesen. Als der Raab Karcher 121 (später Eiltank 121) zu verchartern war, ergriff er die Chance auf eine erneute Selbstständigkeit, kündigte in der Druckerei und übernahm das Schiff. Als Schiffsführer fuhr er im Auftrag der Reederei Raab Karcher, was feste Transportrouten garantierte. Die Geschäfte liefen ordentlich: „Und meine Lehren aus den Fehlern vom ersten Mal haben mir bei der zweiten Selbstständigkeit sehr geholfen, besser über die Runden zu kommen“, stellt Markus Reich fest. Die Reederei Stinnes (Duisburg-Ruhrort) arbei-



TMS „Werner Reich“ in der Bergfahrt auf dem Rhein bei Baerl. Kleines Foto: Partikulier Markus Reich mit seiner Mutter Lisa bei der Taufe des nach seinem Vater benannten TMS „Werner Reich“ direkt nach dem Wurf der Flasche.

Fotos: F. Barg + privat

tete damals schon mit der Reederei Raab Karcher (Duisburg-Homberg) zusammen, bevor sie diese 1995 ganz übernahm, 1996 eingliederte – und die gesamte Tankerflotte mit dem dazugehörigen Transportgeschäft an die Reederei Jaegers in Duisburg abgab.

Wieder als Partikulier unterwegs

Die Reederei Jaegers, in deren Besitz die Tanker nun waren, bot dem selbstständigen Schiffsführer 1997 die Eiltank II (die früher Rheintank II hieß) zum Kauf an – und damit war Markus Reich wieder Partikulier. Aufträge von Jaegers sicherten seine Existenz. Im gleichen Jahr wurden die Eiltank 121 und das gut erhaltene Vor- und Mittelschiff der Eiltank 18 zu einem Schiff zusammengebaut, zwei Jahre später kaufte Reich auch diesen Tanker, mit dem er dann Methanol auf dem Rhein transportierte. Währenddessen fuhr die Eiltank II weiter auf der Strecke Hamburg – Braunschweig-Thune.

Seine beiden Schiffe waren ältere Baujahre und entsprachen damit bei weitem nicht den Anforderungen, die der Gesetzgeber mittlerweile für gefährlichere Fracht wie zum Beispiel Chemikalien stellte. Wenn er sich für die Zukunft breiter aufstellen wollte, musste Markus Reich investieren: in einen neuen Tanker modernster Bauart. Die Eiltank II wurde also 2001 verkauft. Der Erlös sollte den geplanten Neubau finanzieren. Noch 2001 gab Reich seinen ersten Doppelhüllentanker in Auftrag. Der Kasko wurde in Kaliningrad (Königsberg, Russland) gebaut, in Holland wurde der Tanker ausgebaut. Seine älteste Tochter Saskia taufte im April 2002 die TMS „Saskia Reich“. Die Investition in den Neubau zahlte sich aus, so dass der Partikulier beschloss, sich auch sein zweites Standbein fit für die Zukunft zu machen. Den „Gebrauchttanker“ Eiltank 121 verkaufte Reich 2003, der Erlös wurde in die Anzahlung eines zweiten neuen Doppelhüllentankers investiert. Das in Polen und Holland gebaute Schiff wurde im November 2004 von der zweiten Tochter Svenja getauft: auf TMS „Svenja Reich“. Mit zwei modernen Doppelhüllentankern war Markus Reich nun zukunftsfähiger aufgestellt, da nun auch der Transport von „gefährlichem“ Tankgut möglich war.

Da mittlerweile Hafenanlagen für größere Schiffe zugänglich sind, ließ Markus Reich 2007 die „Saskia Reich“ von 110 Meter auf 125 Meter verlängern. Sie ist bis heute der größte Tanker in seiner Flotte. Die „Svenja Reich“ ist immer noch 110 Meter lang. Beide Schiffe fahren fast nur auf dem Rhein. Für

die Kanäle sind sie zu groß: weiter als bis Gelsenkirchen oder Marl-Hüls geht es nicht. Außerdem gab er einen weiteren Doppelhüllentanker in Auftrag, der für den Kanalverkehr konzipiert war. Ehefrau Heike taufte 2008 die TMS „Heike Reich“ – auf seinem fünfzigsten Geburtstag. Bei diesem Schiff wurden sowohl der Schiffsrumpf als auch der Innenausbau in Groningen (Niederlande) gefertigt.

Eigentümer in Deutschland, Betreiber in Luxemburg

Reich setzte schon 2007 auf die Zukunft und expandierte: In Luxemburg gründete er die Firma Ritter S.A.R.L. (die Abkürzung bedeutet „Société à responsabilité limitée“, was einer deutschen GmbH entspricht). Der Firmenname „Ritter“ steht für Reich Internationale TankTransporte Europäischer Raum. Die Schiffe – vier eigene und ein gechartertes hat Markus Reich aktuell in Betrieb – gehören der Unternehmungsgesellschaft Reich Schifffahrtsbetriebe in Lauenburg. Dort ist auch der Heimathafen der eigenen Schiffe, das gecharterte Schiff ist in Duisburg zu Hause.

Betrieben und bewirtschaftet wird die Flotte von der Luxemburger Gesellschaft. Zur Zeit sind 42 Mitarbeiter an Bord beschäftigt, dazu kommen sechs Binnenschiffer-Azubis und eine Sekretärin, die Reich bei den Verwaltungsarbeiten unterstützt. Bis 2009 war Reich auch selber noch an Bord unterwegs, heute kümmert er sich in Vollzeit „ums Geschäft“. Allzu häufig auch mit einem Smartphone als mobiles Büro, denn

die Schiffe liegen weit verstreut vor Anker, je nachdem woher oder wohin das Tankgut unterwegs ist.

Gechartert hat Markus Reich 2009 die Eiltank 28 als damals viertes Schiff seiner Flotte von der Duisburger Reederei Jaegers, in deren Auftrag er nur unterwegs ist. 2010 stiegen dann – aus freien Stücken übrigens – gleich beide Söhne als Schiffsjungen bei ihm ein. Der ältere, Sebastian, hatte nach dem Realschulabschluss schon zwei Jahre Gymnasium hinter sich. Und Sören hatte einen Realschulabschluss mit Qualifikation für die Fachoberschule. Beide sind heute im Schiffer-Berufskolleg Rhein in der Fachabitur-Klasse. „Schließlich ist ein möglichst umfassender Abschluss heutzutage wichtig“, meint Reich. Außerdem: „Sebastian tendiert mehr zum Kaufmännischen. Vielleicht will er ja hinterher noch Betriebswirtschaft studieren.“ Die Nachfolge bei den Schifffahrtsbetrieben von Markus Reich ist damit auf jeden Fall langfristig gesichert. Beide Töchter haben weniger maritime Neigungen: Saskia hat Industriekaufmann gelernt, Svenja arbeitet als Arzthelferin.

Im Oktober 2011 schließlich taufte Markus Reichs Mutter Lisa den neuesten Doppelhüllentanker – auch dieser ist wieder 110 m lang – auf den Namen TMS „Werner Reich“, nach dem verstorbenen Vater. Vielleicht wird Lisa Reich in den nächsten Jahren noch eine Schiffstaube vornehmen dürfen? Markus Reich jedenfalls plant mit Augenmaß: „Die Zeiten sind immer noch schwierig!“ ■

Anzeige

Wir halten Ihre Tankmessuhren in Schuss

Großes Ersatzteil-Lager für Krohne Messuhren



Typ:

BM 51

BM 34

BM 24

Optiflex

Optiswitch



Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg
Tel.: ++49-203/93273-0
Fax: ++49-203/93273-66
E-Mail: info@wi-du.de
Internet: www.wi-du.de

FS Schiffstechnik
GmbH & Co. KG
Wertstraße 25
47053 Duisburg
+ 49-203/60367-2
+ 49-203/60967-16
E-Mail: fs-schiffstechnik@t-online.de
Internet: www.fs-schiffstechnik.de

Geschichten aus der Schifffahrt (XXXI)

Nächtlicher Einsatz in der Gebirgsstrecke

In einer *Schifffahrt-online* und *Schiffahrts-Magazin* Serie erzählt der frühere Binnenschiffer Karl Gerhard Strack Geschichten aus der Binnenschifffahrt. Geschichten, die zum Teil schon sehr lange zurückliegen; Geschichten, die die Erinnerung an die Binnenschifffahrt von früher wachhalten sollen. Unser Autor Karl Gerhard Strack ist vielen Lesern bekannt, denn nach den Jahren an Bord verschiedener Rheinschiffe blieb er der Binnenschifffahrt treu - als Beamter der Wasserschutzpolizei in Koblenz.

Gegen 00:15 Uhr klingelte das Telefon ziemlich unangenehm. Anruf vom Diensthabenden auf der Signalstelle A in Oberwesel: Hallo, wünsche einen schönen guten Morgen, hier ist der Felix N.* von der Wahrschaustation am Ochsenturm mit einer Schiffsunfallmeldung . . . (die Revierzentrale Oberwesel gab es zu diesem Zeitpunkt noch nicht in der heutigen Form und der sog. NIF* war noch in der Erprobung). . . . Das zu Berg fahrende TMS „Credia“ * v. Basel* hat sich soeben oberhalb des Tauber Werthes auf den Hammerleyen (oder wie man in Oberwesel zu sagen pflegt, auf den Homerleyen) festgefahren. Das Fzg. hat Gefahrgut geladen. Ob Ladungsaustritt vorliegt, kann zurzeit nicht eindeutig festgestellt werden. Ebenso steht noch nicht fest, ob Personen zu Schaden gekommen sind.

Natürlich machte uns dieser Anruf erst mal so richtig munter. Ich sagte: Verstanden, Oberwesel, wir laufen umgehend Unfallstelle an, bitte versuchen sie herauszufinden, welche Ladung und wie viel davon das TMS an Bord hat und vor allem wie gefährlich das Zeug ist. Mach ich, versprach der Mann von der Signalstelle A, sobald ich die wieder am Funk habe.

Etwa fünf Minuten nach diesem Anruf befand ich mich, gemeinsam mit zwei Kollegen an Bord der „WSP 19“. Einige wenige Handgriffe und das Boot war einsatzklar, d.h. wir konnten starten und liefen zügig (natürlich unter Vermeidung von schädlichem Sog und Wellenschlag !?) aus dem Rheinfelhafen in St. Goar aus und ab ging's zu

Berg nach Oberwesel. Bei einem kurzen Blick in die stockfinstere Nacht da draußen auf dem Wasser konnte ich seltsame weiße Schaumflocken erkennen, die uns da zu Tal entgegen trieben. Wir fuhren mitten durch. Komisch, sagte ich zu meinen Kollegen, warum schäumt der River denn so. Keine Ahnung, kam es zweifach zurück.

Der Kollege auf der Wache meldete sich über Polizeifunk als wir ungefähr in Höhe der Loreley waren: Ich weiß jetzt, was der Tanker geladen hat. Er gab den Namen des Stoffes an aber ich kann mich nur noch daran erinnern, dass in diesem ellenlangen Stoffnamen an irgendeiner Stelle der Begriff Hydrazin-Hexa-Difluor-Chlorid oder so ähnlich auftauchte. Kann aber auch sein, dass die Bezeichnung gerade anders herum oder auch ganz anders lautete. Wichtig war für uns jedoch die Angabe, die unser Kollege zu der Gefährlichkeit dieses Stoffes machte: Achtung Leute, das Zeug ist hochgradig gefährlich und bildet in Verbindung mit Wasser und Luft ein Explosivgemisch. Ihr solltet bei Annäherung an den Tanker verstärkt auf Eigensicherung achten. Achtet auf Schaumkronen auf dem Wasser; das könnte ein Hinweis auf Ladungsaustritt sein! He – wie bitte - was war das? Schaumkronen auf'm Wasser? Explosivgemisch? Uns wurde aber so was von warm ums Herz . . . Maschine stopp, - schnell! Scheinwerfer an, wir müssen uns das jetzt ganz genau betrachten, (solange wir das noch können). Was wir dann im grellen Scheinwerferlicht, etwa in Höhe Betteck auf dem Wasser zu sehen bekamen, waren eigentlich keine Schaumkronen, das sah eher so aus, wie überdimensionale Pustebumen, wie grauweiße faserige Watte.

Ich brachte es tatsächlich fertig, nach draußen zu gehen, mir die Pütz zu schnappen und so einige von diesen Gebilden abzuschöpfen. Das sind Pappelsamen, platzte mein Kollege heraus, - das ist jetzt die Zeit, wo die Bäume das Zeug absondern und zwar in rauen Massen.

Ich will das jetzt mal so beschreiben. Was uns Dreien da augenblicklich von der Seele plumpste, hatte die Dimension der Loreley. Also weiter, meinte unser Boots- und Streifenführer, aber achtet mir ja weiterhin auf die Wasseroberfläche, noch so'n Hammer

vertrage ich heute Morgen nicht. Und zu mir gewandt: Wenn du noch mal vorhast, eine direkte Gefahrgutuntersuchung vor Ort vorzunehmen, sags'te mir bitte vorher Bescheid, - du Kamikazeflieger. 10 Minuten später erreichten wir den Havaristen und stellten bei der Annäherung fest, dass der ganz schön Schlagseite hatte. Wie sich später rausstellte, saß er steuerbord vorne bis mittschiffs ca. 20 – 30 cm auf. Das bedeutete auch, mit Freischleppen bzw. turnen* würden wir den „Eimer“ sorry, den Tanker nicht herunter kriegen, zu gefährlich. Darüber mussten und sollten sich aber die Experten der WSD und der Reederei bzw. des Sachverständigenbüros ihre Gedanken machen. Wir hatten nun, als erstes, mal gemeinsam mit der Besatzung des Tankers die Aufgabe, festzustellen ob tatsächlich noch keine Ladung ausgetreten war bzw. ob das TMS keine Leckage hatte. Außerdem musste der Havarist, so gut es ging, gesichert werden. Das beinhaltete sowohl Warnhinweise über Schiff-Schiff-Funk an die Berg- und Talfahrt, (davon war trotz mitternächtlicher Zeit 'ne Menge im Revier unterwegs) mit der Bitte, die Unfallstelle mit langsamster Fahrtstufe (so langsam wie möglich d.h. wie nautisch vertretbar) und größtmöglichem Abstand zu passieren als auch durch optische Warnsignale wie z.B. Blaulicht rot-weiß usw. auf die Unfallstelle aufmerksam zu machen.

Für mich immer wieder faszinierend festzustellen, wie diszipliniert und professionell in der Berufsschifffahrt auf solche Situationen reagiert wurde. Nicht selten hörte man dann auch: WSP, - wenn wir irgendwie helfen können, - sagt Bescheid !!

Ein gutes Gefühl für einen wie mich, der dieses Handwerk ja auch mal gelernt hatte und sich eigentlich nie von diesem Berufsstand, weder gedanklich noch tatsächlich vollständig lösen konnte und auch nicht wollte.

So! Das musste mal gesagt bzw. mal geschrieben werden.

Die Bergung des TMS „Credia“* verlief später genauso unspektakulär wie viele andere auch.

Leichterschiff, 2 Vorspannschlepper davor, vorübergehende Sperrung des Rheins und anschließend Verschleppung des Havaristen. Allerdings mussten in diesem Falle auch kurzfristig die linksrheinische Bahnstrecke und die B 9 aus Sicherheitsgründen mit gesperrt werden. Unfallursache war übrigens, wie sich dann herausstellte, eine Fehleinschätzung der Strömungsverhältnisse in diesem Stromabschnitt durch den Diensthabenden am Haspel des Tankers. Eine Fehleinschätzung die hier an dieser Stelle

schon oft für Festfahrten gesorgt hatte. Wenn man sich von Unterstrom dem Tauber Werth näherte, musste man um nicht zu weit zur Strommitte zu verfallen* ziemlich stark seinen Kurs auf's Werth ausrichten, weil der Wasserfall d.h. die Strömungsrichtung hier sehr stark vom linksrheinischen Ufer absetzte. Befand man sich dann aber mit seinem Schiff etwa in Höhe des Tauber Werthes querab oder auch ein wenig höher, traf einen die Strömung genau aus anderer Richtung. Dann versetzte diese Strömung einen sehr stark zur linksrheinischen Seite hin und in Richtung eben dieser Hammerleyen. Hatte also ein Schiffsführer, aus welchen Gründen auch immer, diese speziellen Strömungsverhältnisse nicht bedacht oder beachtet und war dadurch sein Kurs bei Annäherung ans Tauber Werth zu weit zur Strommitte verfallen, musste er versuchen, um nicht der evtl. auftauchenden Talfahrt nicht ins Gehege zu kommen, stark nach Steuerbord zu navigieren. Wenn er dann da-

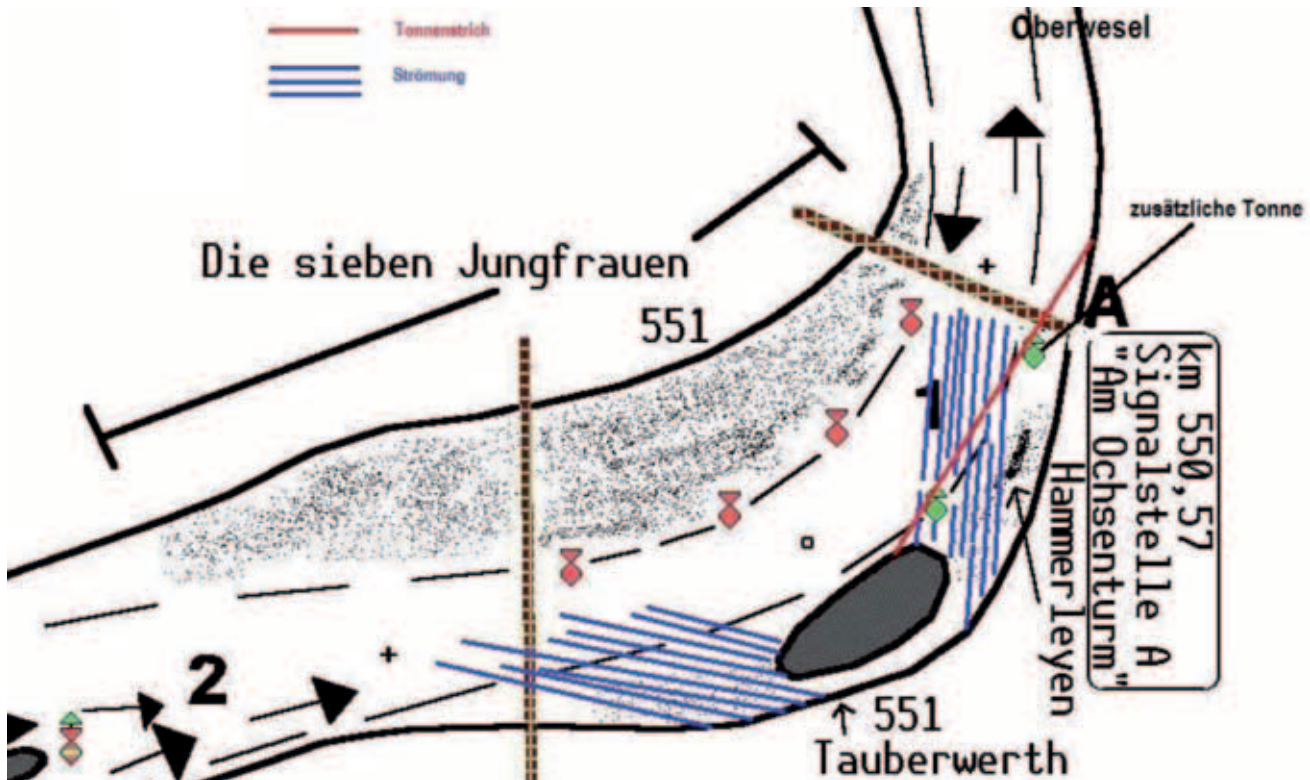
bei mit seinem Schiff in den vorher beschriebenen genau konträren Strömungsverlauf geriet, passierte es schon mal, dass man im sprichwörtlichen Sinne die Kurve nicht mehr bekam, sein Schiff nicht mehr aufstrecken* konnte und als zwangsläufige Folge auf den Hammerleyen festkam. Entscheidend hierfür war auch der jeweilige Wasserstand, welcher Auswirkungen auf Strömungsstärke und Toleranztiefe an dieser Stelle hatte.

Von Seiten des WSA Bingen entschloss man sich im Anschluss an die beschriebene Havarie in diesem Bereich oberhalb des Tauber Werthes eine zusätzliche grüne Fahrwassertonne als, ich drück's mal mit meinen Worten so aus, sog. Kursweisungstonne auszulegen. Hierdurch konnte jeder Schiffsführer, der sich in diesem Bereich zu Berg befand unschwer erkennen, wann er bzw. bei welchem Kurs er innerhalb des Tonnenstriches* geriet.

Im Übrigen möchte ich an dieser Stelle, quasi als Abschluss dieser Geschichte feststellen,

dass jeder rheinland-pfälzische WSP-Beamte, der eingangs der sog. Gebirgsstrecke, sei es in St. Goar oder in Bingen, längere Zeit Dienst verrichtete, im Anschluss recht fit in der Schiffsunfallaufnahme war – dank hinreichender Übung. Namen von Personen, Schiffen und deren Heimathäfen sind wie immer aus datenschutzrechtlichen Gründen abgeändert. ■

- verfallen = z.B. durch Wind- oder Strömungskraft seitlich aus dem gewählten oder beabsichtigten Kurs geraten
- urnen = freischleppen (i.w.S. bugsieren)
- aufstrecken = aus einem bestimmten Kurven- oder Radialkurs in die Vorfahrt wechseln, (aber auch stromrecht fahren)
- Tonnenstrich = gedachte gerade Linie (Begrenzung)
- zwischen zwei hintereinander ausgelegten Fahrwassertonnen
- NIF = Nautischer Informations-Funk



Ausschnitt Streckenskizze, entnommen aus Rhein-Radar-Atlas, S. 118. Mit freundlicher Genehmigung durch Atlas-Schifffahrt und Verlag GmbH, Rolf Karmineke

Anzeige

Schulungskurse



Großes Patent (Rheinschifferpatent)
 Radarpatent, Behördenpatent
 ADNR-Grundkurs, ADNR-Wiederholungskurs
 Chemie-Kurs, Gas-Kurs
 UKW-Sprechfunkzeugnis
 Radarpatent für Fähren
 NEU: Ersthelfer oder Sachkundiger in der
 Fahrgastschifffahrt. Auch vor Ort möglich.

- Wir helfen Ihnen kostengünstig
- Wir berücksichtigen Ihre Zeitprobleme
 Anmeldung 8.30 - 9.30 Uhr

ATLAS Schifffahrt

Vinckeweg 19 · 47119 Duisburg
 Tel. (0203) 87 30 54 · Fax (0203) 8 16 10

MS Ariana und MS Amelia: Zwei neue Flusskreuzfahrtschiffe für den Reiseveranstalter Phoenix Bonn GmbH

Großzügig, hell und für den gehobenen Anspruch

Von Stefanie Lehnert

Gleich zwei Neuzugänge stellt die Phoenix Reisen GmbH Bonn im Frühjahr in Dienst. Die MS Ariana und die MS Amelia, die beide überwiegend auf der Donau und ihren Nebenflüssen unterwegs sein werden.

MS Ariana

Der Neuzugang der Reederei Dunav die MS Ariana wurde auf der Grave-Werft in den Niederlanden gebaut und am 17. März 2012 in Frankfurt in einer feierlichen Zeremonie von einem orthodoxen Priester auf den Namen Ariana getauft. Beim Reiseveranstalter Phoenix Bonn GmbH unter Vertrag, fährt sie in der Saison 2012 unter bulgarischer Flagge hauptsächlich auf der Donau. Der Neuling ist 110 Meter lang, 11,45 Meter breit und hat einen Tiefgang von 1,60 Meter. 158 Passagiere finden auf insgesamt vier Decks Platz. Eingerichtet wurde das Schiff von einem niederländischen Unternehmen.

Die MS Ariana ist großzügig und hell gestaltet und wurde für den gehobenen Anspruch konzipiert. 80% der Kabinen sind mit französischem Balkon und bodentiefen Fenstern ausgestattet und zeichnen sich durch hohen Komfort, elegantes Design und Funktionalität aus. Die Kabinengröße beträgt zwischen 11,9

und 13,8 Quadratmetern und bietet ausreichenden Unterbringungsmöglichkeiten für Gepäck und Reiseutensilien. Das elegante Bad mit ebenerdiger, gläserner Dusche und dem großen Spiegel wirkt luxuriös und trotzdem praktisch. Liebevoller Details runden das Bild ab. So ist der Föhn bereits integriert, und beim Duschen kann man zwischen einer großen Regendusche und einem herkömmlichen Duschkopf wählen.

Technische Daten MS Ariana

Reederei	Dunav Tours
Flagge	Bulgarien
Bauwerft	Grave Scheepswerf/NL
Länge	110 m
Breite	11,40 m
Tiefgang	1,60 m
Anzahl der Decks	4
Kabinengröße	11,9 - 13,0 m ²
Schiffscrew	40
Anzahl Passagiere	158
Hauptmaschine	Caterpillar C 32
Leistung	1200 PS
In Dienst gestellt	Frühjahr 2012

Die lichtdurchflutete Panorama-Bar ist mit Sitzgruppen bestehend aus Sofas und Sesseln ausgestattet und bietet die Gemütlichkeit eines



Kapitän der MS Ariana ist Vladimir Vladimirov

großen Wohnzimmers, wer möchte, kann auch an der gut sortierten Bar Platz nehmen. Nachmittags wird hier für die Gäste Kaffee, Tee und Kuchen gereicht, Livemusik im Hintergrund sorgt für eine angenehme Atmosphäre.

Bei abendlichen Musikveranstaltungen können sich die Gäste auf der Tanzfläche austoben, so lange sie möchten, die Livebands sorgen für die entsprechende Stimmung. Im Restaurant steht morgens das Frühstücksbuffet mit warmen und kalten Speisen bereit, mittags und abends wird ein mehrgängiges Essen mit abwechslungsreicher, europäischer Kost und auch vegetarischen Speisen serviert. Zusätzlich zu Restaurant und Panoramabar befindet sich eine kleine Bar im Heck des Schiffes, in der man bei wunderbarem Ausblick sitzen und etwas trinken kann. Zur Bordunterhaltung werden neben den Tanzenden Quizveranstaltungen und Livemusik, Brett- und Kartenspiele angeboten. Eine Bücherecke mit Lesematerial und Gesellschaftsspielen ist ebenfalls vorhanden.

Sportbewusste Gäste können sich im Fitnessbereich auspowern. Auch ein kleiner Shop steht an der Rezeption zur Verfügung, wo Schmuck und Souvenirs, aber auch alltägliche Dinge wie zum Beispiel Zahnpasta zu kaufen sind. Auf dem Sonnendeck mit Whirlpool laden verschiedene Sitz- und Re-

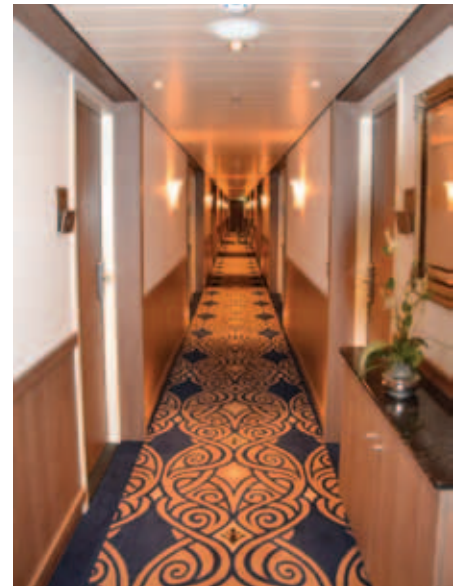


MS Ariana

Foto: Phoenix Reisen



Begrüßung auf der MS Ariana (v. l.: Janet & Fausto Gencarelli, Michael Schulze, Atanas Lokmadzhiev, Iskrena Ilieva)
Fotos : Stefanie Lehnert



Eleganter Kabinengang auf dem Flusskreuzfahrtschiff MS Amelia

Technische Daten MS Amelia

Reederei	Scylla
Flagge	Schweiz
Länge	135 m
Breite	11,40 m
Tiefgang	1,60 m
Anzahl der Decks	4
Kabinengröße	14 - 16 m ²
Schiffscrew	42
Anzahl Passagiere	220
Hauptmaschine	Caterpillar 3508 B
Leistung	600 PS
In Dienst gestellt	Frühjahr 2012

laxmöglichkeiten mit Barservice zu entspanntem Verweilen ein.

Ob in der Sonne oder unter den schattenspendenden Überdachungen, die jederzeit kurzfristig auf- und abgebaut werden können, lässt sich wunderbar die sanft vorbeigleitende Landschaft bewundern. Ein ideales Plätzchen, um sich zu erholen, zu lesen oder einfach nur entspannt zurückzulehnen. Auf dem Sonnendeck darf auch geraucht werden.

Die Schiffscrew der MS Ariana besteht aus insgesamt 41 Mitarbeitern, 9 davon im nautischen Bereich: Kapitän Vladimir Vladimirov, zwei Offiziere (alle mit Donaupatent), ein Steuermann, drei Matrosen, ein Matrosen-Motorenwart und ein Mechaniker. Alle Angestellten im nautischen Bereich arbeiten in drei Schichten.

Zu Beginn einer Reise werden die Passagiere persönlich von Michael Schulze, Direktor Be-

reich Schiffsreisen; Atanas Lokmadzhiev, Marketing & Sales Manager der Dunav Tours; und der Hotelmanagerin Iskrena Ilieva begrüßt. Außerdem von der Phoenix Reiseleitung Janet und Fausto Gencarelli, die die Passagiere herzlich umsorgen und jedem Passagier mit Rat und Tat zur Seite stehen, wenn es um Regeln und Gewohnheiten an Bord oder um die Organisation der Landausflüge geht.

MS Amelia

Die MS Amelia ist der Neuzugang der Reederei Scylla, fährt unter Schweizer Flagge und ist ebenfalls beim Reiseveranstalter Phoenix Bonn GmbH unter Vertrag. Das Schwesterschiff der MS Alina wurde am 31. März 2012 in Köln getauft. Mit eindrucksvollen 135 Metern Länge, 11,40 Metern Breite und einem Tiefgang von 1,60 Metern bietet das luxuriöse Schiff nahezu alles, was das Herz begehrt.

108 geräumige Kabinen, die überwiegend mit zum Boden reichenden Fenstern und französischen Balkons ausgestattet sind, bieten größtmöglichen Komfort.

Viele Kleinigkeiten in den Kabinen lassen die Liebe zum Detail erkennen, mit der das Schiff eingerichtet wurde, wie zum Beispiel die kleinen, verstellbaren Leselämpchen oberhalb der Betten. Große Kleiderschränke, viele Glas- und Spiegelflächen vermitteln einen luxuriösen Eindruck.

Die Nasszellen sind elegant und praktisch mit großzügigen Ablageflächen eingerichtet. Außerhalb der Kabinen bestimmen edle Stoffe und Bodenbeläge das Bild, dicke Teppiche verschlucken das Geräusch der Schritte. Die angenehme Beleuchtung sorgt in geschmack-



Anastas Tasos ist Hotelmanager auf der MS Amelia

voll eingerichteten Räumlichkeiten für ein behagliches Wohlbefinden, das zum Verweilen in bequemen Sofas und Sesseln einlädt.

Im Salon sorgt Live-Klaviersmusik für dezente Untermauerung im Hintergrund. Die beiden Restaurants bieten von 17.30 bis 20.00 Uhr offene Tischzeiten und freie Platzwahl, was auch schon im letzten Jahr auf der MS Alina mit großem Erfolg eingeführt wurde. So ist die Essenszeit frei wählbar und lässt viel Freiraum für andere Aktivitäten, zum Beispiel für den Besuch im Sauna- und Fitnessbereich, oder einen verlängerten Landgang. Im Restaurant „Loreley“ bedienen sich die Gäste am Buffet, im Restaurant „Wachau“ speist man á la carte. Abends findet ab 21.30 Uhr die Happy Our statt, um 22.30 Uhr gibt's den Mitternachtssnack.

Mittags wird ab 12.00 Uhr zusätzlich zu den beiden Restaurants im Heck des Schiffes ein Pasta-Lunch-Buffet im sogenannten „Lido“ angeboten. Ein kleines Restaurant mit deutlich geringerer Tischzahl und ebenfalls wunder-

barer Aussicht, für das man, außer an den An- und Abreisetagen und dem Galadinner bis 14.00 Uhr einen Tisch reservieren kann, möchte man am Abend einmal eine etwas privatere Atmosphäre genießen.

Draußen kann auf einer um das „Lido“ herumführenden Bank gesessen und geraucht werden. Auch auf dem Sonnendeck gibt es einen Bereich für Raucher. Und wenn das Wetter mitspielt, stehen auf dem Sonnendeck ein überdimensionales Schachspiel und ein kleiner Golfplatz zum Putten bereit.

Insgesamt 49 Mitarbeiter sind an Bord der MS Amelia beschäftigt, davon acht im nautischen Bereich, nämlich die 3 Kapitäne, Cees van Eck, Frantisek Slintak und Ion Oanca, der gerade das Rheinpatent erwirbt. Der Maschinist Harold van Voort, ein Matrose-Motorenwart und die drei Matrosen Sorin Stefan, Romica Padirariu und Edo Endercan ergänzen die Mannschaft.

Der Hotelmanager Anastas Tasos und seine Frau kümmern sich um den Ablauf und die Organisation. Die Phoenix Reiseleitung besteht aus Christian Dujardin und Michael van



Die Bar im Panoramason der MS Amelia

Oosterhout. Die beiden Reiseleiter sind stets zur Stelle, um den Passagieren das Leben an Bord so angenehm wie möglich zu machen.

Mit ein bisschen Glück erwischt man Christian Dujardin, wenn er den Klavierspieler mit Ge-

sang begleitet. Aber auch sonst wird für jede Menge Unterhaltung gesorgt.

Es werden verschiedene geführte Landgänge angeboten: Museumsbesuche, Kirchenbesichtigungen und Besuche von historischen Gebäuden und Burgen. ■



MS Amelia am Kai in Mainz

Fotos: Stefanie Lehnert

Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG

Größte Flotte auf dem Rhein, dem Main und der Mosel

Die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG (KD) ist Marktführer im Bereich der Personenschiffahrt auf dem Rhein und führt ihre Gäste schon seit beachtlichen 186 Jahren zu den schönsten Zielen an Rhein, Main und Mosel. Damit ist die KD die älteste Aktiengesellschaft Deutschlands und die erfahrenste Fluss-Schiffahrtlinie der Welt. Als einzige Reederei befährt die KD täglich durchgehend den gesamten Rhein zwischen Köln und Mainz.

Neben den planmäßigen Linienfahrten von Ostern bis Ende Oktober bietet die KD zahlreiche stimmungsvolle Panoramafahrten, musikalische Themenfahrten mit Tanz und Unterhaltungsprogramm, Disco-Partys, Schiffstouren zu den romantischen Feuerwerken wie Rhein in Flammen sowie Märchenfahrten und Kinderfeste für die kleinen Gäste. Auch das umfangreiche Winterprogramm der KD kann sich sehen lassen. Von Karnevalspartys über Advents- und Abendfahrten mit so beliebten Shows wie z.B. „Adventissimo“ bis hin zu Silvesterpartys ist bei der KD das ganze Jahr über volles Programm.

Seit Juni 2002 ist der romantische Mittelrhein zwischen Koblenz und Rudesheim in die Liste der UNESCO als Welterbe aufgenommen und unter besonderen Schutz gestellt. Die KD selbst ist Fördermitglied im Verein UNESCO-Welterbestätten Deutschland e.V. und unterstützt auf diesem Wege aktiv die kulturelle Entwicklung des Mittelrheins. Als einzige Schifffahrtsgesellschaft befährt die KD täglich mehrfach die gesamte Rheinstrecke des UNESCO Welterbes und bietet dabei mehr als 160 Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten. Ob Loreleytouren, Burgenfahrten oder Ausflüge ins Siebengebirge – die KD liefert ihren Gästen unzählige Varianten, die Highlights der ältesten Kulturlandschaft Europas zu entdecken. Wer ein romantisch-nostalgisches Erlebnis der besonderen Art sucht, sollte es sich nicht entgehen lassen, den Mittelrhein mit dem einzigartigen Schaufelradschiff Goethe auf der so genannten KD Nostalgie-Route zu befahren. Die KD engagiert sich seit 2007 als Hauptsponsor des Rheinsteigs. Der zwischen Bonn, Koblenz und Wiesbaden immer entlang der KD-Strecke verlaufende Premiumwanderweg bietet allen Wanderern hervorragende Möglichkeiten, den Ausflug mit einer KD-Schiffahrt zu verbinden. Alle KD-Anlegestellen sind offizielle Stempelstellen des Rheinsteigs.

In der Mainmetropole Frankfurt setzt die KD mit dem modernen, 2006 gebauten Ausflugschiff MS Palladium ihre lange Tradition fort. Im Angebot sind u.a. täglich einstündige Panoramafahrten sowie die beliebten Frankfurter

Feuerwerksfahrten. Das komfortable Schiff ist ganzjährig exklusiv für Charterfahrten zu mieten.

Doppelt beeindruckend tritt die neue Eventflotte der KD auf, seitdem sie im vergangenen Jahr mit MS RheinFantasie einen weiteren spektakulären Neuzugang in der Flotte begrüßt hat. Der Neubau ist schon jetzt ähnlich aufmerksamkeitsstark wie die größere Schwester MS RheinEnergie, auf der u.a. bereits Papst Benedikt XVI. gefahren ist. ■



Die in Düsseldorf eingesetzte MS Warsteiner bietet Platz für 190 Personen. Foto: KD

Anzeige

Die Qualität einer Transportleistung beginnt
beim Personal – daher

Weitblick beweisen und ausbilden
Lebenslanges Lernen bedeutet weiterbilden



In unserer Aus- und Fortbildungseinrichtung bieten wir
Lehrgänge für die Binnenschiffahrt

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt e.V.

Schulschiff RHEIN

Stadthafen / Rheinanlagen

Tel. 0 20 66 – 22 88 0 • Fax 0 20 66 – 22 88 22

www.schulschiff-rhein.de • info@schulschiff-rhein.de

Die Führungsmannschaft der neuen Imperial Shipping Group will die Geschäfte intensiv ausweiten

„Jünger, frischer und noch viel dynamischer als bisher“

Wer in der Zentrale der neugegründeten Imperial Shipping Group an der Duisburg-Ruhrorter Dr.-Hammer-Strasse den beiden Geschäftsführern Carsten Taucke und Robert Baack gegenüber sitzt, merkt schnell, dass die Chemie zwischen ihnen stimmt. Carsten Taucke ist Chief Executive Officer (CEO) des Unternehmens, Robert Baack Chief Operations Officer (COO). Jeder der beiden Geschäftsführer ist für bestimmte Bereiche zuständig. Carsten Taucke verantwortet die Bereiche Administration, Strategie, Sales, IT sowie Short Sea und spezielle Verkehre. Robert Baack den Bereich Shipping Services, Chartering Services und Dry Bulk. Beide wollen gemeinsam erreichen, dass das Unternehmen „noch jün-

ger, noch frischer und noch viel dynamischer als bisher“ wird, als es ohnehin schon war. **Schifffahrts-Magazin**-Herausgeber Friedbert Barg befragte die beiden Top-Manager zur aktuellen Lage des Unternehmens, das einen Jahresumsatz von über einer halben Milliarde Euro macht, und eine Beförderungsleistung von über 6069,5 Millionen Tonnen unterschiedlichster Güter erbringt.

Herr Taucke, die frühere Imperial Reederei hat sich durch den Hinzukauf der früheren Reederei Lehnkering gewaltig vergrößert. Über wie viele Schiffe verfügt die am 1.3.2012 gegründete Imperial Shipping Holding Group GmbH damit?

Insgesamt sind für uns rund 700 Schiffe

unterwegs. Davon 500, die Partikulieren gehören und die in unserem Auftragsfahren, sowie etwa 200 eigene.

Wie viele Mitarbeiter zählt die Imperial Shipping Group aktuell?

Mehr als 1.100. Eintausendeinhundertvier, davon sind ca. achthundert an Bord unserer Schiffe.

Haben Sie von Befürchtungen gehört, dass das neue Unternehmen eine Größe habe, die sich als Monopolstellung und damit marktbeherrschend definieren ließe?

Nein, wir beherrschen nicht den Markt. Wir haben erstzunehmende vielschichtige

Wettbewerbern. Außerdem ist der Zusammenschluss vom Kartellamt ohne Beanstandungen geprüft und genehmigt worden.

In welche weiteren Bereiche ist die neue Holding unterteilt?

Innerhalb der Imperial Shipping Group bündeln sich die operativen Einheiten in der Imperial Shipping Services GmbH mit ihren Sparten Dry Bulk Services, Chartering Services und Liquid Cargo Services. Die Imperial Shipping Services GmbH ist die unter neuer Firma handelnde bisherige Imperial Schifffahrt GmbH, Duisburg. Im Zuge der Bündelung wurde zudem die bisherige Imperial Reederei & Spedition GmbH, Duisburg, auf die Imperial Shipping Services verschmolzen und ist damit vollständig erloschen.

Wer leitet diese Geschäfte?

Die Geschäftsführung der Imperial Shipping Services wurde um die Personen ergänzt, die bereits als Geschäftsführer der Imperial Reederei & Spedition GmbH tätig waren und umfasst nun Andreas Grzib, Jürgen Helten, Thomas Küpper, Dr. Roland Pütz, Roberto Spranzi und Carsten Taucke.

Welche Leistungen kann das neue Unternehmen seinen Kunden bieten?

Alles was es im Bereich Trocken-, Tank-, Gas- und Küstenschifffahrt zu bieten gibt. Da liegen unsere Stärken. Mit den Verkehrsträgern Binnenschiff, Bahn und Lkw stellen wir unseren Kunden komplette Logistikketten zur Verfügung.

Herr Baack, Sie verantworten ein großes Feld innerhalb der Unternehmensaktivitäten. Was bedeutet das für Sie?

Es ist eine große Aufgabe für mich, ein derartiges Binnenschifffahrtsunternehmen zu leiten und ich freue mich auf die Aufgaben, die da noch auf mich zukommen. Wir werden unsere Flotte und ihre Einsätze weiter optimieren. Die Chemie- und Mineralöltankerschiffsflotte wird in einer Zeit großen Umbruchs betrieben. Denken Sie im Bereich der Tankschifffahrt allein an die Einhüllenschiffe. Diese Schiffe werden irgendwann verschwinden, sie verschwinden aber leider nicht schnell genug.

Welche Auswirkungen hat der Zusammenschluss der beiden großen Unternehmen für die Mitarbeiter in den Imperial-Büros an Land und an Bord der Schiffe?

Von Umzügen innerhalb des Hauses abgesehen, werden alle Mitarbeiter an ihren bisherigen Plätzen bleiben.

Anzeige



RHEINTANK GMBH

Bunkerdienst

Damit Sie keine Zeit verschwenden

Der Bunkerdienst, der Sie schnell und zuverlässig beliefert.

Wir sind für Sie da in:

Duisburg (Verkauf und Disposition)	(02 03) 8009-4 54	Regensburg („Rheintank 18“)	(01 72) 4 09 18 16
	(02 03) 8009-4 55	Linz/Österreich („Rheintank 36“)	(00 43) 66 43 37 19 30
	(02 03) 8009-4 56	Magdeburg („Elbe“)	(01 70) 2 83 84 15
Duisburg („Rheintank Homberg“)	(02 06 66) 22 58 45	Berlin („Spree“)	(01 70) 2 83 77 25
Duisburg („Rheintank 1“, „Rheintank 2“)	(01 70) 8 13 06 02	Hohensaaten („MBS“)	(03 33 68) 7 04 43
Neuwied („Rheintank 34“)	(01 72) 4 09 18 13		+ (01 52) 06 19 87 47
Mainz („Büchting 2“)	(01 70) 9 27 46 91		
Mannheim („Rheintank 14“)	(01 72) 4 09 18 14		
Mannheim („Arche Nowag“)	(06 21) 31 10 01		



Schmierstoffpartner Castrol Inland Marine

RHEINTANK GMBH
Bunkerdienst

August-Hirsch-Straße 3 · 47119 Duisburg
 Telefon: (02 03) 80 09-4 55 oder 4 54
 Telefax: (02 03) 80 09-4 48
 Internet: www.rheintank.com

E-Mail:
 nikolaus.schellenberger@de.rhenus.com
 claudia.filegel@de.rhenus.com



Wird es noch Schiffe mit der altbekannten Lehnkering-Flagge auf dem Rhein und den anderen europäischen Wasserstraßen und Kanälen geben - oder steht die Umflaggung der gesamten Flotte an?

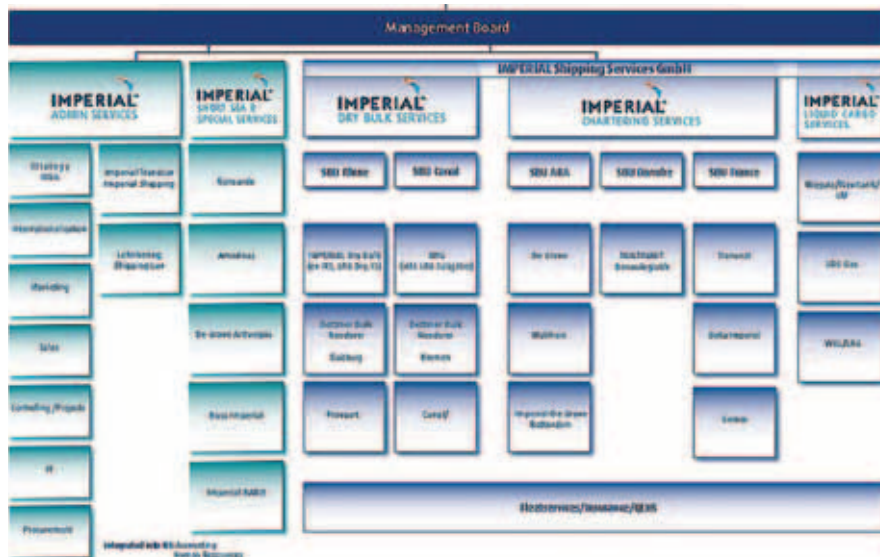
Imperial ist kein Unternehmen, welches Konturen, Strukturen oder Prozesse oder Namen oder Farben überstülpt. Wir sind keine Sanierer und wir kaufen keine maroden Unternehmen. Wir führen verwalten und beherbergen die neuen Unternehmen in der Imperial Shipping Group. Die Unternehmen behalten ihren Namen und ihre Identität. Die zur Imperial Logistics International-Gruppe in Duisburg gehörende Imperial Shipping Group will ihre Geschäfte ausweiten auf China, Brasilien und Russland. Zu den aktuellsten Aktivitäten gehört die Unternehmensakquisition in den Donauländern. Gerade jetzt erst wurden teilweise die Rubiships im bulgarischen Ruse übernommen.

Lesen Sie dazu auch den Beitrag auf der nächsten Seite.



Die gute Stimmung bei den Geschäftsführern der Imperial Shipping Group, Carsten Taucke (l.), Chief Executive Officer (CEO) und Robert Baack, Chief Operations Officer (COO), geht durch bis zu der jungen Dame an der Rezeption in der Imperial-Zentrale in Duisburg-Ruhrort. Foto: Friedbert Barg

- Binnenschiffahrts-Unternehmen der Imperial Shipping Group**
- Amadeus Schifffahrts- und Speditions GmbH
 - BeKa Imperial GmbH, Kehl;
 - BeKa Imperial GmbH Agence Ottmarsheim;
 - De Grave GmbH Mannheim + Duisburg;
 - De Grave-Antverpia in Herstal, Antwerpen und Tournai;
 - Dettmer Bulk Reederei GmbH & Co. KG, Duisburg;
 - Dettmer Bulk Reederei GmbH & Co. KG, Bremen;
 - Imperial - De Grave B.V., Zwijndrecht;
 - Imperial BARIS GmbH, Berlin;
 - Imperial BARIS GmbH, Dresden;
 - Imperial BARIS GmbH, Duisburg;
 - Imperial BARIS GmbH, Hamburg
 - Imperial Reederei & Spedition GmbH, Duisburg;
 - Imperial Shipping GmbH, Wasserbillig;
 - Imperial Shipping Services GmbH, Duisburg;
 - Imperial Trans Lux GmbH, Wasserbillig;
 - Lehnkering Reederei GmbH, Duisburg, Hamburg, Salzgitter, Rotterdam
 - Lehnkering Rhein-Fracht
 - Multinaut Donaulogistik GmbH, Wien;
 - Multinaut Donaulogistik GmbH, Duisburg;
 - Multinaut Donaulogistik GmbH, Regensburg;
 - Multinaut Donaulogistik GmbH, Würzburg;
 - NVG Niedersächsische Verfrachtungsgesellschaft mbH, Hannover;
 - Navitank N.V., Antwerpen
 - Provaart Logistics B.V., AK Dordrecht;
 - Rijnaarde Global Trading & Logistics B.V., Beuningen;
 - Transtest S.A.S., Thionville;
 - Transtest S.A.S., Corbeny;
 - WGL Tankschiffahrt GmbH, Duisburg
 - Walrhein
 - Strom- und Kanalschiffahrtsgesellschaft, Duisburg;
 - Wijgula B.V., Druuten



Das Organigramm der Imperial Shipping Group

Anzeige



Seit über 100 Jahren im Dienst der Binnenschifffahrt

HA-DU-Service:

- Zwei moderne Stevendocks für alle Schiffsgrößen; Dockmöglichkeit bei jedem Wasserstand
- Reparaturen aller Art, eine leistungsstarke Dreherei
- Instandsetzung und Neuanfertigung von Ruder- und Wellenanlagen
- Herstellung von HA-DU-Schiffskupplungen und HA-DU-Ankern (Spezial- und PowerAnker)




HEINRICH HARBISCH Schiffswerft GmbH

• 47053 Duisburg • Außenhafen • Marienort • Wertstraße 47
 • Telefon: +49 (0) 203 61024 • Telefax: +49 (0) 203 61840
 • E-Mail: harbisch@ha-du.de • www.ha-du.de

Kontakt Sie per gerne auch auf mobilen (Smartphone) in Germany 0049 203 61024 0049 203 61840

Imperial beteiligt sich an Rubiships in Bulgarien

Wachstumsmöglichkeiten im Umkreis von 2.000 km

Für den weiteren Ausbau der Donauaktivitäten, insbesondere auf der unteren Donau, hat die Imperial Shipping Group 49 Prozent der Anteile an Rubiships Shipowners, Brokers & Agents mit Sitz in Ruse, Bulgarien, übernommen.

„Unsere westeuropäischen Kunden, besonders aus dem Agrarsektor, haben uns zu einem Engagement in der Schwarzmeerregion motiviert“, sagt Jürgen Helten, verantwortlicher Geschäftsführer innerhalb der Imperial Shipping Group für den Bereich Chartering & Services. „Rubiships ist folgerichtig die optimale Adresse. Wir sind heute in der Lage, Transportdienstleistungen von Nordseehäfen bis hin zum Schwarzmeer aus einer Hand anzubieten und dies nicht nur auf den Binnenwas-

serwegen. Auch Umschlag und Lagerung sowie Landverkehre gehören zu unserem Portfolio.“ Short-Sea-Verschiffungen und Klarierungstätigkeiten in der Schwarzmeer-Region runden das Dienstleistungsangebot zukünftig ab.

„Dieser Schritt bietet große Wachstumspotenziale, vor allem in den Anrainerstaaten Bulgarien, Rumänien, aber auch in der Türkei etc. Durch die Beteiligung können wir die Leistungen der beiden Unternehmen Multinaut Donalogistik GmbH, einer Imperial Shipping Group Tochtergesellschaft mit Hauptsitz in Wien und Rubiships besser vernetzen und als einheitlicher Lösungspartner auftreten. Erste Erfahrungen in der Zusammenarbeit konnten bereits während der dreijäh-

rigen Kooperation zwischen den Häusern gesammelt werden“, sagt Peter Jedlicka, Vorsitzender der Geschäftsführung der Multinaut. Er komplettiert zukünftig mit Robert Radoslavov, dem weiteren Gesellschafter, die Geschäftsführung von Rubiships.

Die bulgarische Gesellschaft verfügt neben expeditionellen Aktivitäten über 6 eigene Reedereischiffe, die einen wöchentlichen Liniendienst für Trockenladungen von Constanza nach Kelheim und v.v. realisieren.

Das 1996 in Ruse gegründete Schifffahrtsunternehmen beschäftigt aktuell 48 Mitarbeiter(-innen), hiervon 36 an Bord der Gütermotorschiffe. „Die Anbindung an die Imperial Shipping Group ermöglicht einen weiteren Ausbau der bereits vorhandenen Dienstleistungen in dieser Zukunftsregion. Ich sehe Wachstumsmöglichkeiten in der gemeinsamen Gesellschaft insbesondere im Hinblick auf die Kundenbeziehungen in einem Radius von 2.000 km“, sagt Robert Radoslavov. ■



„Rubiship 12“, eines der Schiffe, die die Ruhrorter Imperial Shipping Group jetzt übernommen hat, am Donau-Anleger im bulgarischen Ruse. Foto: rubiships.com

Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.



Was haben wir erreicht?

Die Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort e.V. ist aufgrund einer Initiative aus dem Bereich der Binnenschifffahrt 1977 gegründet worden. Sie engagiert sich aktiv für die Beschaffung von musealen Objekten aus dem Bereich der Binnenschifffahrt.

Im Laufe der über 30jährigen Geschichte ist es gelungen, weit über 50 % der heutigen Exponate des Museums zu beschaffen, beziehungsweise zu erwerben und diese außergewöhnliche Sammlung dem städtischen Museum als Dauerleihgabe zur Verfügung zu stellen.

Diese zentrale Aufgabe muss gepflegt werden, insbesondere bei der schwierigen finanziellen Lage der Stadt Duisburg. Neben dem Mitgliedsbeitrag erhalten wir Spenden und Vermächtnisse.

Damit diese wichtigen Aufgaben auch in Zukunft fortgesetzt werden können, benötigen wir nicht nur neue Mitglieder, sondern auch Förderer, die sich persönlich engagieren.

Werte erhalten und fördern



Werden Sie Mitglied !

Fördern Sie ein Stück Duisburger Wirtschaftsgeschichte. Besuchen Sie das einzigartige Museum in dem umgebauten Jugendstil-Schwimmbad in Duisburg-Ruhrort. Ganz in der Nähe laden auch die schwimmenden Exponate, insbesondere der Radschleppdampfer Oscar Huber, zum Besuch ein.

Mit einem Jahresbeitrag von 30,00 Euro für Personen und 90,00 Euro für Vereine und Unternehmen können Sie bereits Mitglied werden. Mit dem Jahresbeitrag verbunden ist der ganzjährige „freie Eintritt“ für Mitglieder in das Museum.

Wir brauchen Ihre Hilfe...

- ... damit wir das bedeutendste Museum der Deutschen Binnenschifffahrt weiter auf Dauer unterstützen können.
- ... damit wir interessante Sammlungen erwerben können.
- ... damit der von uns gesponserte Museumsführer weiterhin erscheint.
- ... damit auch Sonderprojekte des Museums unterstützt werden können.

Kommen Sie an Bord!



**Fördergesellschaft
Museum der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V.**

Apostelstraße 84 • 47119 Duisburg
Telefon (02 03) 8 08 89-0
www.binnenschifffahrtsmuseum.de

DGB Niederrhein lud zum Diskussionsforum ein

Der Bund will seinen Anteil am Duisburger Hafen verkaufen

Von Petra Grünendahl

Wir haben den Duisburger Hafen zur führenden Logistik-Drehscheibe in Europa entwickelt. Und wir werden weiter wachsen“, hatte Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG (duisport) am Vormittag auf der Bilanz-Pressekonferenz verkündet. Bei einer Podiumsdiskussion am Nachmittag ergänzte er: „In Rheinhausen sind auf dem Logport-Gelände mehr Arbeitsplätze entstanden als zum Schluss dort im Stahlwerk beschäftigt waren. Und wir haben noch Beschäftigungsperspektiven!“

Die Pläne der Bundesregierung, den Bundesanteil an den Duisburger Häfen zu ver-

kaufen, standen im Mittelpunkt der Podiumsdiskussion, zu der der DGB Niederrhein ins Museumsrestaurant „Schiffchen“ am Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg-Ruhrort eingeladen hatte. Als Einstiegsreferenten hatte der DGB Niederrhein Hafent-Chef Erich Staake gewinnen können. Aber auch sonst war das Podium um Moderator Thomas Keuer, Geschäftsführer von ver.di Duisburg, hochklassig und fachkundig besetzt. „Der Verkauf der Hafenteile ist eine politische Entscheidung. Es geht nur ums Geld“, erklärte Jochen Ott, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Landtagsfraktion.

„Infrastruktur gehört in die Öffentliche Hand“, so Ott, der als Negativ-Beispiel Griechenland anführte, das als Auflage für Hilfen aus internationalen Fonds seine Häfen verkaufen mussten. Es geht um Mitspracherechte und Mitbestimmung bei Entscheidungen, und da sollten wir in Deutschland nicht die Wettbewerber – auch die Häfen von Rotterdam und Amsterdam wären am Kauf von Anteilen interessiert – mit am Tisch sitzen haben.

Dass die NRW-Landesregierung den Bundesanteil von einem Drittel kaufen will, sei in diesem Zusammenhang zu begrüßen, sonst „geht es uns bald wie den Griechen.“ Beim Kauf der griechischen Häfen

machten mit ihren gut gefüllten Kassen die Chinesen das Geschäft, die damit nicht nur wirtschaftlich, sondern auch politisch in Europa Fuß fassen. Nur mit dem Verkauf der Anteile vom Bund an das Land lässt sich ein Bieterverfahren nach EU-Recht vermeiden, bei dem der Bund keinen Einfluss darauf hat, wer am Ende das Rennen macht und die Anteile erwirbt.

„Wichtige Infrastrukturmaßnahmen werden nicht nach Bedarf verteilt und finanziert, sondern danach, wer sie am lautesten anfordert.“

Jochen Ott

„Die Binnenschifffahrt und die Logistik sind Wachstumsbranchen“, stellte Jörg Rusche, Geschäftsführer des BDB (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt), fest und unterstrich damit die Bedeutung der maritimen Infrastruktur. Einen weiteren Wachstumsschub erwartet Rusche ab 2014, wenn in Rotterdam Maasvlakte II in Betrieb geht. Bis zur holländisch-deutschen Grenze fließen die Warenströme maßgeblich über Wasser und Schiene. So ist das für die Genehmigung zur Hafenerweiterung vertraglich vereinbart worden. Auf deutscher Seite geschieht aber bislang zu wenig, um Kapazitäten auf umweltfreundlichen Transportwegen auszubauen, die auch den Wirt-



Einstiegsreferent Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG (duisport), am Rednerpult.

Anzeige



HTAG

Häfen und Transport AG

Mit Qualität zum Erfolg





HTAG Häfen und Transport AG

Neumarkt 7-11 · 47119 Duisburg

Tel.: +49 (0) 203 / 47989-0 · Fax: +49 (0) 203 / 47989-192

www.htag-duisburg.de

Duisburg · Berlin · Emden · Hamburg

Gustavsburg · Mannheim

Karlsruhe · Rotterdam · Thionville



Angelika Wagner vom DGB Niederrhein stellt im Museumsrestaurant „Schiffchen“ das Podium vor (v. l.): Markus Bangen (duisport), Jörg Rusche (BDB), Moderator Thomas Keuer (ver.di), Rainer Bischoff (DGB Niederrhein) und Jochen Ott. Ganz rechts im Bild der Einstiegsreferent Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG (duisport). Fotos (2): Petra Grünendahl

schaftstandort NRW stärken würden. Hier wären wichtige Weichenstellungen und Investitionen nötig, damit der massiv ansteigende Güterverkehr dann nicht mit Lkw über die ohnehin schon überlasteten Autobahnen NRWs rollt.

Aber: Zu große Bedeutung misst man im Bund nach wie vor den deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven bei. Dass die wichtigsten Seehäfen Deutschlands in Holland und Belgien liegen (ZARA-Häfen), ist bei den wirtschaftlichen und politischen Entscheidern in Berlin noch nicht angekommen. Beim Schienennetz wurden in den vergangenen Jahren gerade mal zwei Prozent der Investitionen in NRW getätigt – bei einem Verkehrsanteil von 25 Prozent.

„Wichtige Infrastrukturmaßnahmen werden nicht nach Bedarf verteilt und finanziert, sondern danach, wer sie am lautesten anfordert“, so Jochen Ott. Hier müssten alle relevanten Gruppen aus NRW ihren Einfluss in Berlin gemeinsam – auch parteiübergreifend – geltend machen. Investiert werden muss

vor allem in die Betuwe-Linie als Zugverbindung von Rotterdam ins Ruhrgebiet. Weit weniger am Geld liegt es, dass die Zugverbindung nach Antwerpen (Eiserner Rhein) brach liegt: „Bis auf sechs Kilometer steht die Strecke, und sie wird befahren“, weiß Markus Bangen von der Geschäftsführung des Duisburger Hafens. „Die Holländer müssen die Trasse nämlich nach einem Urteil des EU-Gerichtshofs instand halten.“

Im Duisburger Hafen stehen die Zeichen auf Wachstum: „Die Logistik ist ein Netzwerk. Wir haben unsere Standbeine nicht nur in Duisburg“, erklärte Hafen-Chef Staake, der auch auf die Nähe der Logistik zur Produktion verwies. „Kirchturmdenken bringt nichts“, mahnte der Rheinhauser Landtagsabgeordnete und Vorsitzende des DGB Niederrhein, Rainer Bischoff, angesichts der überregionalen Vernetzung in der Logistik. Auch die Häfen am Niederrhein könnten profitieren, so Staake, der vor Kurzsichtigkeit und Egoismus warnte: „Wir haben das nötige Know-how und helfen hier gerne weiter, denn das stärkt die Region!“ ■

Anzeige



**AUCH WENN'S
MAL ENG WIRD:
GUT, DASS WIR
DIE RICHTIGE
GRÖSSE HABEN.**

127 Schiffe fahren im Massen- und Schwerguttransport für uns auf allen west-, mittel- und südosteuropäischen Wasserstraßen. Damit ist die DTG in der Binnenschifffahrt die größte Transportgenossenschaft Deutschlands – mehr flexible Kapazitäten werden Sie nicht finden. Wir freuen uns auf Ihre Anfrage!

Fürst-Bismarck-Str. 21 · 47119 Duisburg
Telefon 02 03 | 8 00 04 0
duisburg@dtg-eg.de · www.dtg-eg.de



DTG. Leistung entscheidet.

400 Veranstaltungen am „Tag der Logistik“

Allein in Deutschland arbeiten 2,8 Mio. Menschen in der Logistik

Von Dr. Carola Siedhoff

Die Logistik boomt, nur an Fachkräften mangelt es – eine Messe soll Abhilfe schaffen. Kaum eine Branche wächst so stark wie die Logistik und das ist besonders in Hamburg der Fall. Rund 2,8 Millionen Menschen sind in Deutschland in der Logistik beschäftigt. Auch in diesem Jahr geht es weiter bergauf und so plant ein Drittel der Unternehmen neue Mitarbeiter einzustellen. Nur wo soll man die finden? Die Logistik-Initiative Hamburg (kurz LIHH) startete am

Donnerstag, den 19. April am Hamburger Flughafen die fünfte Job- und Karrierebörse. Mit fast 60 Ausstellern handelte es sich hierbei um eine der größten branchenspezifischen Berufsmessen in Norddeutschland. Angesprochen wurden Schüler und Studenten sowie Menschen, die sich beruflich verändern wollen. Und davon gab es genug, denn rund 3000 Teilnehmer wurden gezählt. Für die Messe wurde der Tag der Logistik gewählt, bei dem in Deutschland, Österreich, Ungarn, Belgien, China und Dänemark über 400 Veranstaltungen stattfanden. Am Tag

der Logistik gewährten Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistik-Dienstleistung der Öffentlichkeit Einblicke in ihre Aufgaben. Der diesjährige Tag der Logistik stand unter dem Motto „Logistik verbindet“.

Die fünfte Job- und Karrierebörse am Hamburg Flughafen wurde

von Interessierten regelrecht gestürmt, die gespannt waren, etwas über ihren gewünschten Beruf zu erfahren.

Ein Lehrer der Berufsbildenden Schule in Hamburg-Eppendorf war mit drei Schülern zur Messe gekommen. Der siebzehnjährige Tejpal Singh interessierte sich auf der Messe besonders „für die Warenannahme, das Lagern und den Eingang und Ausgang der Waren.“

Das Berufsbildungswerk aus Cuxhaven (BNVHS) war mit acht Schülern angereist. Die kaufmännische Ausbilderin Ines Meyer (45) erklärte die guten Zukunftschancen in dem Bereich für ihre Schüler: „Logistik ist da, wird immer da sein und wird immer größer.“ Die Messe zeigte: Logistik ist nicht nur transportieren, lagern und umschlagen, sondern bietet vielfältige Berufsperspektiven. Namhafte Firmen wie u.a. Kühne + Nagel AG & Co. KG, Hamburger Hafen und Logistik AG, Hellmann Worldwide Logistics und die Tchibo GmbH waren vertreten.

„Logistik ist super sexy“, fasste der Ausbildungsleiter von Kühne + Nagel, Michel Rothgaenger (29), die Vorteile zusammen. „Viele denken, Logistik ist LKW fahren, aber das stimmt nicht. Man arbeitet international mit der ganzen Welt zusammen.“ Voraussetzungen um in der Logistik zu arbeiten sind folgende: Bewerber sollten neugierig, motiviert, weltoffen, teamfähig, verantwortungsbewusst, engagiert und lernbereit sein sowie für den kaufmännischen Bereich gute Englischkenntnisse besitzen. „Die Leute sollen leidenschaftlich und weltoffen sein!“, wünscht sich Michel Rothgaenger. Kühne + Nagel selbst zeigt seine Weltoffenheit gleich an ihren eigenen 80 Auszubildenden in Hamburg, die mit 14 verschiedenen Muttersprachen aufgewachsen sind. Die Firma hat 1000 Büros in 100 Ländern, allein 101 Standorte in Deutschland. Ausgebildet wird u.a. in den Bereichen Speditionskaufmann, Berufskraftfahrer, Fachkraft für Lagerlogistik, Fachlagerist sowie Fachinformatiker. Auch ein duales Studium wird angeboten.

Für Schüler gab es die Möglichkeit an einer spielerischen Rallye teilzunehmen. Dabei mussten 16 Fragen beantwortet werden, z.B.: Wie viele Container passen auf das weltweit größte Containerschiff? Nenne



3000 Besucher interessierten sich für die Logistik-Job- und Karrierebörse

Anzeige

TRANSPORTWERK

Magdeburger  Hafen GmbH

GREENPORT

Logistik fängt beim Standort an – wir haben ihn!

- zentraler Verkehrsknotenpunkt (Hub) für die verladende Wirtschaft in einem Umkreis bis 200 km
- optimale trimodale Lage mit Autobahn-, Wasser- u. Bahnanschluss
- Ab 2012 wasserstandsunabhängig durch Niedrigwasserschleuse und modernen Anschluss an das Kanalsystem
- leistungsstarkes KV-/Containerterminal (Hanse-Terminal)
- Profitieren Sie von einem einzigartigen Standort und der Kapazität des größten Binnenhafens Mitteldeutschlands!
- 115 ha Industrieansiedlungsfläche im Hafen

Saalestraße 20 · D 39126 Magdeburg · Telefon: +49 (0) 391/5939-162 · Fax: +49 (0) 391/5939-210
E-Mail: gf@magdeburg-hafen.de · www.magdeburg-hafen-gvz.eu



drei Ausbildungsberufe in der Logistik und nenne mindestens zwei Unternehmen, die direkt im Hafen tätig sind. Jasmina (14), Aylin (13) und Abigil (14) (alle aus der achten Klasse der Stadtteilschule in Hamburg-Wilhelmsburg) waren begeistert. „Es bringt Spaß die Rallye mitzumachen“, waren sie sich einig. Auch das Geschick der Teilnehmer wurde in der Praxis getestet. So mussten die Schüler einen Miniaturgabelstapler per Funk steuern und einen nachgemachten Container optimal mit Pappkartons beladen. Die drei Schüler der achten Klasse aus der Stadtteilschule Hamburg-Wilhelmsburg, Tolunay (13), Furkan (14) und Temor (14) kamen dabei ordentlich ins Schwitzen, weil eine bestimmte Linie im Container nicht überschritten werden durfte. Es musste ordentlich gepackt und gestapelt werden. Trotzdem erreichten die Jungs noch eine gute Punktzahl beim Stapeln. Aber nicht nur Jugendliche und Studenten waren auf der Messe vertreten. Auch Umschüler gab es. Martin Intzen (35, gelernter Koch) und Patrick Schürheck (27, gelernter Gas-Wasser-Installateur und Zeitsoldat) interessierten sich besonders für die Hafenlogistik. „Hafenlogistik ist viel breiter als die Lagerlogistik“, waren sie sich einig. „Die Standardausbildung dafür ist sehr gut und man kann auch im Ausland arbeiten“, sagte Patrick Schürheck.

Aber was macht nun z.B. eine Fachkraft für Hafenlogistik genau? Die Mitarbeiter der HHLA (Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft) erklärten, dass man in dem Beruf direkt am Containerterminal arbeitet, die ein- und ausgehenden Waren kontrolliert, Stückgüter verpackt und die Ladung überwacht. Man erarbeitet alle erforderlichen Pläne für die Schiffe und sorgt für eine reibungslose Zollabfertigung.

Martin Intzen und Patrick Schürheck ließen sich von den begeistertesten Auszubildenden

der HHLA Rene Brandt (18) und Kim-Janneck Festerling (19), (beide in der Ausbildung zum Mechatroniker bei der HHLA), anstecken:

„Im Sommer ist es der beste Arbeitsplatz der Welt, man ist immer draußen und es ist toll wenn die Sonne aufgeht“, sagte Kim-Janneck Festerling. „Der Beruf klingt Interessant vielseitig und man sieht viel“, freute sich Martin Intzen.

„Man muss Selbstbewusstsein haben und mit anderen Leute umgehen können“, sagte Rene Brandt. Sein Kollege, Kim-Janneck Festerling, erklärte den Unterschied zwischen Berufen in der Logistik im Binnenhafen und im Seehafen. „Im Binnenhafen geht es um kleinere Sachen, lose Güter, Güter aus dem Inland, die transportiert werden. Im Seehafen geht es um die großen Container aus dem Ausland“, sagte er.

Wer auf der Messe noch nicht genug Informationen sammeln konnte, hatte die Möglichkeit direkt mit einem Shuttle Bus zum Möbelhaus Dodenhof nach Kaltenkirchen zu fahren, um dort das 16.000 Quadratmeter große Hochregallager direkt vor Ort zu besichtigen und so die Logistik nicht nur abstrakt, sondern hautnah kennenzulernen. „Spedition und Logistik betrifft jeden, denn sonst wären unsere Läden leer“, sagte Derya Kaya (21, Auszubildende bei Hellmann Worldwide Logistics im Bereich Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistungen).

„Es ist unser Job, dass alles in die Läden kommt“, sagte sie. Der größte Personalbedarf wird im Bereich der gewerblichen Mitarbeiter und der mittleren Führungsebene gesehen. Gesucht werden also v.a. Fahrer, Lagerarbeiter, Sachbearbeiter und Disponenten. Beliebt bei den Schülern sind v.a. kaufmännische Tätigkeiten.

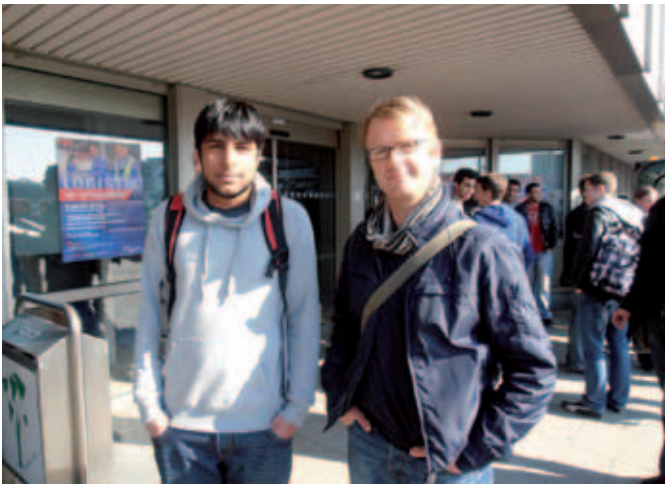
Auch viele Ausbildungsinsituationen waren vor Ort, wie z.B. die Hafen Akademie Hamburg, die zusammen gehört mit der Hafenaakademie Rhein-Ruhr

Ein starker Partner für Wirtschaft und Region.



 NEUSS DÜSSELDORFER HÄFEN

www.nd-haefen.de



Lehrer mit Schülern von der beruflichen Schule Hamburg- Eppendorf: Rainer Ahlers mit Schüler Tejpal Singh (17)
Fotos: C. Siedhoff



Martin Intzen (35) und Patrick Schürheck (27) mit den Mechatroniker-Auszubildenen der HHLA Rene Brandt (18) und Kim-Janneck Festerling (19)

in Essen. „Wir bilden im gewerblichen Bereich aus“, sagte der Geschäftsführer Thomas Rübcke. Dazu gehören: Maschinen- & Gerätetechnik, Gesundheit & Arbeitsschutz sowie Transport & Umschlag.

„Die Logistik boomt und blickt optimistisch in die Zukunft“, sagte Dr. Bernd Egert, Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg. „Wir wollen und müssen bisher unterrepräsentierte Mitarbeitergruppen für unsere Branche gewinnen, denn ohne sie ist kein weiteres Wachstum möglich“, sagt der Vorsitzende der Logistik-Initiative Hamburg, Professor Dr. Peer Witten. Zu den unterrepräsentierten Mitarbeitergruppen gehörten besonders die Frauen, denn die

Frauenquote ist unterdurchschnittlich im Logistikbereich vertreten. Um dies zu ändern müssen Teilzeitarbeitsplätze geschaffen und Kinderbetreuungsplätze ausgebaut werden. Ziel der LIHH ist es „attraktive Arbeitsbedingungen für Mitarbeiter jeglicher Herkunft und aller Alters- und Qualifikationsstufen zu schaffen“, schrieb Prof. Dr. Peer Witten von der LIHH in seinem Vorwort der Broschüre zur Job- und Karrierebörse 2012.

Die Logistik-Initiative Hamburg besteht seit sieben Jahren und hat rund 470 Mitgliedsunternehmen und – institutionen aus Industrie, Handel und Dienstleistungen. Sie ist das größte standortbezogene Logistiknetzwerk in Deutschland. Ihr Ziel ist es die Branche zu vernetzen. Getragen wird die LIHH von Unternehmen und

Institutionen aus der Metropolregion Hamburg sowie der Freien und Hansestadt Hamburg. Das Jahresthema 2012 ist „Menschen machen Logistik“. Weitere Informationen zur LIHH unter www.hamburg-logistik.net

Kooperationspartner und unterstützende Partner der Jobbörse waren der Arbeitgeberservice

Hamburg, die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt sowie der Hamburg Airport und die Kühne+Nagel AG&Co. KG. Als Schirmherr dafür wurde Hamburgs Bürgermeister Olaf Scholz gewonnen.

Für Martin Intzen und Patrick Schürheck war die Messe ein voller Erfolg. „Hier wird alles geboten, was wir brauchen“, sagte Martin Intzen begeistert und blickt optimistisch in seine Zukunft in der Logistik. Vielleicht fahren einige Besucher der Messe bald mit einem Gabelstapler durch die Gegend und wenn nicht, auch nächstes Jahr gibt es wieder die Job- und Karrierebörse der LIHH. ■



Geübt und gespielt wird auch mit Linde-Gabelstapler-Modellen



Kühne und Nagel Auszubildener Julian Krause (20)

Anlässlich der bundesweiten Initiative „Tag der Logistik“ informierte der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt über aktuelle Kennzahlen zur Binnenschifffahrt

Spitzenleistung im Containertransport - Europameister in der Fahrgastschifffahrt

Anlässlich der bundesweiten Initiative „Tag der Logistik“ am 19. April 2012 informiert der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) über aktuelle Kennzahlen zur Binnenschifffahrt. Bei der Containerbeförderung mit dem Binnenschiff konnten 2011 die Spitzenwerte aus dem Vorjahr noch übertroffen werden: 2.189.000 TEU (=Twenty-Foot-Equivalent-Unit/Standardcontainer) wurden auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert – in keinem anderen Jahr zuvor sind so viele Güter in Containern auf Binnenschiffen befördert worden. Für das Jahr 2012 erwarten Verkehrsexperten zudem deutliche Zuwächse von knapp 12 Prozent bei der Verkehrsleistung und über 5 Prozent beim Transportaufkommen gegenüber dem Jahr 2011, das durch außergewöhnliche Umstände, wie insbesondere die mehrwöchige havariebedingte Sperrung des Rheins, gekennzeichnet war. Es ist zu erwarten, dass die Branche mittelfristig an die Erfolgswerte des Jahres 2007 anknüpfen kann, als knapp 250 Mio. Tonnen Güter auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert wurden. Diese Zahlen belegen: In deutschen und europäischen Logistikketten stellt die Binnenschifffahrt ein unverzichtbares Glied dar. Die Industrie und die verladende Wirtschaft setzen auf die hohe Leistungsfähigkeit, die Zuverlässigkeit und Umweltverträglichkeit dieses Verkehrsträgers, der auch Gegenstand der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung ist.

Der Gütertransport mit dem Binnenschiff wird wegen seiner hohen Effizienz und seiner Unauffälligkeit von der Bevölkerung kaum wahrgenommen: Das Schiff produziert auf dem rund 7.400 Kilometer umfassenden Wasserstraßennetz keine Staus, keinen nennenswerten Lärm, kaum Unfälle und verursacht im Vergleich zu Straße und Schiene die geringsten Klimagasemissionen. Die Schifffahrt stellt deshalb häufig eine gute Alternative zu den Gütertransporten auf Straße und Schiene dar. Ein modernes 110 Meter langes Binnenschiff mit einer Ladungsmenge von 3.000 Tonnen kann dabei bis zu 150 Lkw auf der Straße ersetzen. Auch der Vergleich mit der Gü-

terbahn unterstreicht die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt: Obwohl die Bahn mit einem 34.000 Kilometer langen Gleisnetz mehr als die vierfache Streckenlänge zur Verfügung hat, liegt die jährliche Menge beförderter Güter per Binnenschiff in der Regel nur etwa ein Drittel unter dem Transportaufkommen der Bahn. Die verkehrsreichste und wichtigste Binnenwasserstraße in Deutschland und Europa ist der Rhein, der etwa im deutsch-niederländischen Grenzgebiet jährlich von circa 200.000 Schiffen befahren wird. Das sind im Durchschnitt rund 550 Schiffe pro Tag.

Die deutsche Binnenschiffsflotte ist nach den Niederlanden die zweitgrößte in Europa: Aktuell werden 2.644 Schiffe für den Transport von trockenen, flüssigen oder gasförmigen Gütern im deutschen Schiffsregister geführt. Hinzu kommen 985 Tagesausflugs- und 54 Fahrgastkabinenschiffe für die be-

liebten Flusskreuzfahrten. Im Bereich der Fahrgastschifffahrt ist Deutschland damit sogar Europameister. Die 970 Unternehmen der gewerblichen Binnenschifffahrt erzielten mit ihren 7.110 Beschäftigten im Jahr 2010 einen Umsatzerlös von rund 1,32 Mrd. Euro. Unverzichtbar für die Branche ist gut qualifiziertes Personal. Binnenschiffer ist ein attraktiver Ausbildungsberuf, der aufgrund der Altersstruktur der Branche hervorragende Entwicklungschancen bietet. Zudem ist „Binnenschiffer/in“ der am besten bezahlte Ausbildungsberuf in ganz Deutschland. Junge Nachwuchskräfte können sich in kurzer Zeit zum Schiffsführer oder selbstständigen Unternehmer weiterentwickeln.

Sämtliches statistisches Datenmaterial stammt vom Statistischen Bundesamt (Destatis) bzw. aus der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei bei der WSD Südwest aus den Jahren 2010 und 2011. ■



Wirtschaftsgüter werden immer häufiger in Standardcontainern per Binnenschiff aus den Seehäfen wie Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen oder Hamburg in das Hinterland befördert. Ein modernes Binnenschiff kann bis zu 500 TEU transportieren. Foto: Contargo

Attraktive Nische für die europäische Schiffbauindustrie

Spezialschiffbau auf der SMM 2012 stark durch europäische Unternehmen vertreten

Während die Vorbereitungen zur SMM 2012, der Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft, 4. bis 7. September; auf dem Gelände der Hamburg Messe, auf Hochtouren laufen, steht die europäische Schiffbaubranche unter Druck: 2011 überstieg die Zahl der Ablieferungen bezogen auf die Tonnage mit ca. 2,45 Mio. CGT zum vierten Mal in Folge die Menge der Neubestellungen (2011: 1,8 Mio. CGT), das Orderbuch schrumpfte damit innerhalb von fünf Jahren auf ein Drittel (rund 5,7 Mio. CGT). Dennoch: Die Bedeutung der Industrie für Europa ist beträchtlich – der Umsatz der Branche mit europaweit mehr als 500.000 Beschäftigten beläuft sich auf über 80 Milliarden Euro pro Jahr.

Nun haben der europäische Werftenverband CESA (Community of European Shipyards Associations) und der Zulieferverband EMEC (European Marine Equipment Council) vereinbart, eine gemeinsame Interessenvertretung für die maritime Schiffbauindustrie zu gründen. In dem neuen Verband werden nahezu 100 Prozent der maritimen Industrie aus 18 Ländern vertreten sein.

„Die Bündelung der Aktivitäten wird die Position der europäischen Schiffbaubranche

stärken, das werden wir auch auf der SMM erleben“, sagt Peter Bergleiter, Geschäftsbereichsleiter beim SMM-Veranstalter Hamburg Messe und Congress GmbH (HMC).



Zunehmende Spezialisierung

Unterdessen fokussiert sich die europäische Schiffbauindustrie immer stärker auf den Bau technologisch anspruchsvoller Schiffstypen: Die deutsche Meyer Werft und der italienische Wettbewerber Fincantieri haben sich als führende Anbieter für Kreuzfahrtschiffe etabliert, STX Europe baut in Norwegen außerdem Fähren, Offshore-Versorger und Marineschiffe.

Die deutsche Sietas-Werft und die polnische Crist-Werft arbeiten an Offshore-Errichterschiffen, die Flensburger Schiffbaugesellschaft stellt im Sommer die vierte Fähre für Seatruck fertig und hat u.a. Aufträge für zwei Schwerlastschiffe in den Büchern. Nordic Yards baut für Siemens die dritte Offshore Hochspannungs-Gleichstrom-Konverterplattform.

Ein interessantes Aufgabenfeld tut sich bei LNG-Tankern auf. Die Experten der „Deutsche Shipping“, der Schifffahrtssparte der Deutschen Bank, erwarten hier mittelfristig einen signifikanten Bedarf. Die Industrie hat schon reagiert: Die Meyer-Werft liefert Ende des Jahres ihren ersten LNG-Carrier an die niederländische Reederei Anthony Veder ab.

Medienpartner der SMM 2012 in Hamburg

www.schiffahrt-online.de

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Nutzen Sie unsere Verbreitung auf der größten Schiffbaumesse der Welt für Ihre Werbung!

Michael Spahn, Tel. 06131 / 62 74 626 (für Deutschland) und Peter Baumgartner, Tel. +43 (0)664 263 43 62 (für Österreich) beraten Sie gerne.

Das Geschäftsprinzip der niederländischen Damen-Gruppe, die unter anderem auf Schlepper und Offshore-Versorger spezialisiert ist, gilt stellvertretend für die ganze Branche: „Wir operieren in jedem Nischenmarkt, denn wenn wir die Gelegenheit haben, uns zu verbessern, innovativ zu sein oder zu investieren, ergreifen wir sie“.

Globale Orientierung

Auch auf der SMM 2012 werden die europäischen Unternehmen prominent vertreten sein: Gemessen an der gebuchten Fläche liegt Deutschland an der Spitze, gefolgt von den Niederlanden, Norwegen und Großbritannien.

Die Volksrepublik China, Weltschiffbau-nation Nr. 1, folgt auf Platz 5 und hat hier Dänemark (auf Platz 6) bereits überholt. Die Aussteller begegnen auf der Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft nicht nur ihren Wettbewerbern und Geschäftspartnern, sondern auch Kunden aus aller Welt – insgesamt werden zur SMM 2012 mehr als 50.000 Fachbesucher erwartet.

„Die SMM ist so global ausgerichtet wie die maritime Branche“, sagt Bergleiter. Deutschlands Schiffbau- und Offshore-Zulieferer etwa nehmen weltweit eine Spitzenposition ein und machen rund drei Viertel ihres Umsatzes außerhalb des Landes. Ein neuer Schwerpunkt der Zulieferindustrie ist der energie- und kostensparende und gleichzeitig umweltschonende Betrieb von Schiffen und Offshore-Anlagen. Hier hat die deutsche Industrie einen technologischen Vorsprung zu verteidigen.

„Die Entwicklungen am Antriebsstrang und speziell am Motor liefern dazu exzellente Beispiele“, so Klaus Deleroi von MAN Diesel & Turbo SE. „Nur Technologieführer mit Systemkompetenz sind in der Lage, die Emissionswerte über den gesamten Lebenszyklus des Motors hinweg zu optimieren.“ Nicht nur auf diesem Gebiet werden die Aussteller auf der SMM 2012 bemerkenswerte Innovationen präsentieren können.

Das gilt auch für die asiatischen Wettbewerber: So werden neben zahlreichen Unternehmen aus China die beiden wichtigsten Werftenverbände CSIC und CSSC vertreten sein. Außerdem dabei: der koreanische Werftenverband KOSHIPA und ein großer koreanischer Pavillon mit Zulieferfirmen.

Neben wichtigen japanischen Werften präsentiert sich der japanische Zulieferer-

band JSMEA. Die Schiffbaustandorte China, Südkorea und Japan repräsentieren nach Berechnungen der Branchenanalysten von Clarkson Research auf Tonnagebasis nahezu 90 Prozent des weltweiten Orderbuchs.

Professionelle Präsentation

Die SMM, shipbuilding, machinery & marine technology international trade fair hamburg, ist das Top-Event der internationalen maritimen Wirtschaft und findet in diesem Jahr zum 25. Mal statt. Produkte vorstellen, Innovationen erleben, Kunden treffen, Beziehungen intensivieren, Geschäfte abschließen: Zur SMM 2012 werden auf mehr als 90.000 qm Ausstellungsfläche über 2.000 Aussteller aus mehr als 60 Ländern und über 50.000 Fachbesucher erwartet.

Highlights sind die MS&D, international conference on maritime security and defence, mit dem Thema maritime Sicherheit und Verteidigung und der gmc, global maritime environmental congress, der als Premium-Event zum zweiten Mal fester Bestandteil des SMM-Rahmenprogramms ist. Be-

reits zum vierten Mal veranstalten HMC und „Financial Times Deutschland“ gemeinsam das Ship Finance Forum. Zum festen Kanon der Veranstaltungen gehört auch der SMM Offshore Dialogue, der zum zweiten Mal stattfindet. Hier diskutieren Branchenexperten über Öl- und Gasförderung auf See und Offshore-Windenergie.

Die Fachbesucher aus aller Welt erwartet außerdem ein umfangreiches Rahmenprogramm mit mehr als 150 Programmpunkten.

Weitere Informationen unter:
www.smm-hamburg.com

Anzeige

WERNZ GMBH

Generatoren-Motoren-Stromerzeuger

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schifffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen
oder Hydraulikaggregaten

können Sie uns gerne ansprechen!

Egal für welche Anwendung, Sie bekommen
fast alle Motoren von uns,

die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen.

Reparaturen an Bord, sei es mechanisch oder elektrisch,
führen wir mit unserer langjährigen Erfahrung fachgerecht durch.

Besuchen sie uns doch mal auf unserer Homepage.

Haben Sie noch Fragen?

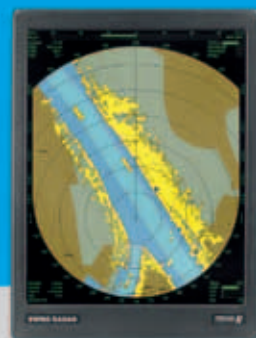
Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!

Sperlingweg 10 88623 Lampertheim
Telefon: 0 62 06 / 91 08 73 Telefax: 0 62 06 / 91 08 74
Funk: 01 71 / 3 20 20 50 (Mechanik) E-Mail: Wernz@Wernz-GmbH.de
Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik) www.Wernz-GmbH.de

Anzeige

PRECISION
NAVIGATOR //

SWISS RADAR



Der neue Precision Navigator II

Vereint Radar, Inland AIS und ECDIS
Karte in Perfektion

Das multifunktionale Navigationssystem,
das keine Wünsche offen lässt

In drei attraktiven Versionen verfügbar



 **schwarz technik**

Gesellschaft für Kommunikation und Navigation mbH
Lehmstraße 13, 47059 Duisburg, Fon +49 (0) 203 99 337-0
www.schwarz-technik.de, info@schwarz-technik.de

Henkelhausen in Krefeld am Rhein

Kompetenz in Antriebs- und Energietechnik

In über 75 Jahren hat sich die Krefelder Firma Henkelhausen in Vertrieb und Service von Antriebsaggregaten und in den letzten Jahren auch in der Energietechnik einen guten Namen gemacht. Die Entwicklung ging immer nach vorn, immer aufwärts, was im Wandel der Zeiten und der Wirtschaft nicht ohne radikale Brüche vonstatten ging, als alte Wege verlassen und zukunftssträchtige neue Wege erschlossen wurden.

Seine „Firma“ hat Arthur Henkelhausen im Jahr 1936 in seinem privaten Wohnhaus in Krefeld-Uerdingen gegründet. Zunächst war Henkelhausen als Einzelkämpfer unterwegs. Beim Eintritt von Willi Weesbach 1950 gab es drei Mitarbeiter, aber mit fortschreitender Motorisierung aller Lebensbereiche in Zeiten des Wirtschaftswunders ging es auch für das kleine Krefelder Familienunternehmen bergauf. 1955 wurden die nächsten Weichen gestellt: die Gründung einer OHG (Offene Handelsgesellschaft), bei der auch Willi Weesbach Gesellschafter wurde, klärte den firmenrechtlichen Standpunkt und der Umzug in eine Werkstatt in Uerdingen bot zunächst einmal ausreichend Platz für weitere Expansion. Das wachsende Unternehmen hatte mittlerweile acht Mitarbeiter. Bald wurde auch die Werkstatt zu eng, als das Produktportfolio breiter wurde: der Vertrieb von Schleppern und Raupen (seit 1957 bzw. 1960) sowie der breiter aufgestellte Moto-

renservice machten einen Erweiterung auf einem neuen Gelände nötig. 1960 wurde in Krefeld-Linn der Betrieb an der Hafenstraße eröffnet, wo das Unternehmen auch heute noch ansässig ist. Der Vertrieb von Landmaschinen (1968) und von Deutz-Motoren (1971) erforderte einen weiteren Neubau wenige Straßen weiter an der Hessenstraße, wohin das Landmaschinen-Geschäft ausgelagert wurde. Heute ist dort das Lager der Tochtergesellschaft H.G.S. Henkelhausen Gas Service. Dieser Standort soll aber nach Erweiterungen an der Hafenstraße aufgegeben werden.

Mit dem Motorenvertrieb und Service bediente Henkelhausen früher neben Transport- und Baumaschinen auch die Industrie und die Landwirtschaft. Der Schriftzug „Motoren Deutz Traktoren“ über der Werkstatthalle neben der Hauptverwaltung zeugt auch heute noch davon. Mit dem Vertrieb von Deutz-Motoren 1971 (damals KHD Klöckner-Humboldt-Deutz AG) setzte man auf dem Betriebsgelände Hafenstraße neue Impulse, als die Landmaschinen vom Standort wegzogen. Das Landmaschinen-Geschäft gab man im Jahr 2000 auf, um sich ganz auf die Kernfelder Antrieb und Energie zu konzentrieren. Henkelhausen ist heute der größte Vertragshändler der Deutz AG in Deutschland.



Geschäftsführer Jan Kocman

Foto: Henkelhausen

Diesel- und Gasmotoren bilden die Basis zum einen für maßgeschneidert angepasste Antriebsaggregate, Pumpen oder Generatoren, zum anderen für Eigen- bzw. Weiterentwicklungen von Motoren für den mobilen und stationären Einsatz. „Wir haben hier einen LPG-Achtzylinder-Motor auf der Basis des Deutz TCG 2015 entwickelt“, erzählt Geschäftsführer Jan Kocman. „Zum Einsatz kommt der 210 kW starke Prototyp in einer Rangierlok, aber er soll auch für die Schifffahrt adaptiert werden.“ Leistungssteigerungen und Optimierungen der Effizienz stehen bei den Entwicklungen im Vordergrund. Entwickelt wird für die Bedürfnisse des Kunden.

Zukunftspotenzial haben dieselektrische und gaselektrische Antriebe. Dieselektrische Antriebsaggregate sind indirekte Antriebe, da der Dieselmotor über einen Generator Energie erzeugt, die wiederum den unmittelbaren Antrieb (die Propeller) mit Strom versorgt. Der Einsatz dieser Technologie ist dort sinnvoll, wo der Dieselmotor allein im Fahrtbetrieb nur unter Teillast betrieben wird. Dieselektrische Motoren sind kleiner und weniger leistungsstark als reine Dieselantriebe. Dort, wo mehr Leistung gebraucht wird, müssen mehrere Aggregate verbaut werden. Außerdem entwickelt Henkelhausen zusammen mit einem namhaften Elektronik-Konzern einen diesel-gaselektrischen Antrieb. Auch hier sehen die Krefelder Einsatz- und Marktpotenzial.

Seit 2002 ist man hier in Krefeld die „Regionalvertretung West der Deutz AG“, deren regionale Serviceaktivitäten in Duisburg, Köln und Melle übernommen wurden. Im Service- und Reparaturbereich kümmern sich die Monteure von Henkelhausen nicht nur um die Wartung von Deutz-Motoren und Aggregate von MTU, sondern auch um Motoren von MWM (Motorenwerke Mannheim) sowie Industriemotoren von Volvo Penta oder Toyota. Schiffshauptantriebe mit



Henkelhausen ist nicht nur Spezialist für die Wartung von Schiffsmotoren, - auch Gasmotoren für die Stromerzeugung werden hier gewartet.
Foto Petra Grünendahl

Deutz-Motoren rangieren von 81 bis 500 kW, bei den MTU-Motoren reicht das Spektrum von 700 bis 2.240 kW. Der Vertrieb dieses großen Leistungsspektrums ermöglicht eine große Marktabdeckung für unterschiedlichste Anwendungen. Häufig sind individuelle Komplettlösungen für Antriebe oder Energieversorgung gefragt, die bei Henkelhausen aus einer Hand mit höchster Kompetenz entwickelt und als Einzelanlagen oder in Kleinserie gefertigt werden. Spezialisiert haben sich die Krefelder auf Diesel- und Gasantriebe, die neben zuverlässiger Leistung auch hohe Effizienz versprechen. Bei der Abgasnachbehandlung gibt es eine Kooperation mit der Huss-Gruppe, die Spezialist ist auf diesem Gebiet. Für Huss ist man sowohl Vertriebs- als auch Servicepartner. Förderprogramme für Remotorisierungen mit niedrigerem Partikelaustritt sorgen für die entsprechende Nachfrage nach Motoren mit modernster Filtertechnik. Bauraum und neueste gesetzliche Vorschriften sind beim Austausch von Aggregaten ebenso zu berücksichtigen wie individuelle Leistungsprofile und Anforderungen des Kunden. Maßgeschneiderte innovative Lösungen bekommt man beim Krefelder Traditionsunternehmen aus einer Hand.

Trotz der Spezialisierung ist die Firma Henkelhausen breit aufgestellt: der Motorenverkauf ist nur der ersten Baustein in einer langen Kette von einer maßgeschneiderten Anpassung des Motors auf seinen Einsatzzweck, den Einbau und die Inbetriebnahme über Wartung und Service bis hin zur Versorgung mit Ersatzteilen und ggf. Austauschmotoren. Dazu kommt der Anlagenbau von Pumpenaggregaten, Notstromzentralen und Schaltschränken.

Die Firma expandiert am aktuellen Standort weiter. Das Nachbargrundstück hat man erworben, die hier entstehenden Bauten ermöglichen den Umzug des noch an der Hessenstraße 55 gelegenen Lagers der H.G.S. sowie die Erweiterung der Betriebsbereiche an der Hafestraße. Die Henkelhausen-Unternehmensgruppe hat aktuell 256 Mitarbeiter, davon 120 Monteure sowie 30 Auszubildende. Geschäftsführer der am Markt agierenden Unternehmen für Motoren und Energietechnik sind Jan Kocman und Anteilseigner Lutz Goebel. Auch wenn die Henkelhausen-Gruppe, d. h. die Henkelhausen Holding GmbH als Dachgesellschaft, nicht mehr im Besitz der Familie des Gründers Henkelhausen ist, so bleibt sie doch

ein inhabergeführtes Familienunternehmen. Die Firmenanteile gehören zu 55 Prozent dem geschäftsführenden Gesellschafter der Holding, Lutz Goebel, und seiner Frau Petra und zu 45 Prozent der Hannover Finanz (seit 2003). Die Henkelhausen GmbH & Co. KG sowie die Henkelhausen Energietechnik GmbH sind 100-prozentige Töchter der Dachgesellschaft, die H.G.S. (Henkelhausen G.A.S. Service GmbH & Co. KG) wiederum ein Tochter (zu 100 %) der Henkelhausen Energietechnik.

Neben dem Standort Krefeld gibt es bundesweit weitere vier Servicestandorte: in Wesseling (bei Köln), Bochum, Melle (bei Osnabrück) und Wunstorf (bei Hannover). An den wichtigsten Binnenschiffahrtsstraßen gibt es feste Kooperationen mit dort ansässigen Fachbetrieben. Es gibt ein Joint Venture in Taschkent (Usbekistan) sowie Überlegungen für ein Service Center in Aserbaidschan, wo die Binnenschiffahrt im Kaspischen Meer Marktchancen für Remotorisierungen verspricht. Solche Entscheidungen werden mit Bedacht gefällt, denn ein Familienunternehmen guckt nicht kurzfristig auf den „Shareholder value“, sondern auf langfristige Perspektiven.

Petra Grünendahl ■

Anzeige

international conference on maritime security and defence
MS&D

global maritime environmental congress
gmec

25th
SMM

smm-hamburg.com

You can also join us at
SMM India 2013
4-6 april, mumbai
Book your stand now at
smm-india.com/exhibit

keeping the course
4-7 sept 2012
hamburg

Hamburg Messe

[facebook.com/SMMfair](https://www.facebook.com/SMMfair) twitter.com/SMMfair [youtube.com/SMMfair](https://www.youtube.com/SMMfair)

Neuss Düsseldorfer Häfen: Fast überall Zuwachsraten 10.195 Binnenschiffe brachten rund 9,4 Mio. t Güterumschlag

Nachdem der Jahresbeginn 2011 noch im Zeichen der Wirtschaftskrise sowie des außergewöhnlichen strengen Winters stand, haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Jahresverlauf deutlich verbessert. Die Geschäftsführer Ulrich Gross und Rainer Schäfer sind mit dem Ergebnis in 2011 sehr zufrieden: „Wir verbuchen in fast allen Bereichen zweistellige Zuwachsraten. Besonders freuen wir uns über die 17 prozentige Steigerung beim wasserseitigen Containerumschlag.“

Das Güteraufkommen betrug 2011 allein im Schiffs- und Eisenbahngüterverkehr bei den Neuss Düsseldorfer Häfen rund 15,8 Millionen Tonnen. Dies bedeutet im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung um 3,6 Prozent. Wie in

den Vorjahren sind die Mengen des Verkehrsträgers Straße in dieser Statistik nicht erfasst. Die Schwerpunkte im Umschlag lagen primär bei den Nahrungs- und Futtermitteln, Steine und Erden, Erzen und Metallabfällen sowie den Maschinen und Fertigwaren.

Containerumschlag nimmt stetig zu

Ein deutliches Plus konnte auch beim Containerumschlag erzielt werden. In den mittlerweile drei Containerterminals wurden insgesamt rund 758.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) umgeschlagen, was einem Zuwachs von 11 Prozent entspricht.

Beim wasserseitigen Containerumschlag lag der Zuwachs sogar bei über 17 Prozent, bahnseitig bei 16 Prozent. Auch zukünftig sind



Bilanzpressekonferenz im Düsseldorfer Rheinturm (v.l.): NDH-Pressesprecher Thomas Düttchen und die Geschäftsführer Rainer Schäfer und Ulrich Gross

weitere Investitionen in den Ausbau der Containerterminals vorgesehen, um noch stärker ökonomisch und ökologisch sinnvolle Logistikketten zu ermöglichen.



Die Neuss Düsseldorfer Häfen aus der Luft gesehen. Bildmitte oben: Der Düsseldorfer Hafen, unten der Hafen Neuss.

Foto: NDH

Im Eisenbahngüterverkehr transportierte die Neusser Eisenbahn (NE) 6,4 Millionen Tonnen. Das Transportaufkommen erhöhte sich dabei um über 10 Prozent im Vergleich zum Vorjahr und liegt damit wieder über dem Rekordniveau des Jahres 2008. Durch eine Ausweitung der Stahlproduktion wurden mehr Erzmengen befördert. Darüber hinaus entwickelten sich die bahnseitigen Fahrzeug- und Containertransporte äußerst erfreulich und erreichten ein Plus von fast 19 Prozent. Vor allem im Streckenverkehr konnte die Neusser Eisenbahn ihre Wettbewerbsposition weiter

ausbauen und zusätzliche Transportleistungen übernehmen.

Der Schiffsgüterumschlag erzielte an den Standorten in Neuss, Düsseldorf und Düsseldorf-Reisholz insgesamt 9,4 Millionen Tonnen (- 0,6 Prozent). 10.195 Binnen- und 80 Küstenmotorschiffe legten in den beiden Häfen an. Der hafeneigene Kranumschlag profitierte auch vom gestiegenen Eisenbahngüterverkehr. Mit den NDH eigenen Kränen wurden im Verlauf des Jahres 2011 insgesamt 9,4 Millionen Tonnen umgeschlagen. Hier lag

das Ergebnis der 30 Verladeanlagen um 16 Prozent über dem Vorjahresergebnis und erreichte damit ein Rekordergebnis in der Unternehmensgeschichte.

„Wir haben an unseren Standorten alle Voraussetzungen für weiteres Wachstum.“ In Zukunft wollen NDH und HGK als ‚RheinCargo‘ diese Wachstumschancen nutzen. „Wir müssen die Stärken der Kölner Eisenbahn mit unseren Hafenskapazitäten kombinieren, um eine wettbewerbs- und zukunftsfähige Einheit zu bilden“, so Ulrich Gross und Rainer Schäfer. ■

Anzeige

Wasserseitig

Leichter Rückgang im Hafen Mannheim

Im März wurden in den Mannheimer Häfen 625.866 Tonnen Güter wasserseitig geladen und gelöscht. Das sind 10,11 Prozent weniger als im März 2011. Bezogen auf das erste Quartal stieg der Güterumschlag jedoch insgesamt um 15,79 Prozent im Vergleich zum ersten Quartal des Jahres 2011 an.

Ein Blick auf die im Hafen umgeschlagenen Güter zeigt, dass im Vergleich zum Vorjahr im März 2012 rund 32 Prozent weniger Chemische Erzeugnisse, 18 Prozent weniger Feste mineralische Brennstoffe und rund 30 Prozent weniger in der Güterhauptgruppe Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase umgeschlagen wurden. Dagegen stieg der Umschlag an Nahrungs- und Futtermitteln im Vergleich zum Vorjahresmonat um 149 Prozent und der Umschlag an Erzen und Metallabfällen um 13 Prozent. Der Umschlag an Fahrzeugen, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren und besondere Transportgüter blieb fast unverändert.

Im wasserseitigen Containerverkehr veränderte sich die Tonnage im Vergleich zum Vorjahresmonat nur leicht. Es wurden 97.193 Tonnen Güter umgeschlagen und damit 3,11 Prozent weniger als im Vorjahresmonat mit 100.308 Tonnen. In den Stückzahlen stiegen die 20-Fuß-Container (TEU) von insgesamt 10.399 TEU auf 10.463 TEU (+ 0,62 Prozent).

Der durchschnittliche Wasserstand lag im Monat März bei Pegel Mannheim 2,37 Meter und somit um 0,35 Meter unter dem Durchschnittspegel im März des Vorjahres mit 2,02 Meter. ■

Veranstalter:



IDEEN VERBINDEN.
Karlsruhe –
Messen und Kongresse



INTERNATIONALER
HAFEN
KONGRESS

Logistik | Infrastruktur | Gewerbeimmobilien

Schirmherrschaft:
Winfried Hermann,
Minister für Verkehr
und Infrastruktur
Baden-Württemberg



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR



24. – 25. Mai 2012

Kongresszentrum Karlsruhe

www.hafenkongress.de

Partner:



Umschlag im Magdeburger Hafen steigt auf 3,3 Mio. t

Verstärkte Akquisition für den Erfolg des Hafens

Die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Elbe und im Bereich des Elbe-Seitenkanals sind seit geraumer Zeit Gegenstand zum Teil kontroverser Diskussionen. Alles was geschieht oder nicht geschieht, wirkt sich auf die Aktivitäten des Magdeburger Hafens aus. **Schifffahrts-Magazin**-Chefredakteur Friedbert Barg hat Hafengeschäftsführer **Karl-Heinz Ehrhardt** nach dem Stand der Dinge im Hafen Magdeburg befragt.

Herr Ehrhardt, der Magdeburger Hafen ist jetzt seit über einem Jahr Greenport. Was hat es damit auf sich und welche Bedeutung hat die Auszeichnung für den Hafen?

Eine große Bedeutung, denn sie verdeutlicht auch nach außen hin unsere Aktivitäten und Anstrengungen, die Umwelt zu schonen. Zu diesem Zweck haben die Firma Enercon GmbH, als führender Produzent von Windenergieanlagen am Standort Magdeburg, die Städtische Werke Magdeburg GmbH (SWM), als innovativer Konzeptführer bei der Versorgung der Landeshauptstadt mit umweltfreundlichen Energien und Trans-

portwerk Magdeburger Hafen GmbH eine Projektvereinbarung abgeschlossen, Magdeburg als den ersten Hinterlandhafen als Greenport zu entwickeln. In keinem anderen Binnenhafen gibt es eine so geografisch und logistisch enge Verbindung zwischen der Produktion von erneuerbarer Energie und Hafenaktivität.

Unsere Kaianlagen sind zum Beispiel mit Elektranen ausgestattet, um den Binnenschiffen Landstrom zu liefern, durch eine in Hafennähe errichtete Windenergie-Referenzanlage von Enercon zu versorgen. Dadurch wird der CO₂-Ausstoß der im Hafen liegenden Binnenschiffe maßgeblich reduziert und der dazu notwendige Strom wird durch Windenergie hergestellt.

Welche Bedeutung hat der Magdeburger Hafen für seine Region - und wie weit geht diese Region?

Wir sind hier ein ziemlich bedeutender Wirtschaftsstandort und für die Industrie in einem sehr großen Umkreis wichtig. Wir liegen nahe an allen wichtigen Verkehrswegen. 800 m bis zur Autobahn 2 und 1,2 km bis zu den Durchgangsstecken der Deutschen



Karl-Heinz Ehrhardt, Geschäftsführer der Magdeburger Hafen GmbH

Bahn. Und die Wasserstraße haben wir ja direkt vor der Haustür. Ab Herbst dieses Jahres sind wir sogar an 365 Tagen bei 4 m Wassertiefe immer anfahrbar.

Welche Bedeutung hat der Hafen Hamburg für den Magdeburger Hafen?

Der Hafen Hamburg ist für uns außerordentlich wichtig. Im Gegenzug hat aber auch Hamburg wegen der Hinterlandanbindung großes Interesse am Magdeburger Hafen. Wenn Hamburg die Vertiefung der Unterelbe nicht bekommt, wird sich das als riesiges Problem auf unseren Hafen auswirken.



Verladung eines Personenzuges für die Tschechische Republik im Magdeburger Hanse-Terminal

Daten und Fakten zum Hafen Magdeburg

- 3 Hafengebiete, bestehend aus Kanalhafen mit Trennungsdamm und Hafenbecken I und II, Hansehafen, Industriefafen
- Gesamtfläche einschl. Wasser ca. 625 ha
- Ansiedlungsfläche im Hafengebiet 15 ha
- Ansiedlungsfläche ca. 1 km entfernt vom Hafen - 100 ha
- Uferlänge 14 km
- 6 Krananlagen bis 50 t
- KV-/Containerterminal im Hansehafen/Hanse-Terminal (Portalkran, Reachstacker)
- Zuckerumschlagsanlage mit Absackung 8.180 m² gedeckte Lagerfläche + 20.000 m² in Planung
- 172.500 m² befestigte Freilagerfläche
- Hafenbahn mit 3 eigenen Triebfahrzeugen
- Gleisnetz 54 km mit Anliegeranschluss dynamische Gleiswaage bis 120 t
- Straßenfahrzeugwaage bis 50 t
- Gefahrgutabstellfläche 2.800 m²
- Schwerlastfläche 60 m x 20 m

Mit welchen anderen Elbe- und Kanalhäfen arbeiten Sie zusammen?

Sehr eng mit Dresden und Aken und mittlerweile auch mit Braunschweig. Trotz aller Konkurrenz zunehmend auch mit Haldensleben.

Wie haben sich die Umschlagzahlen in den letzten Jahren verändert?

Als ich vor zehn Jahren, im Juni 2012, Geschäftsführer der Magdeburger Hafengesellschaft wurde, hatten wir einen jährlichen Umschlag von rund 2,4 Millionen Tonnen. Aktuell schlagen wir knapp 3,3 Millionen Tonnen unterschiedlicher Güter um.

Was hat zu diesen Steigerungen geführt?

In erster Linie eine neugestaltete Vermarktung und verstärkte Akquisition. Wir bieten unseren Kunden eine hervorragende Infrastruktur im Logistikbereich. Alles ist ausgerichtet auf die Bedürfnisse und Erwartungen der bei uns angesiedelten Unternehmen.

Gibt es auch Bereiche, in denen der Umschlag gesunken ist?

Ja. Die Baustoffe haben sehr abgenommen. Das hängt ganz deutlich damit zusammen, dass in Berlin in der späteren Nachwendzeit nicht mehr so viel gebaut wird. Wir konnten diesen Rückgang aber mit anderen Gütern ausgleichen.

Was sagen Sie zu der Entscheidung von Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer, das Schiffshebewerk Scharnebeck nicht auszubauen?

Das ist eine absolut falsche Entscheidung. Ein falsches Signal, das hier negative Auswirkungen auf viele Bereiche haben wird. ■

Der Rhein braucht Hilfe von Menschenhand

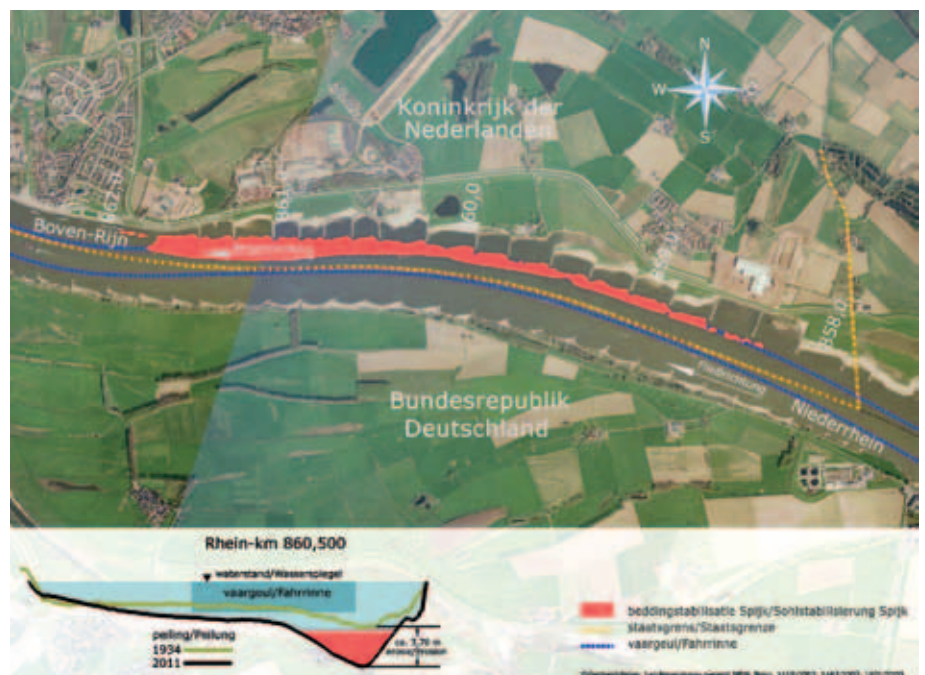
Deutsch-niederländische Zusammenarbeit in Spijk

Nach intensiver und optimaler Vorbereitung geht nun die „Sohlstabilisierung Spijk“ an den Start. Dafür arbeiten das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg-Rhein und Rijkswaterstaat, die niederländische Wasserstraßenverwaltung, erstmals zusammen. Der Clou: Die Deutschen bauen auf der niederländischen Seite, die Niederländer später auf der deutschen. Mehr nachbarschaftliches Miteinander geht nicht.

Der Ort des Geschehens ist Spijk, das rund fünf Kilometer rheinabwärts von Emmerich (D) und zwei Kilometer oberhalb von Lobith (NL) liegt. Hier verläuft die Staatsgrenze zwischen den beiden Ländern auf einer Länge von etwa acht Kilometer mitten im Fluss. Der Rhein braucht Hilfe von Menschenhand. Bedingt durch eine andauernde Erosion gräbt er sich in diesem Gebiet immer tiefer in sein Bett. Das wirkt sich nachteilig für die Binnenschifffahrt aus. Die Fahrrinnenbreite und -tiefe nimmt ab. Die Binnenschiffe können dann nicht mehr so viel Ladung aufnehmen. Der Wasserspiegel sinkt und der Grundwasserspiegel passt sich an. Deshalb droht die Austrocknung von Landflächen direkt am Ufer. Bei höheren Wasserständen verlässt der Rhein schneller sein Bett und die Über-

schwemmungsgefahr steigt. Um nachhaltig und im Einklang mit der Natur zu verhindern, dass sich das muldenförmige Flussbett in eine schmale, tiefe Rinne verwandelt, wird jetzt zunächst die Rheinsohle bei Spijk in mehreren Bauabschnitten stabilisiert. Die teilweise bis zu fünf Meter tiefen Löcher im Flussbett, Kolke genannt, werden mit insgesamt 454 000 Tonnen Wasserbausteinen aufgefüllt. Rund 200 Schiffsloadungen sind nötig, um die gesamte Ladung Basalt und Kalksteine aus europäischen Steinbrüchen zur Baustelle zu bringen. Damit das Gestein exakt und passgenau auf dem Grund verteilt wird, kommen neben anderen Maschinen, Navigationsgeräte zum Einsatz.

Während für die Sohlstabilisierung auf niederländischer Seite das WSA Duisburg-Rhein zuständig ist, wird die niederländische Rijkswaterstaat nach dem Bauende auf deutscher Rheinseite die „Geschiebezugabe Lobith“ übernehmen. Im gemeinsamen Grenzabschnitt führt der Rhein weniger Geschiebe, d. h. Sand und Kies mit sich, als er eigentlich transportieren kann. Also bedient er sich ständig im eigenen Flussbett, was zur weiteren Absenkung der Sohle führt. Die niederländischen Experten werden die Zugabe von Ersatzmaterial gewährleisten. ■



Die Arbeiten für das erste deutsch-niederländische Wasserbauprojekt am unteren Niederrhein und am Boven-Rijn beginnen. Die beiden Länder investieren insgesamt 24 Mio. Euro.

Forum in Deggendorf zum geplanten Donau-Ausbau

Arbeiten auf Hochtouren - Ergebnisse im Herbst

Die Arbeiten an der EU-Studie zum geplanten Ausbau der Donau in Niederbayern kommen wie geplant voran. „Nach fast 2,5 Jahren intensiver Arbeit, begleitet von einem anspruchsvollen Abstimmungsprozess, liegen wir nach wie vor im Zeitplan“, sagte Detlef Aster, der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Süd, bei einem Forum im Alten Rathaus in Deggendorf. Im Herbst sollen die Ergebnisse vorliegen. Als verlängerter Arm des Bundesverkehrsministeriums leitet die WSD Süd die Arbeitsebene für die Durchführung der „Variantenunabhängigen Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen“, wie die EU-Studie offiziell heißt.

Ökonomie und Ökologie im Blick

Bei einem ersten Forum zur Halbzeit war es im Oktober 2011 darum gegangen, die einzelnen Elemente der Studie vorzustellen und eine erste Zwischenbilanz zu ziehen. Jetzt informierten Aster und die beteiligten Fachleute gut 120 Politiker und Vertreter von Interessensgruppen über den aktuellen Stand der Untersuchungen.

Detlef Aster hatte in den vergangenen Monaten stets betont, dass die Donau in Niederbayern – der größte Engpass der Verbindung zwischen Nordsee und Schwarzem Meer - nur ausgebaut werden könne, wenn

ein Kompromiss zwischen Ökonomie und Ökologie gefunden werde. Unter anderem wurde dafür eine Monitoring-Gruppe eingesetzt, in der Befürworter wie die IHK und Gegner wie der BN kontinuierlich und umfassend über den Stand der Untersuchungen informiert werden und sich in den Untersuchungsprozess einbringen können.

Iterativer Prozess*

Die Arbeit an der Studie ist ein iterativer Prozess: Kritik und Anregungen der beauftragten Umweltplaner, der Mitglieder der Arbeitsebene und der Monitoring-Gruppe wurden im laufenden Prozess der Untersuchungen stets berücksichtigt. Wie das funktionierte, erläuterten drei Referenten, indem sie die ökologische Konfliktanalyse bei der technischen Planung gemeinsam vorstellten.

Denn Ausbauplanungen für Wasserstraßen und auch der dazugehörige Hochwasserschutz unterliegen strengsten Anforderungen – sowohl in nationalen als auch in europäischen naturschutzrechtlichen Regelungen. Alle drei betonten die intensive Zusammenarbeit der Fachleute aus Technik und Ökologie von Anfang an. Ihr Fazit: „Wir haben ökologische Verbesserungen für beide Varianten erarbeitet. Eingriffe in Natur und Landschaft werden so weit wie möglich vermieden und minimiert.“

sie drängen das Wasser in die Flussmitte und bewirken damit eine größere Wassertiefe. Bei Variante C 2,80 wird die Fahrrinne 45 Zentimeter tiefer als bei der Variante A. Zusätzlich ist bei Variante C 2,80 ein Schlauchwehr bei Aicha, also bei der derzeitigen Einfahrt zur Mühlhamer Schleife, geplant. Das Schlauchwehr ist ständig überströmt. Es hebt den Wasserstand – je nach Abfluss - bis etwa hinauf zur Isarmündung bei Deggendorf. Bei Variante C 2,80 müssen Schiffe auch nicht mehr durch die nautisch schwierige Mühlhamer Schleife fahren, sie kann renaturiert werden. Möglich macht das ein neuer, zwei Kilometer langer Kanal mit einer Schleuse. 98 Prozent des Donau-Wassers fließen weiterhin durch die Mühlhamer Schleife, der Kanal braucht nur zwei Prozent.

Donausohle tieft sich ein

Für beide Varianten liegen die Ergebnisse der wasserbaulichen Planungen mittlerweile vor. Die komplexen und umfangreichen Untersuchungen bestätigen: Die im Raumordnungsverfahren angegebenen Fahrrinnentiefen bei Niedrigwasser von 2,20 m bei der Variante A und 2,65 m bei der Variante C 2,80 werden erreicht. Allerdings wurde eines auch deutlich: Da die Donau oberhalb und unterhalb der Engstelle in Niederbayern mit Staustufen in einzelne Abschnitte unterteilt ist, kann sich der Kies nicht ungehindert bewegen. Für die Donau zwischen Straubing und Vilshofen bedeutet das: Der Sand und Kies bewegt sich flussabwärts, von oben kommt aber nichts nach – die Donausohle tieft sich kontinuierlich ein. Unabhängig von einem Ausbau sind somit wirksame Konzepte zur nachhaltigen Sohlstabilisierung erforderlich.



Detlef Aster, Präsident der WSD Süd im Gespräch mit einer Demonstrantin gegen die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau

Zwei Varianten im Blick

Wie die beiden noch verbliebenen Ausbauplanungen im Einzelnen aussehen, das erläuterten Vertreter der Bundesanstalt für Wasserbau und der RMD Wasserstraßen GmbH. Auf 60 der knapp 70 Kilometern Donau sind für beide Varianten die gleichen Arbeiten nötig: 130 bestehende Buhnen und Parallelwerke werden verlängert und 70 neue gebaut;

Pläne für Hochwasserschutz

Parallel zu den Ausbauplanungen der Donau wird der Hochwasserschutz vorangetrieben – aus zwei Gründen: Zum einen muss die Bevölkerung dringend gegen ein 100-jährliches Hochwasserereignis geschützt werden, unabhängig von einem Ausbau der Donau. Zum anderen wurde für beide Varianten – also A und C 2,80 - ein wirksames Hochwasserschutzkonzept ausgearbeitet. Im Sommer sollen die Pläne bei Besuchen in einzelnen Gemeinden detailliert vorgestellt werden.

Politik entscheidet

Welche Ausbauplanung letztlich umgesetzt wird, darüber entscheidet die Politik. Präsident Detlef Aster ist davon überzeugt, dass die Wasser- und Schifffahrtsdirektion zusam-

men mit allen beteiligten Fachbehörden und Arbeitsgemeinschaften dafür alle nötigen Grundlagen schafft.

Die Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Donau in Bayern begradigt. Ab 1930 folgten weitere Eingriffe, um die Hochwassergefahr in den Griff zu bekommen und den Fluss ganzjährig schiffbar zu machen. Nur für den 69 Kilometer langen Abschnitt in Niederbayern konnten sich Bund und Bayern nicht auf eine Lösung einigen. Die Schifffahrtsbedingungen sind dort so ungünstig, dass voll beladene Güterschiffe – anders als auf der übrigen Donau - lediglich an 165 Tagen im Jahr passieren können. Zwei Ausbauvarianten werden jetzt noch diskutiert und bis Ende 2012 untersucht.

Da die Donau eine Wasserstraße im Rahmen der TEN, der Trans-europäischen Netze, ist, fördert die EU-Kommission die 33-Millionen-Studie „Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ zu 50 Prozent. Erstmals sitzen dabei Naturschützer und Wirtschaftsvertreter bereits im Planungsprozess an einem Tisch.

* Für den, dem gerade entfallen ist, was ein iterativer Prozess ist, hält Wikipedia die Antwort bereit: *In der Bauökonomie ist ein iterativer Prozess das schrittweise Annähern von ursprünglichen Bauzielen an die machbare Umsetzung.* fb

Premiere an der Mündung der Isar in die Donau

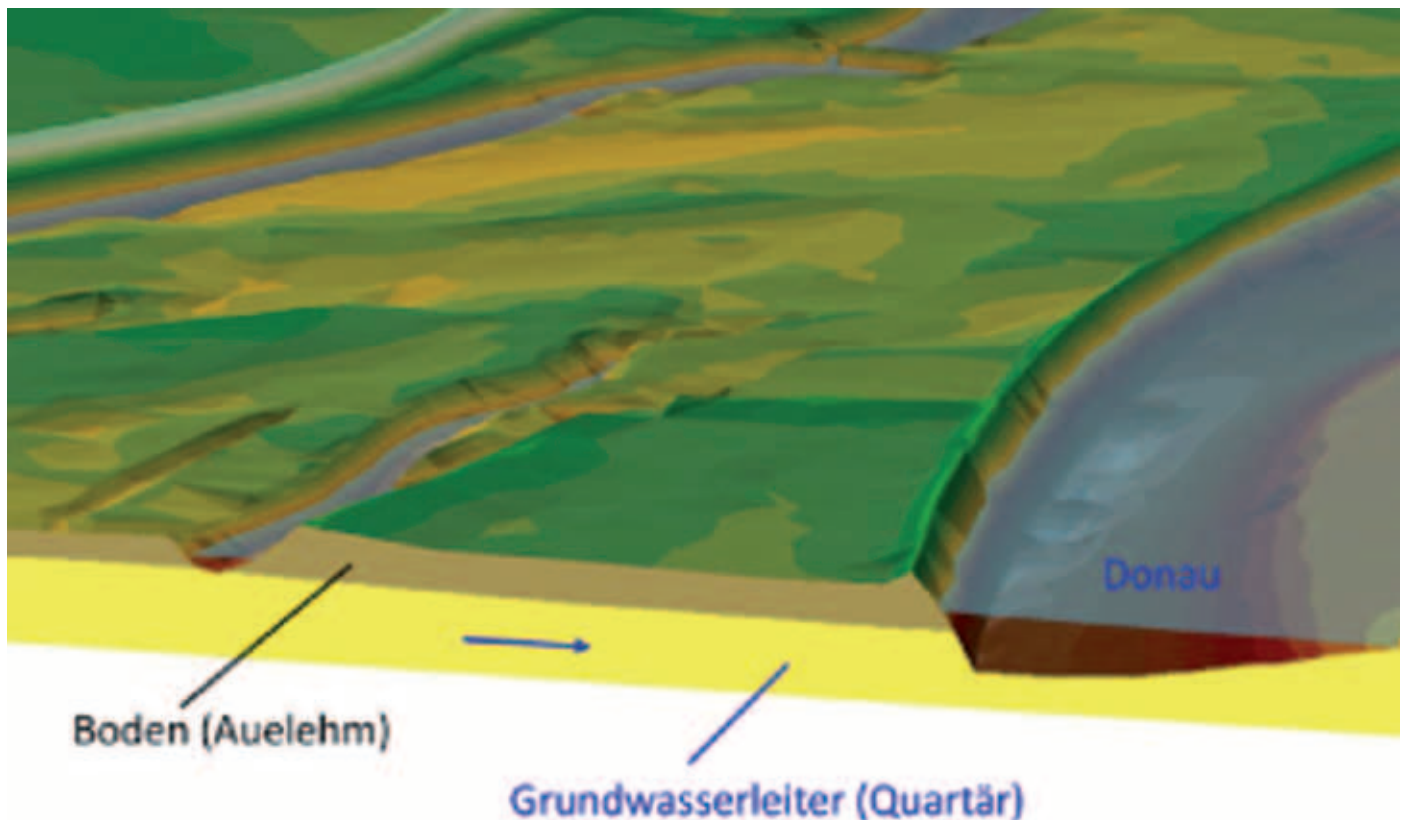
Neues Verfahren untersucht mögliche Auswirkungen

Ökonomie und Ökologie haben bei der Studie zum Ausbau der Donau in Niederbayern einen gleich hohen Stellenwert. Mit einer Premiere trägt die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd der hohen Bedeutung des Isarmündungsgebiets und des angrenzenden Naturschutzgebietes Staatshaufen Rechnung: Mit neuesten Untersuchungsmethoden werden erstmals instationäre, also zeitabhängige, Bodenwassermodelle erstellt. Sie machen den Zusammenhang zwischen dem Grundwasser, der Feuchtigkeit des Auelehms und der Vegetation deutlich und untersuchen, wie sich ein Ausbau der Donau auswirken würde.

Unter der Regie der Friedrich-Schiller-Universität Jena werden die Feuchtigkeitsverhältnisse im Boden ermittelt. Sie geben Auskunft über die Wasserversorgung der Pflanzen und sind entscheidend für die Beurteilung der Standortverhältnisse und deren mögliche Veränderung durch einen Donau-Ausbau. Maßgebend für die Bodenfeuchte sind unter anderem der Bodenaufbau und die Grundwasserverhältnisse.

Die Mitarbeiter der Uni Jena haben über 300 Bodenproben ausgewertet. Ihr Ergebnis: Der anstehende Boden, der so genannte Auelehm, ist in den Auen an der Donau sehr dicht, er bremst aufsteigendes Grundwasser. Deshalb werden im Rahmen der EU-Studie erstmals die Bodenfeuchte und die zeitlichen Verzögerungen, die so genannten instationären Effekte, untersucht. Die Uni Jena hat hierfür eigens neue Berechnungsmodelle entwickelt.

Anders ist es beim Grundwasser: In den donaunahen Auebereichen fließt es in einer durchschnittlich fünf Meter mächtigen Kies-schicht. Diese ist vergleichsweise durchlässig und bewirkt einen raschen Austausch (ohne wesentliche zeitliche Verzögerung) des Grundwassers mit dem Donauwasser. Die Grundwasserverhältnisse und -veränderungen werden deshalb im Rahmen der EU-Studie für das gesamte Untersuchungsgebiet wie gewohnt mit einem stationären, also zeitunabhängigen, Grundwassermodell ermittelt – mit fünf für die Ökologie wichtigen Abflüssen wie zum Beispiel dem im extrem trockenen Sommer 2003. ■



Baukonzern Strabag hat die Brandner Wasserbau GmbH übernommen

Die EU stellt in den kommenden Jahren für zielgerichtete Projekte mehrere Mrd. € zur Verfügung

Der börsennotierte Baukonzern Strabag SE hat rückwirkend per 1.1.2012 die Brandner Wasserbau GmbH mit Sitz im österreichischen Wallsee zur Gänze übernommen. Das mittelständische Familienunternehmen ist seit mehr als 200 Jahren in den Geschäftsfeldern Wasserbau, Sand- und Kiesgewinnung sowie Hydrographie tätig.

Den Großteil der Leistung erwirtschaftete Brandner in den vergangenen Jahren mit rund 40 Beschäftigten und einer umfassenden Schiffsflotte sowie maritimem Spezialgerät im Wasserbau. Das Unternehmen verfügt zudem über für den Wasserbau an der Donau wichtige Rohstoffressourcen. Dazu gehören ein und ein Kieswerk unmittelbar am Donauufer.

Mit der Übernahme der Wasserbauer Möbius und Ludwig Voss in den vergangenen Jahren war Strabag zum Marktführer für Wasserbau in Deutschland aufgestiegen. Mit Brandner kann sie dieses Geschäftsfeld nun auch in Österreich mit eigenem Gerät und Personal bearbeiten. „Wir wollen auch in Österreich Markt- und Technologieführer für Wasserbau

werden. Mit Brandner kann uns das gelingen, da sie für die Donau maßgeschneiderte Geräte besitzt. Mit diesem Equipment können wir darüber hinaus den Donauroum Ungarn, Serbien, Rumänien, Bulgarien und die Ukraine erschließen“, erläutert Hans Peter Haselsteiner, Vorstandsvorsitzender der Strabag SE, die Strategie.

Ein wichtiger Auftrag – das Pilotprojekt „Via Donau – Sohleintiefung der Donau“ – wurde bereits gewonnen. Dadurch sind eine rasche Auslastung des Gerätes und der ideale Einsatz des speziellen Know-hows von Brandner sichergestellt.

Die Strabag erwartet durch die Übernahme der Brandner Wasserbau eine deutliche Leistungssteigerung im Geschäftsfeld Wasserbau. Zum einen wird sie durch die Spezialgeräte ein attraktiver Auftragnehmer für Projekte im gesamten Donauroum. Zum anderen ist von einer zunehmenden Bedeutung der Donau als Schifffahrtsstraße auszugehen, denn zur Steigerung der umweltfreundlichen und kostengünstigen Gütertransporte auf der Do-

nau, die Teil des europäischen Verkehrsnetzes TEN ist, werden von der Europäischen Union für zielgerichtete Projekte mehrere Milliarden Euro in den kommenden Jahren zur Verfügung gestellt.

Die Strabag geht davon aus, dass sich die Anforderungen an den Hochwasserschutz und damit der Bedarf an Wasserbaumaßnahmen in den nächsten Jahren erhöhen werden.

Die Strabag SE ist einer der führenden europäischen Baukonzerne. Mit rund 76.900 Mitarbeitern wurde im Geschäftsjahr 2011 eine Leistung von € 14,3 Mrd. erbracht. Ausgehend von den Kernmärkten Österreich und Deutschland ist Strabag über ihre zahlreichen Tochtergesellschaften in allen ost- und südosteuropäischen Ländern, in ausgewählten Märkten Westeuropas sowie auf der Arabischen Halbinsel präsent.

Die Strabag deckt dabei die gesamte Leistungspalette (Hoch- und Ingenieurbau, Verkehrswegebau, Spezialtief- und Tunnelbau) sowie die Bauwertschöpfungskette ab. Informationen auch unter www.Strabag.com. ■



Mehrzweckleichter „Drei Gebrüder“

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Abonnement Printausgabe

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684

Telefon +49 (0)211-383683 www.schifffahrt-online.de

Jetzt ausfüllen und direkt bestellen: F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Jahresabo **Schifffahrts-Magazin** zum Vorzugspreis von € 54,- (Ausland € 69,-)
Ja, ich möchte das *Schifffahrts-Magazin* als Printausgabe im Jahresabonnement 12 x jährlich zum Vorzugspreis von € 54,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 69,- inkl. Versand) beziehen. (Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.)

Firma Privat

Firma/Name _____ Vorname _____

Beruf/Funktion/Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Telefon _____ Fax _____ Mobil _____

E-Mail _____

Datum, Unterschrift _____

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen bei dem F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name _____ Vorname _____

Firma _____

Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.

Ich habe den neuen Abonnenten geworben. Die Prämie in Höhe von € 10,- schicken Sie bitte an folgende Adresse:

Name _____ Vorname _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

(Die Prämie wird nach Eingang der ersten Abo-Gebühr gezahlt.)

Datum, Unterschrift _____

Den Fortschritt erleben.

Liebherr FCC Baureihe - fest installierter Hafenkran für den Einsatz im Binnenhafen.

- Universell einsetzbar mit Haken, Spreader oder Motorgreifer



- Schlanke Krankonstruktion ideal für schmale Kaianlagen
- Nur punktuelle Versteifung der Kaianlage erforderlich



Liebherr-Nenzing Service GmbH
Am Neuländer Baggerteich 1
21079 Hamburg/Germany
Tel.: +49 40 76702-248
info.lns@liebherr.com
www.liebherr.com

LIEBHERR
Die Firmengruppe



Liebe Vereinskameraden und -kameradinnen, Freunde des Schifferstandes,

Nachdem im I. Quartal 2012 der Jahresbericht 2011 der Kath. Binnenschifferseelsorge vom November 2010 bis Dezember 2011 veröffentlicht wurde, möchten wir in dieser Ausgabe auszugweise über die General- bzw. Jahreshauptversammlungen der Vereine berichten, die auch weiterhin nach der Auflösung des Verbandes der Interessengemeinschaft der Schiffervereine angehören.

Neben den Genehmigungen und der Abarbeitung der einzelnen Tagesordnungspunkte, die bei allen Vereinen neben der Begrüßung und einer Totenehrung zu den Regularien gehören, ist doch über die einen oder anderen Dinge zu berichten. Wenn diese den einzelnen Verein vielleicht auch nur individuell betreffen, so sind Einzelheiten doch auch für die Kameraden und Kameradinnen der anderen Zusammenschlüsse nicht uninteressant.

Wenngleich hier keine Reihenfolge, sei es nach Alphabet, Alter des Vereins, Datum der Versammlung eingehalten wurde, wünschen wir Ihnen bei der Lektüre viele Anregungen und viel Vergnügen.

St.-Nikolaus-Schifferverein Assmannshausen 1907 e.V.

Vorsitzender: Heinz Schneider
Lorcher Straße 41 · 65385 Assmannshausen



Pfarrer Knothe ist Ehrenmitglied!

Der frühere Pfarrer und Präses des Schiffervereins Assmannshausen, Franz Knothe, wurde an seinem 80. Geburtstag zum Ehrenmitglied des Schiffervereins Assmannshausen ernannt. Pfarrer Knothe war bis 1992 nicht nur Präses des Ortsvereins, sondern auch Bezirkspräses des Bezirks III Mittelrhein und Vicegeneralpräses des St.-Nikolaus-Verbandes.

Nach seiner Pensionierung wohnte er zunächst in Fulda, danach in Bad Homburg-Kirdorf. Nun ist er in einem Altenheim der Montabäurer Brüder in Horbach/Westerwald. In diesem Haus wohnen mehrere priesterliche Pensionäre mit unterschiedlichen Gesundheitszuständen. Eine Abordnung des St.-Nikolaus-Schiffervereins Assmannshausen besuchte ihn zur Gratulation und zur Übergabe der Ehrenurkunde am 23. Februar. Wir danken Herrn Pfarrer Knothe von Herzen für die geleistete Arbeit im Dienste der Schifferfamilie und wünschen ihm noch viele Jahre in Gesundheit und Wohlergehen.

Jahresbericht 2011

- 18. Februar 2011: Jahreshauptversammlung im Gasthaus „Ankerstube“ in Assmannshausen
19.00 Uhr
- 20. März 2011: Gottesdienst und Bezirksversammlung des Bezirk III Mittelrhein in Oestrich-Winkel, auf dem MS „Willi Schneider“
11.15 Uhr
- 31. März 2011: Stammtisch im Gasthaus „Winzerschänke“
19.00 Uhr
- 29. April 2011: Stammtisch im Weingut „Georgshof“ in Winkel bei Mitglied Josef Schönleber
19.00 Uhr
- 6. – 13. Mai 2011: Wallfahrt nach Bari
- 19. Mai 2011: Stammtisch bei Präses Hans Jörg in Geisenheim
19.00 Uhr
- 29. Mai 2011: Teilnahme an der Schifferwallfahrt in Kamp-Bornhofen mit anschließender Generalversammlung.
- 27. Juni 2011: Stammtisch in der Straußwirtschaft des Mitgliedes Charly Nägler in Erbach
19.00 Uhr
- 2. September 2011: Grillabend bei Sonnenuntergang in der Rotweinlaube in den Assmannshäuser Weinbergen.
18.00 Uhr
- 6. Oktober 2011: Stammtisch auf dem Schiff des Rüdeshheimer Yachtclubs im Rüdeshheimer Hafen
19.00 Uhr

Jahresbericht 2011

- 1. Advent 2011 bis 6. Januar 2012 Beleuchtung des Flaggenmastes.
- 4. Dezember 2011: 64. Schifferwallfahrt in Assmannshausen
10.00 Uhr Festgottesdienst in der Pfarrkirche,
14.00 Uhr Schiffsprozession mit leider zurückgehender Beteiligung und wegen Niedrigwasser nur mit dem Schiff „Vater Rhein“.
- 9. Dezember 2011: Adventsessen in Hotel „Lamm“ in Assmannshausen
19.00 Uhr

Der Verein hat zurzeit 78 Mitglieder.

Allen, die sich im Verein engagierten, vor allem bei der Pflege und der Betreuung unserer beiden Nikolauskapellen und des Schiffermastes, sei auf diesem Weg herzlich gedankt.

Schifferverein Dorfprozelten aus dem Protokoll der Generalversammlung am 7. Januar 2012

Nach der Bekanntgabe und Genehmigung der Tagesordnung und den damit verbundenen Regularien wurden u. a. auch folgende Punkte abgearbeitet. Wir zitieren aus dem Protokoll:

Für ihre Vereinzugehörigkeit erhielten die Vereinsnadel für

25 Jahre in Silber: Edwin Arnold, Sigmund Bernhard, Josef Kohl, Ludwig Umscheid, Rudi Weber, Manfred Wolz, Winfried Zöller

40 Jahre in Gold: Hans-Friedel Berger, Gerhard Huskitsch, Hans Georg Wolz

Das 75. Lebensjahr vollendet und somit beitragsfrei wurden: Karl Umscheid, Kunibert Steigerwald, Wolfgang Zöller

Der Tagesordnungspunkt 8 beinhaltete zwei außerordentliche Berichte, die wir hier gerne wiedergeben:

Wasser- und Schiffsamt Aschaffenburg Bericht für den Schifferverein Dorfprozelten e.V.

Das Jahr 2011 war für das Wasser- und Schiffsamt Aschaffenburg wechselhaft. Einerseits sind die Transportraten schmerzlich und spürbar eingebrochen; andererseits hat das WSA mit 27,5 Mio. soviel Geld in die Infrastruktur investiert wie noch nie.

Fangen wir mit dem Erfreulichen an. In erster Linie wird das Instandsetzungsprogramm an den betagten Wehr- und Schleusenanlagen weitergeführt. Beispielhaft genannt seien die Maßnahmen an Wehr und Schleuse Heubach. Einen weiteren Schwerpunkt bilden Baumaßnahmen für die Umsetzung der Fernsteuerung der Schleusen Krotzenburg bis Lengfurt. Bis zum Ende letzten Jahres konnte der Umbau an den Schleusen Obernau, Wallstadt, Klingenberg, Eichel und Lengfurt abgeschlossen und diese an die Leitzentrale Aschaffenburg angeschlossen werden. Seit Anfang Februar des laufenden Jahres läuft die Fernsteuerung bei diesen Schleusen im Wirkbetrieb. In 2012 folgen die Schleusen Faulbach, Krotzenburg und Kleinostheim; im Jahr 2013 bilden die Schleusen Freudenberg und Heubach den Abschluss. Bis Ende 2013 wird am Untermain auch die Schleuse Eddersheim umgebaut und an die Leitzentrale Kostheim angeschlossen werden. Ab 2014 ist dann keine Mainschleuse mehr örtlich besetzt. Neben den eigentlichen Umbaumaßnahmen an den Schleusen sind auch zahlreiche andere Maßnahmen indirekt mit der Fernsteuerung verbunden. Beispielsweise ist jede Schleuse an das öffentliche Kanalnetz anzuschließen, da die Kleinkläranlagen bei fehlender Beschickung mit Abwasser nicht mehr funktionieren. Auch die etwa 1.200 zu schließenden Vereinbarungen mit privaten Grundstückseigentümern, die Voraussetzung für das Verlegen des Lichtwellenleiterkabels zwischen Mainz und Rothenfels sind, darf nicht außer Acht gelassen werden. s. Abb. 1

In 2011 konnten noch vier alte Schrägauerliegestellen mit Dalben und Landgangstegen ausgerüstet werden. In Mainflingen, Miltenberg, Dorfprozelten und Reistenhausen haben die Schifffahrtstreibenden nun bessere Liegemöglichkeiten. Die aus dem Konjunkturpaket II finanzierten Liegestellen werden am 30. März 2012 feierlich eingeweiht. s. Abb. 2

Aus Sicht der Schifffahrt war das vergangene Jahr schwierig.

Nachdem in 2010 ein Aufwärtstrend bei den Transportmengen zu verzeichnen war, ergab sich im Jahr 2011 ein deutlicher Einbruch. Die Rahmenbedingungen aufgrund der positiven Wirtschaftslage waren eigentlich gut. Trotzdem lagen die Transportmengen in Kostheim in 2011 etwa 18,8 % unterhalb der Transportmengen des gleichen Zeitraumes im Vorjahr. Andererseits unterscheidet sich die Anzahl der Schiffsdurchfahrten mit 12.391 im Vergleich zu 12.880 (nicht erfasst sind hier Leerfahrten und Fahrgastschiffe) im Vergleich zum Vorjahr nur gering. Wie passt das alles zusammen?

Erinnern wir uns an den Jahresanfang 2011. Nach den Frosttagen kam es am 6. Januar 2011 zu einem Wärmeeinbruch mit starken Regenfällen. Nicht nur im Spessart, sondern im ganzen Land lagen zu diesem Zeitpunkt erhebliche Schneemengen.

Diese Konstellation führte zu einem durchaus bedeutenden Hochwasserereignis. Genau eine Woche später am 13. Januar – das Hochwasser war noch nicht ganz vorbei – folgte mit dem Kentern des TMS Waldhof auf dem Rhein die nächste Hiobsbotschaft für die Schifffahrt. Die Sperre des Schiffsverkehrs auf dem Rhein wirkte sich auch bis weit auf den Main aus. Erst am 14. Februar 2011 konnte nach der Bergung des Havaristen die Schifffahrt wieder freigegeben werden und sich der Stau auflösen. Anschließend war wieder das Wetter an der Reihe: Nach dem Hochwasser folgte noch im Frühjahr eine für die Jahreszeit ungewöhnliche und ausgeprägte Trockenperiode, die sich bis in den Juni hinzog. Die Trockenperiode führte nicht nur zu erheblichen Problemen in der Landwirtschaft, sondern bescherte den nicht staugeregelten Bundeswasserstraßen – für den Amtsbereich Aschaffenburg ist hier der Rhein maßgebend – geringe Wassertiefen. Für die Schifffahrt bedeutete dies geringere Abladetiefen, d.h. mehr erforderliche Schiffsbewegungen für gleiche Frachtmengen. Meteorologisch bescherte der Sommer der Natur zwar dann den ersehnten Regen und den Kindern verregnete Ferien; die Wasserstände auf dem Rhein konnten sich jedoch nicht dauerhaft vollständig erholen.

Bei Betrachtung aller Ereignisse könnte der Schluss gezogen werden, dass die insgesamt

erzielten Transportmassen so schlecht nicht sind. Der gebeutelten Schifffahrt nützt das allerdings nichts.

Glücklicherweise gab es im vergangenen Jahr nur wenige und zumeist kleinere Havarien. Erst im Januar dieses Jahres konnte mit der Festfahrgang des mit 1.000 to Stahlcoils beladenen GMS Karin bei Main-km 168,40 ein größeres Ereignis verzeichnet werden. Bemerkenswert war in diesem Zusammenhang das enorme Medieninteresse, da zum gleichen Zeitpunkt die Havarie des Kreuzfahrtschiffes „Costa Concordia“ die Abendnachrichten gefüllt hat. s. Abb. 3

Neben der Schifffahrt spielen auch die Belange von Dritten, welche an die Verwaltung herangetragen werden, bei der täglichen Arbeit eine maßgebliche Rolle. Zunächst seien die üblichen Veranstaltungen zu nennen, die geprüft, genehmigt und örtlich überwacht werden müssen. In 2011 waren es insgesamt 152 genehmigte Veranstaltungen, 47 davon mit Sperre. Besonders hervorzuheben sind hierbei die Festlichkeiten anlässlich der Frauenfußball-WM, die vielleicht weniger aus sportlicher, mehr aber aus organisatorischer und logistischer Sicht anspruchsvoll waren.

Die zahlreichen Brückenbau- oder -sanierungsprojekte bilden ein weiteres interessantes und arbeitsreiches Feld. Aktuell in der Umsetzung ist die neue Straßenbrücke in Klingenberg mit geplantem Fertigstellungstermin 2013. Im hessischen Bereich beginnt in diesem Jahr der Neubau der Carl-Ulrich-Brücke mit Fertigstellungstermin 2015. Spektakulär ist der Bau der neuen Ostendbrücke am Osthafen Frankfurt: Die Brücke wird derzeit in Stahlbauweise am Hafengelände parallel zum Main hergestellt und Ende August eingeschwommen. Das Einschwimmgewicht wird ca. 2.800 Tonnen betragen; die Brücke wird eine Länge von 175 m haben.

Der Schifffahrt wünsche ich ein erfolgreiches Jahr mit vollen Auftragsbüchern, gutem Wetter und immer die berühmte Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Ihr Paul Marcus Schäfer

Baurat Dipl.-Ing. · Sachbereichsleiter 3
Wasser- und Schiffsamt Aschaffenburg



Abbildung 1: Bedienraum in der LZ Aschaffenburg



Abbildung 2: Liegestelle Reistenhausen



Abbildung 3: Der Havarist GMS Karin wird frei geschleppt

Schifferverein Dorfprozelten aus dem Protokoll der Generalversammlung am 7. Januar 2012

Vortrag H. PHK Thomas Daniel, WSP Aschaffenburg

H. Daniel überbrachte zunächst die Grüße seiner Mitarbeiter und merkte an, dass in seinem Zuständigkeitsbereich leider keine Millionenbeträge zur Verfügung gestellt werden.

Er versucht zur Zeit mit 8 Mitarbeitern an 365 Tagen wenigstens in der Zeit von 7.00 bis 22.00 Uhr Präsenz zu zeigen.

In deren Zuständigkeit fallen aber nicht nur Delikte unmittelbar an oder auf dem Wasser, sondern auch der Bereich Umweltschutz an Land.

Er berichtete von einigen Einsätzen bei denen sich der Ausdruck „Glück im Unglück“ wie ein roter Faden durchzieht.

So z.B. der Unfall bei Hochwasser in Dorfprozelten, bei dem 3 Angestellte der MSG mit ihrem Nachen kenterten und nur leicht verletzt bzw. unterkühlt wurden.

Ein weitere Fall war ein Tankschiff in Stockstadt, das sich mit Natronlauge beladen festfuhr und selbst wieder freikam. Es trat keine Ladung aus.

Er erwähnte auch den Vorfall am 30. Mai in Dorfprozelten, bei dem ein (imaginäres) Schiff gegen 2.00 Uhr nachts einen Nachen zum Kentern brachte. Einer der Insassen konnte sich sofort ans Ufer retten, der zweite wurde nach einer Suchaktion von Polizei und FFW wohlbehalten aus dem Main gezogen.

Ein weiteres Beispiel war der Fall der 5 jungen Leute, die mit ihrem PKW ins Aschaffener Hafenbecken stürzten und sich alle befreien konnten.

Eine junge Frau aus Aschaffenburg stürzte sich in Suizidabsicht von der Friedrich-Ebert-Brücke. Die Besatzung des WSP-Bootes war in unmittelbarer Nähe und konnte sie schwer verletzt retten. Bei einer Überprüfung wurde ein in Dänemark gestohlenen Sportboot in Aschaffenburg aufgefunden.

Das Boot wurde nach derzeitigen Erkenntnissen wohl in Polen professionell umgebaut, alle Seriennummern wurden verändert. Der ursprüngliche Eigentümer konnte ermittelt werden.

Allerdings gingen nicht alle Vorfälle glimpflich aus. Bei einem Eigentumsdelikt in Stockstadt im Januar sprang die verfolgte Person ins Wasser. Sie konnte bis heute nicht gefunden werden.

Ein Talfahrer beschädigte in Klingenberg das Untertor. Ursache: Nicht festgemacht und Bedienfehler an der Maschine.

Bei 338 Überprüfungen wurden 60 Verstöße festgestellt. Schwerpunkt hierbei Festmachen in Schleusen. Besonders hervor tun sich hier die Fahrgastschiffe.

Der 1. Vorstand Paulinus Hohmann bedankte sich bei den beiden Vortragenden Herrn Schäfer und Herrn Daniel mit einem Weinpräsent und schloss die Generalversammlung um 12.00 Uhr. Er lud für den Abend ab 20.00 Uhr zum traditionellen Schifferball im Sternsaal ein.

Ehrungen

Flösser- und Schiffer-Verein Kamp-Bornhofen e.V.



Protokoll / Niederschrift der Jahreshauptversammlung 2012 des

Flösser- und Schiffer-Vereins Kamp-Bornhofen e.V.

Datum: 27. Januar 2012 · Beginn: 17:00 Uhr im Hotel „Deutsches Haus“

1. Begrüßung:

Zur Jahreshauptversammlung konnte der 1. Vorsitzende Werner Proff 21 Mitglieder begrüßen, ein besonderer Gruß galt unserem Schifferseelsorger Pastor Werner Paquet, der extra aus Duisburg angereist war und unseren Ortsbürgermeister Frank Kalkofen.

Kalkofen richtete auch ein Begrüßungswort an die Versammlung mit einem Dank an Flaggenwärterin Karin Reitz für die Beflaggung des Mastes und die Reinigungsarbeiten am Umfeld des Mastes.

Die Tagesordnung ging allen Mitgliedern zu, Einwände oder Änderungswünsche gab es keine. Eine kurze Begrüßung richtete Pastor Paquet an die Versammlung und gab einige Einblicke in seine Arbeit, da sich auch einiges für ihn geändert hat.

2. Totenehrung:

Gedacht wurde unseren, im letzten Jahr, verstorbenen Mitgliedern: Philipp Konradi, Regina Hermann und Heinz Scherf sowie allen verstorbenen Mitgliedern des Vereins, mit einem kurzen Gedenken, Pastor Paquet: „Herr gib ihnen die ewige Ruhe und nimm sie auf in deinen Frieden.“

3. Mitgliederehrung:

Geehrt wurde durch den 1. Vorsitzenden für 25jährige Treue zum Verein Kläre Schweiker, die krankheitsbedingt nicht an der Versammlung teilnehmen konnte, dies wurde zu Hause bei ihr am nächsten Tag nachgeholt, für 40 und 50 Jahre Treue zum Verein wurden Herr Hans Kremper und Herr August Köhler mit einem Präsent und Ehrenurkunde geehrt, außerdem wurde letzterer zum Ehrenmitglied ernannt.

4. Tätigkeitsbericht:

Der Tätigkeitsbericht aus 2011 wurde vom Schriftführer verlesen, es gab keine Beanstandungen und Einwände.

5. Kassenbericht/Kassenprüfbericht:

Die Kassenprüfberichte für Verein und Museum wurden vom Kassenprüfer Martin Weinand vorgetragen, es gab keine Beanstandungen und Einwände. Auf Befragen der Versammlung durch die Kassenprüfer wurde dem Vorstand, bei dessen Enthaltung, Entlastung erteilt.

6. Wahl eines Kassenprüfers:

Auf Vorschlag wurde als neuer Kassenprüfer Günter Salzlg gewählt.

7. Wahl des neuen Vorstandes:

Als Wahlleiter wurde Frank Kalkofen bestimmt. Kalkofen befragte den amtierenden Vorstand, ob er bereit wäre die Geschicke des Vereins weiter zu leiten, bis auf Schriftführer und Kassierer Helmut Heimes, der aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr kandidieren wollte, waren alle Vorstandsmitglieder bereit die nächsten drei Jahre die Geschicke des Vereins weiter zu leiten. Aus der Versammlung wurde nun zum Schriftführer und Kassierer Stefan Rist vorgeschlagen, dieser war bereit dieses Amt zu übernehmen. Helmut Heimes war bereit als Beisitzer ein Jahr lang den neuen Schriftführer und Kassierer als Beisitzer zu unterstützen. Auf Befragung der Versammlung wurde eine offene Wahl gewünscht, die Wahl ergab ein einstimmiges Votum für den neuen Vorstand.

Vorstand:

1. Vorsitzender Werner Proff,
 2. Vorsitzender Alfred Leyendecker,
 Schriftführer und Kassierer Stefan Rist.
 Beisitzer: Peter Gras, Karl-Heinz Heimes, Franz Heimes, Karin Reitz und für ein Jahr Helmut Heimes.

8. Verschiedenes:

Da es keinen Nachwuchs aus dem Schifferberuf mehr gibt kam es zu einer Diskussion über das Weiterbestehen des Vereins, es wurden einige Möglichkeiten erörtert die aber zu keinem Ergebnis führten.

Jahresausflug: Der Ausflug wurde auf Mittwoch, den 13 Juni festgelegt und geht nach Speyer ins Technikmuseum.

Der Verein hat einen Beamer für das Museum gekauft, es wird demnächst einen Videoabend geben wo Schifffahrt aus der vergangenen Zeit gezeigt wird, Näheres wird noch bekannt gemacht.

Da es keine Wortmeldungen mehr gab schloss der Vorsitzende gegen 18:30 Uhr die Versammlung, wünschte den Mitgliedern einen guten Nachhauseweg und Pastor Werner Paquet eine gute Heimreise nach Duisburg.

Geschrieben nach Stichworten aus der Versammlung.

5. Februar 2012

H. Heimes · Schriftführer



Es verstarb am 2. März 2012 der ehemalige Schifferseelsorger in Antwerpen, aalmoezenier

Machar Verhaeghe,

beliebt und bekannt wegen seiner persönlichen Bescheidenheit, Frömmigkeit und Menschenfreundlichkeit, getragen von einer großen Gottesfurcht – tiefem Glauben.



Bitte wir den Herrn, dass er ihm gnädig sei!

Aus dem Protokoll der Generalversammlung

St.-Nikolaus-Schifferverein Haren/Ems e.V.

am 6. Dezember 2011

<http://www.sankt-nikolaus-schiffer-verein-haren.de/> hier finden Sie weitere interessante Informationen zum Verein wie z.B. nebenstehende Stastik:

Anwesend waren laut Anwesenheitsliste 66 Vereinsmitglieder.

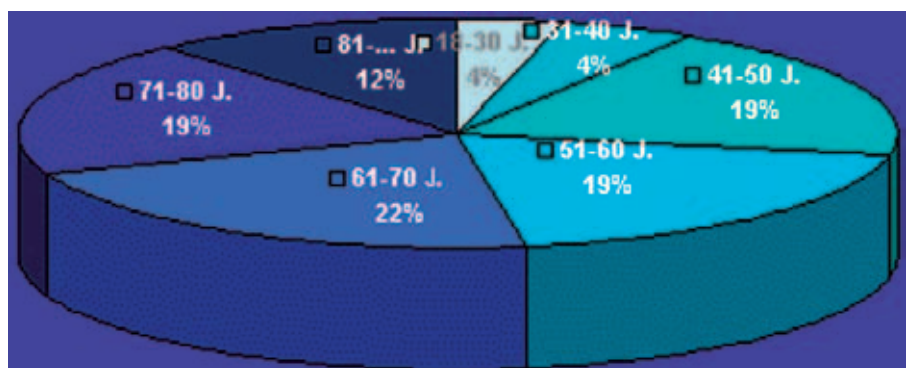
Top 1.

Der 1. Vorsitzende Gerd Janzen eröffnete die Sitzung mit dem Schiffergruß „Gott segne die Schifffahrt“. Die Mitglieder antworteten: „Gott segne sie“

Er begrüßte die anwesenden Mitglieder, und bedankte sich für ihr Kommen.

Top 4.

Unser 1. Vorsitzender gab einen Rückblick über die Aktivitäten des letzten Jahres. So wurde die Schifferruh von unserem Bischof Franz Josef Bode eingeweiht. Skat-und Knobel-Abend am 11. Februar 2011 war gut besucht. Leider musste die Fahrt nach Bari abgesagt werden wegen mangelnder Beteiligung. Am 15. Juni 2011 Seniorentag bei Witte. Zu Fronleichnam schmückten Mitglieder des Vorstandes den Altar auf der Punte. Im Juli 2011 Fahrradtour zum Heimathaus nach Emen, war mit 59 Vereinsmitgliedern wieder gut besucht. Für das leibliche Wohl sorgte unser Vereinswirt Witte. 11. September 2011 Stadtrat-Wahlen. Es kamen böse Nachfragen warum unser Vorstandsmitglied Bernd Hermes schriftlich um Unterstützung im Namen des Vereins gebeten hatte, andere Mitglieder hätten sich doch auch aufstellen lassen. Gerd Jaruen entschuldigte sich für die Mißverständnisse, die das Schreiben ausgelöst hätten. Es gab sogar einen anonymen Brief an unseren 1. Vorsitzenden Gerd Janzen,



worin er aufgefordert wurde sein Amt als Vorsitzender aufzugeben, er wäre wohl mit der Sache überfordert.

Bernd Koormann meldete sich zu Wort und gab zu bedenken, dass der St.-Nikolaus-Schifferverein ein gemeinnütziger Verein sei und sich nicht um Politik kümmern solle. Herr Koormann wurde darüber aufgeklärt, dass der Verein ein eingetragener Verein sei. Unser Rechtsbeistand Uwe Esders klärte die Mitglieder über den Sachverhalt auf. Nach Ende der Diskussion sagte Gerd Jaruen, wenn keiner der Anwesenden noch etwas einzuwenden habe, er dann auch in Zulunft nichts mehr davon hören wolle.

18. September 2011 Pfarrfest rund um den Dom. Der Verein half mit bei der Gestaltung und dem Verkauf. Im September 2011 100-Jahr-Feier von St. Martinus.

Am 8. Oktober 2011 Bezirksversammlung der Interessengemeinschaft. War sehr schwach besucht. Es wird überlegt ob es überhaupt noch

Sinn macht diesen Termin weiterhin zu planen. 13. November 2011 Einladung von Pastor Maik Stenzel in Bad Laer, wird als Pastor in die Gemeinde eingeführt.

Am 6. Dezember 2011 Patronatsfest, Messe in der Heilig-Geist-Kapelle. In diesem Jahr ohne Kranzniederlegung, da der Schwester-Kunigunde-Platz noch Baustelle ist, danach gemütliches Beisammensein im Vereinslokal Witte.

Am 26. Dezember 2011, unser traditioneller Schifferball bei Witte war in diesem Jahr wieder besser besucht. Dann waren da noch etliche runde Geburtstage und Goldene Hochzeiten, bei denen der Vorstand vertreten war.

Im letzten Jahr konnte der Verein 14 Neuaufnahmen verbuchen. Dem gegenüber standen zwei Austritte, somit zählt der Verein aktuell 329 Mitglieder.

Haren, im Januar 2012
 Rudolf Koormann · Schriftführer
 Gerd Janzen · 1. Vorsitzender

St.-Nikolaus-Schifferverein Urmitz/Rhein e.V.

22.01. Jahreshauptversammlung im Gasthaus „Zum Anker“- Beginn 15 Uhr.

05.02. Abbau der Weihnachtsbäume in der Kirche mit acht Helfern. Es gab eine leckere Markklößchensuppe, die von Brigitte Elingshausen zubereitet worden war.

19.03. Umwelttag der Gemeinde Urmitz, für den Mittagstisch war wieder der Schifferverein zuständig, mit acht Helfern wurden diverse Getränke sowie eine deftige Erbsensuppe mit Würstchen zubereitet.

20.03. Bezirksversammlung in Oestrich - Winkel, nach der hl. Messe wurde anschließend die Generalversammlung abgehalten.

19.04. Verleihung der Ehrenbürgerwürde an die Altbürgermeister Erich Oden und Bürgermeister a.D. Manfred Kuhn, 1. Vorsitzender und 1. Kassiererin vor Ort.

28.04. Sicherungsbaumstämme zum Stellen vom Kirmesbaum, kontrolliert und einen Halteknoten erneuert. Drei Mitglieder vor Ort, Wolfgang Höfer, Peter Zöller und Friedhelm Elingshausen.

07.05. Kirmesbaum stellen mit vier Helfern vor Ort.

08.05. Am Festumzug durch Urmitz mit 21 Mitgliedern teilgenommen.

24.05. Neubürger-Empfang der Gemeinde Urmitz, 1-2 Vorstand vor Ort.

19.06. Ausflug zur Bundesgartenschau in Koblenz, mit 14 Mitgliedern ausgerüstet mit einem Lunch-Paket. Zusammengestellt von unserer Kassiererin Brigitte, einen schönen und erlebnisreichen Tag auf der Buga verbracht. Einer der Höhepunkte war die Fahrt mit der Seilbahn über den Rhein, dieser schöne Ausblick wird vielen noch lange in Erinnerung bleiben. Der Abschluss erfolgte dann beim gemütlichen Zusammensein im Vereinslokal „Zum Anker“.

13.08. Schokkermast versucht umzulegen, dabei festgestellt das der Mast im Kocher angebrochen ist und das Umlegen des Mastes eingestellt. Vor Ort als Helfer im Einsatz waren Toni Mohr, Dirk Schäfer, Willi Frings, Friedhelm Elingshausen; ein besonderes Dankeschön für seine Mithilfe an Rüdiger Alke.

25.10. Tagesfahrt mit dem Messschiff Burgund von Urmitz nach Bingen, diesmal waren wir mit 22 Mitgliedern an Bord. Wie im letzten Jahr war für die Verpflegung gesorgt, weiterhin hat unsere Liane alle noch mit einem leckeren Kuchen überrascht. Von unserem Mitglied Kapitän Hans- Joachim Reißig und der Besatzung wurden wir herzlich an Bord willkommen geheißen. Außerdem wurden wir von der an Bord anwesenden Labortechnikerin, über die Arbeiten im Labor bezüglich der vielfältigen und verschiedenen Messarten, der Wasserqualität und der Geschiebepben informiert. So das wir mit viel neu erworbenem Wissen, über den Rhein das Schiff in Bingen verlassen haben. Es ging dann mit der DB wieder zurück ins schöne Orms, wo wir dann im Gasthaus „Zum Anker“ den schönen Tag bei einem guten Essen und einem Glas Wein / Bier beendet haben.

13.11. Volkstrauertag mit einer Fahnenabordnung teilgenommen.

19.11. Döppekooche-Abend, dank der 10 gespendeten Döppekooche und dem Bier zum Selbstkosten-Preis, ließen es sich 42 Mitglieder und Gäste schmecken und verbrachten ein paar gemütliche Stunden zusammen.

10.12. Unser Nikolausball/Familienabend begann mit der hl. Messe um 18.00 Uhr; im Anschluss ging es dann unter der Begleitung des Spielmannszuges Urmitz zum Vereinslokal. Dort wartete ein leckeres Büffet und Live-Musik von dem Musiker Albrecht Ruesch auf die ca. 62 Mitglieder und Gäste, die einen gemütlichen Abend verbrachten. Nach den Ehrungen, Verleihen der goldenen Nadel für 40jährige Mitgliedschaft sowie der silbernen Nadel an die Mitglieder Gregor Will, in Abwesenheit, Friedhelm Elingshausen, Hiltrud Steuer, Günther Hainfellner, in Abwesenheit, und Josef Kessel sowie einer Gratulation zum 60. Geburtstag und zur Hochzeit von unserem Mitglied Hans-Joachim Reißig, ging es dann zum gemütlichen Teil über. Als Highlight hatten wir Besuch von unserem Nikolaus, der für einige etwas zum Nachdenken aus seinem Hl. Buch vorgetragen hat und für die Kinder eine Nikolaustüte sowie

für alle Gäste ein Weihnachtspäsent mitgebracht hatte.

Außerdem wurden wir von den Tanzsternchen, im Alter von 4 bis 13 Jahren unter Leitung der Trainerinnen Rita Britz und Carla Repp durch einen schönen Tanz-Mix erfreut, der allen sehr gefallen hat, so dass der Applaus nicht enden wollte.

Weitere Aktivitäten:

Die goldene Nadel für 40jährige Mitgliedschaft wurde verliehen an:

Friedhelm Elingshausen und Gregor Will.

Die silberne Nadel für 25jährige Mitgliedschaft wurde verliehen an:

Hiltrud Steuer, Günther Hainfellner und Josef Kessel.

Zum Geburtstag mit einem Präsent gratuliert wurden:

Willi Feuerpeil (80), Tilli Ungerbieler (70), Erich Scheidweiler (70), Jürgen Hellmuth (60), Helmut Goebel (60), Hans-Joachim Reißig (60), Peter Hommen (60), Karin Müller (70), Gregor Will (60).

Zur Hochzeit wurde dem Brautpaar Monika & Hans-Joachim Reißig mit einem Gutschein gratuliert.

Zur Goldenen Hochzeit wurden mit einem Gutschein im Wert von 50 Euro vom Vorstand gratuliert:

Annerose & Günther Schilkwitz
Karin & Karl Heinz Müller
Liane & Manfred Dilg

Krankenbesuche:

Arnold Samland, Horst Ungerbieler, Wilfried Helff,

Eingetreten im Jahr 2011 ist folgendes Mitglied: Jürgen Rünz

Ferner fand im Jahr 2010 an jedem 1. Dienstag im Monat unser monatlicher Stammtisch statt. Hierzu sind alle Mitglieder sowie deren Partner in unserem Vereinslokal ab 18:30 Uhr auch in diesem Jahr wieder herzlich eingeladen.

Volksbank Rhein-Ruhr eG,
Konto-Nr: 531 506 1222,
BLZ 350 603 86

An dieser Stelle danken wir allen, die die »Order« mit Bild- und Wortbeiträgen sowie ideell unterstützen.

Die Redaktion bittet um rechtzeitige Angabe von Terminen!

Redaktionsschluss für die „ORDER“ III/2012, 10. Mai 2012

Unpressuku

Arbeitsstelle der
Katholischen
Binnenschifferseelsorge
„ORDER“
Zwischen Strom und Kai

Herausgeber und Verleger:

Kath. Schifferseelsorge
47119 Duisburg-Ruhrort
Fabrikstraße 16

Telefon: (0203) 82973

Telefax: (0203) 81792

E-Mail: nikolausig@googlemail.com

Redaktion:

Pastor Werner Paquet · Schifferseelsorger

St.-Nikolaus-Schifferverein Ruhrort von 1880 eV

Protokoll Jahreshauptversammlung
25. März 2011

1. **Begrüßung**
durch die 2. Vorsitzende Monika Dünnwald, Friedhelm Legemann übernimmt den Glockenschlag.
2. **Bekanntgabe der Tagesordnung und Feststellung der stimmberechtigten Mitglieder**
Gegen die geänderte Tagesordnung gem. Tischvorlage gab es keine Einwände.
3. **Ehrung der verstorbenen Mitglieder**
Die Anwesenden erheben sich zu einem kurzen Gebet des Präses Werner Paquet zum Gedenken an die verstorbenen Kameraden: Winfried Fendel, Josef Kuhl und Dieter Rottmann.
4. **Verlesung und Genehmigung des Protokolls der JHV vom 16. April 2010**
Verlesung durch die 2. Vorsitzende Monika Dünnwald als kommissarische Schriftführerin.
Das Protokoll wird einstimmig angenommen.
5. **Jahresbericht des Schriftführers**
Verlesung durch die 2. Vorsitzende Monika Dünnwald als kommissarische Schriftführerin.
Das Protokoll wird einstimmig angenommen.
6. **Neuaufnahmen, Austritte und Ausschlüsse**
verstorben sind 3 Kameraden.
8. **Bericht Kassenprüfer und Entlastung des Vorstandes**
Entlastung wird von den Versammelten einstimmig erteilt.
9. **Neuwahl des 1. Vorsitzenden**
Durch den Tod des 1. Vorsitzenden Josef Kuhl wird die Neubesetzung dieser Position notwendig.
Aus der Versammlung schlägt Wahlleiter Präses Werner Paquet Monika Dünnwald als 1. Vorsitzende vor, sie ist bereit für dieses Amt zu kandidieren. Die anwesenden Mitglieder wählen Monika Dünnwald einstimmig bei eigener Enthaltung.
10. **Ersatzwahlen - 2. Vorsitzender, Schriftführer und Beirat**
Durch die Neubesetzung der Position 1. Vorsitzender wird die Neuwahl eines 2. Vorsitzenden notwendig.
Die anwesenden Mitglieder wählen Horst Legemann einstimmig bei eigener Enthaltung. Neuer Schriftführer: Wolfgang Dünnwald
12. **Jubilarehrung**
Herrn Bernhard Vogel wird im Oktober schriftlich zur 40jährigen Mitgliedschaft gratuliert. Er erhält zu diesem Zeitpunkt die übliche Urkunde und eine goldene Nadel.
13. **Termine 2011**
gem. Tischvorlage vom 25. März 2011 (s. Anlage) zusätzlich wurde der Termin für die Bezirksversammlung auf Freitag, den 11. November 2011 festgelegt
14. **Verschiedenes**
Bericht durch Pastor Paquet zur Entwicklung der Schifferseelsorge (s.a. Bericht Order IV/2010). Für die Wallfahrt nach Kamp-Bornhofen haben sich 10 Mitglieder angemeldet. Anmeldungen für den diesjährigen Ball der Schifffahrt wurden der Versammlung ebenfalls vorgelegt.

Pastor Werner Paquet und Monika Dünnwald danken den Anwesenden für ihre Mitarbeit und schließen die Versammlung um 21.50 Uhr. In einer Sitzungspause wurde ein kleiner Imbiss gereicht.

+ + + T E R M I N E + + +

- | | |
|--|---|
| Ostermontag
10.00 Uhr | 9. April 2012
Osterfestmesse in der St.-Maximilian-Kirche, anschließend gemeinsames Schifferfrühstück ♦ DU-Ruhrort |
| Freitag
19.30 Uhr | 20. April 2012
Jahreshauptversammlung
St.-Nikolaus-Schifferverein Ruhrort,
Taverne im Deutschen Haus ♦ DU-Ruhrort |
| Sonntag

10.00 Uhr
10.30 Uhr
11.15 Uhr
14.00 Uhr | 6. Mai 2012
Schifferwallfahrt ♦ Kamp-Bornhofen,
anschl. Versammlung der »IG Schiffervereine«
Sammeln am Flaggenmast
Beginn der Prozession
Festmesse · anschl. Essen beim „Singenden Wirt“
Versammlung der »Interessengemeinschaft Schiffervereine« |
| Sonntag | 20. Mai 2012
Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine,
Bezirk I Oberrhein/Neckar entfällt , wegen des
Katholikentages in Mannheim |
| Pfingstmontag | 28. Mai 2012
40 Jahre Schifferseelsorge in Nimwegen |
| Samstag
Sonntag | 2. Juni 2012 bis
3. Juni 2012
150 Jahre Schiffer-Verein Beuel 1862 eV |
| Sonntag | 3. Juni 2012
Schiffertag in Nackenheim |
| Donnerstag | 7. Juni 2012
Fronleichnamsprozession ♦ Duisburg-Ruhrort |
| Freitag
Montag | 17. August 2012 bis
20. August 2012
Hafenfest ♦ Duisburg-Ruhrort |
| Sonntag | 30. September 2012
Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine,
Bezirk II Main ♦ Dorfprozelten |
| Sonntag | 20. Oktober 2012
Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine,
Bezirk IV Niederrhein/Kanalgebiet ♦ Haren/Ems entfällt |
| Freitag
19.30 Uhr | 9. November 2012
Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine,
Bezirk IV Niederrhein/Kanalgebiet ♦ Ruhrort,
Taverne im Deutschen Haus |
| Sonntag

10.00 Uhr
14.00 Uhr | 9. Dezember 2012
Schiffswallfahrt zu Ehren des Hl. Nikolaus zu Assmannshausen
Festmesse
Sammeln und Beginn der Prozession am Flaggenmast bzw.
der Nikolaus-Kapelle |
- Außerdem jeder 1. Montag im Monat**
ab 19.00 Uhr offener Monatstreff des St.-Nikolaus-SV Ruhrort
„Taverne im Deutschen Haus“

Alle Angaben ohne Gewähr.

Termine ab Januar 2013

werden in der Order III bekannt gegeben.

*Weitere Termine und nähere Einzelheiten stehen bei
Redaktionsschluss noch nicht fest.*

Familiennachrichten II. Quartal 2012

Assmannshausen

- 4. 4. Dieter Unger
- 11. 4. Heinrich Hermann
- 24. 4. Bernd Münstermann
- 5. 5. Elisabeth König
- 7. 5. Mahmud Sarfaras
- 10. 5. Franz Werner Strieth
- 11. 5. Horst Fluhner
- 17. 5. Erich Winter
- 22. 5. Horst Schäfer
- 2. 6. Eva Lange
- 10. 6. Matthias Schneider
- 14. 6. Eugen Grötenhard
- 30. 6. Hans Volker Lange

Dorfprozelten

- 5. 4. Bruno Wolz
- 5. 4. Sigismund Endres
- 14. 4. Karl Umscheid
- 14. 4. Ludwig Umscheid
- 15. 4. Meinrad Brand
- 29. 4. Wolfgang Riedel
- 1. 5. Bernhard Arnold
- 5. 5. Alfred Zöllner
- 6. 5. Manfred Wolz
- 11. 5. Klemens Brand
- 11. 5. Wilhelm Brand
- 21. 5. Dieter Wolz
- 24. 5. Willi Zöllner
- 28. 5. Edwin Arnold
- 31. 5. Trudbert Reinthaler
- 2. 6. Franz Pfeifer
- 10. 6. Wolfgang König
- 28. 6. Gerda Hohmann

Erlach

- 7. 4. Frieda Völker
- 20. 4. Waltraud Zentel
- 26. 4. Georg Will
- 30. 4. Anna Fleckenstein
- 7. 5. Elisabeth Adler
- 21. 5. Konrad Brunnemer
- 23. 5. Horst Herrmann
- 8. 6. Helga Hortig
- 12. 6. Edgar Endres
- 28. 6. Arno Bätz
- 29. 6. Paul Bauer

Faulbach

- 15. 4. Horst Wolf
- 16. 4. Wolfgang Fleckenstein
- 18. 4. Willi Weber
- 26. 4. Walter Fries
- 5. 5. Herbert Hablawetz
- 23. 5. Horst Repkow
- 3. 6. Ludwig Hörst
- 14. 6. Willi Reisingel
- 16. 6. Hans Simon
- GOLDENE HOCHZEIT FEIERN**
- 19. 5. Mechthild & Kurt Müssig

Freudenberg

- 76 J. 4. 4. Anton Dölger
- 68 J. 27. 4. Klara Baumgärtner
- 68 J. 25. 5. Karl Elbert
- 79 J. 5. 6. Günther Werner
- 76 J. 27. 6. Pfarrer Hans Bender
- 69 J.
- 72 J. **Greffern**
- 65 J. 8. 4. August Schlörb
- 71 J. 25. 4. Erich Fraß
- 67 J. 1. 5. Kurt Friedmann
- 71 J. 2. 5. Gertrud Friedmann
- 92 J. 22. 5. Hans-Peter Kiefer
- 68 J. 26. 5. Günter Bader
- 26. 5. Georg Hofen
- 77 J. 27. 5. Oswald Friedmann
- 66 J. 28. 5. Hermann Strohmeier
- 76 J. 30. 5. Adolf Hirth
- 63 J. 5. 6. Gisbert Weis
- 77 J. 10. 6. Josef Boes
- 74 J. 11. 6. Otto Künz
- 83 J. 27. 6. Josef Stolz
- 73 J. **IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:**
- 63 J. 22. 1. Franz Zimmermann
- 86 J.

Haren-Ems

- 70 J. 1. 4. Hermann Schepers
- 77 J. 2. 4. Rudolf Litmeyer
- 72 J. 10. 4. Lambert Runde
- 79 J. 22. 4. Johann Held
- 81 J. 27. 4. Johann Brügge
- 67 J. 27. 4. Kasper Brügge
- 77 J. 30. 4. Hermann Schepers sen.
- 6. 5. Bernhard von Lintel
- 77 J. 16. 5. Hermann Schepers
- 67 J. 22. 5. Stefan Sibum
- 71 J. 24. 5. Laurenz Litmeyer
- 92 J. 30. 5. Hans Gerdes
- 83 J. 3. 6. Hermann Held
- 69 J. 4. 6. Gerhard Janzen
- 82 J. 7. 6. Bernhard Cordes
- 68 J. 13. 6. Rudolf Wermes
- 78 J. 14. 6. Gerhard Rohden
- 64 J. 18. 6. Adolf Cordes
- 66 J. 25. 6. Gerhard Wessels
- 25. 6. Tim von Lintel
- 75 J. 28. 6. Josefa Schepers
- 64 J. 29. 6. Adolf Wessels
- 78 J. 30. 6. Wilhelm Litmeyer
- 77 J. 30. 6. Wilhelm Wessels
- DIAMANTENE HOCHZEIT FEIERTEN**
- 69 J. 20. 1. Katahrina & Johann Held
- 69 J. **GOLDENE HOCHZEIT FEIERTEN**
- 74 J. 24. 2. Anneliese & Franz Cosse
- 84 J. **IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDEN GERUFEN:**
- 25. 1. Enno Lohmann
- 4. 2. Johann Held

Haßmersheim

- 75 J. 1. 4. Erich Decker
- 73 J. 6. 4. Karl Schadt
- 90 J. 22. 4. Heinrich Fuchs
- 82 J. 9. 5. Friedel Raab
- 75 J.

Hirschhorn

- 4. 4. Anneliese Öhrig
- 78 J. 6. 4. Paul Riedel
- 85 J. 26. 4. Uwe Thiele
- 74 J. 20. 6. Emil Jeske
- 69 J. 21. 6. Gisbert Hanauer

Kamp-Bornhofen

- 75 J. 8. 4. August Köhler
- 91 J. 2. 5. Kurt Rosbach
- 73 J. 14. 5. Hugo Müller
- 72 J. 23. 5. Hans Kremper
- 84 J. 27. 5. Wilfried Ruckes
- 70 J. 3. 6. Helmut Heimes
- 77 J. 4. 6. Meindert Koning
- 74 J. 14. 6. Maria Schaden
- 79 J. 21. 6. Liesel Schaden
- 93 J. 29. 6. Marie-Luise Mies

Knetzgau

- 90 J. 2. 3. Ewald Altschwager
- 76 J. 7. 4. Robert Hauck
- 77 J. 2. 5. Otto Mergenthaler
- 89 J. 11. 6. Reinhold Mergenthaler
- 76 J.

Mannheim

- 81 J. 3. 4. Macelina Rings
- 73 J. 22. 4. Maria Petrenzens
- 83 J. 25. 4. Oliver Boumann
- 86 J. 15. 6. Annefried Specht
- 77 J.

Neckargerach

- 90 J. 5. 4. Karin Wiegel
- 88 J. 16. 4. Ignaz Riedle
- 73 J. 24. 4. Franz Fuchs
- 86 J. 28. 4. Wolfgang Wüst
- 74 J. 3. 5. Agathe Link
- 76 J. 3. 5. Bertram Kirchesch
- 84 J. 3. 5. Felix Link
- 85 J. 7. 5. Adele Veith
- 80 J. 8. 5. Brigitte Schlüter
- 85 J. 10. 5. Annette Gröhl
- 79 J. 11. 5. Hubert Fischer
- 86 J. 11. 5. Rainer Moraw
- 73 J. 4. 6. Herrmann Bell
- 5. 6. Pia Schnörr
- 16. 6. Trudel Senftleber
- 23. 6. Maria Schmider
- 27. 6. Norbert ANgstmann

Ruhrort

- 39 J. 10. 4. Norbert Kuhlmann
- 84 J. 11. 4. Helga Winkowsky

- 72 J. 16. 4. Philipp Bildstein
- 84 J. 16. 4. Hans-Joachim Lensing
- 76 J. 18. 4. Tobias Quernhorst
- 86 J. 21. 4. Bernhard Vogel
- 66 J. 24. 4. Wienand Croy
- 26. 4. Uwe Thiele
- 27. 4. Horst Legemann
- 86 J. 28. 4. Manfred Klinkert
- 86 J. 1. 5. Rainer Floer
- 57 J. 7. 5. Heidi Landsmeer
- 76 J. 12. 5. Dr. Kurt Schrömgens
- 64 J. 25. 5. Peter Fendel
- 27. 5. Peter Stoffels
- 11. 6. Franziskus Schramm
- 12. 6. Wolfgang Dünnwald,
- 60 J.

Wellmich-Ehrenthal

- 71 J. 21. 5. Werner Spitzlay
- 71 J.



©hadu



Hier wollen wir gratulieren, Anteil nehmen und informieren.

Wir bitten um Nachsicht, sollten wir jemanden vergessen haben. Bitte benachrichtigen Sie uns und wir werden uns (ver)bessern.

Senden Sie Ihre Familiennachrichten an:

nikolausig@googlemail.com

Geburtstagslisten, die nicht gemeldet wurden, können wir leider nicht mehr berücksichtigen, auch wenn die Daten aus dem Vorjahr evtl. noch vorhanden sind.



Allzeit gute Fahrt, in Gottes Namen.



- 41 J.
- 69 J.