

**Nichts dem Zufall überlassen**

Internes Talentmanagement bei der Duisburger Imperial Shipping Group

Seite 12 - 13

**DTG-Chef Hans Egon Schwarz**

Eine Abschiedsfeier voller Sympathien, Herzlichkeiten und Erinnerungen an 50 Jahre Arbeit

Seite 14-16

**Juni-Hochwasser 2013**

Bericht der Bundesanstalt für Gewässerkunde gibt einen ersten Überblick

Seite 39



**Alles aus einer Hand:**  
Umfassender Versicherungsschutz für  
Kasko, Maschine, Elektronik, Haftpflicht.

**esa EuroShip:**  
Kompetent. Flexibel. Innovativ.


[www.esa-allianz.de](http://www.esa-allianz.de)


# **Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen**

## **Signale und Regeln für die Berufs- und Sportschifffahrt**

Bereits dreiviertel Jahr nach dem Erscheinen der aktualisierten Ausgabe der „Signale der Binnenschifffahrt“ (1996 Binnenschifffahrts-Verlag Duisburg, 2012 F. Barg Verlag Düsseldorf) liegt mit diesem Buch nun eine weitere Aktualisierung vor. Änderungen in der Gestaltung des bisherigen Buches, Änderungen in der Rheinschifffahrts-Polizeiverordnung und insbesondere die neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar ab dem 1.12.2013 machten die Neuauflage erforderlich. Um gleichzeitig der engen Verbindung zwischen Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt sowie Berufs- und Sportschifffahrt Rechnung zu tragen, haben wir den Titel des Buches angepasst.



### **Und das finden Sie in dem Buch:**

- aktuelle Auszüge aus den wichtigsten Polizeiverordnungen für die Schifffahrt auf den deutschen Binnen- und Seewasserstraßen
- Abbildungen und Erläuterungen der an den Ufern aufgestellten Zeichen,
- detaillierte Beschreibungen der Tag- und Nachtbezeichnungen der Fahrzeuge während der Fahrt und beim Stillliegen,
- Notsignale,
- Zeichen an Brücken und Schleusen,
- schwimmende und feste Fahrwasserzeichen,
- Schallsignale und Signalmittel.
- wichtige Anschriften und Rufnummern für die Sport- und Berufsschifffahrt
- die neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar ab 1.12.2013

Eben alles, was Schiffs- und Bootsführer zum sicheren und vorschriftsmäßigen Betrieb ihres Wasserfahrzeugs wissen sollten. Das Büchlein passt wegen seines A6-Formates in die Brusttasche eines Hemdes und in jede Handtasche.

**Preis € 10,00 inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands. Andere Länder zuzüglich € 3,45 Porto.**

### **Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen**

ISBN 978-3-9813124-4-7

Dr. Regina Winterberg, Friedbert Barg

Preis € 10,- inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands.

Andere Länder zuzügl. € 3,45 Porto.

Friedbert Barg Verlag

Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684

**Bestellungen per E-Mail an: [signale@barg-verlag.de](mailto:signale@barg-verlag.de)**





Friedbert Barg  
Herausgeber

**Die Gewerkschaft ver.di ruft ihre Mitglieder aus der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zum Streik am 8. Juli auf. Die Würzburger MSG befürchtet schlimme Auswirkungen und wendet sich an den Vorstand der Gewerkschaft**

## Ein WSV-Streik träfe besonders die Partikulierschifffahrt

**D**ie Reform der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und die Einrichtung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) haben für Unruhe gesorgt. Unruhe unter den Mitarbeitern in den verschiedenen Bereichen der bisherigen WSV. In vielen Fällen hat sich die Unruhe sogar in Unmut verwandelt.

Dabei ist erstaunlich, dass dieser Unmut gar nicht so sehr die Reform an sich betrifft. Von der sagen sogar viele der insgesamt rund 13.000 WSV-Mitarbeiter dass sie durchaus erforderlich und fällig sei. Der Unmut befasst sich überwiegend mit der praktischen Durchführung der Reform. Ein Amtsleiter formulierte es im Gespräch mit dem Schifffahrts-Magazin recht drastisch: „Die Reform selbst ist durchaus in Ordnung, aber die Umsetzung ist stümperhaft und nicht durchdacht!“

Die Verärgerung unter den Mitarbeitern ist anscheinend so groß, dass sich die Gewerkschaft ver.di veranlasst sieht, die Beschäftigten im Geschäftsbereich des Bundesverkehrsministeriums zum Streik aufzurufen.

Wenn die Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung respektive der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt dem Aufruf der Gewerkschaft folgen, kann sich das zu einem großen Problem für die deutsche - und auch europäische - Binnenschifffahrt auswirken.

Die Würzburger Mainschifffahrts-Genossenschaft MSG hat sich deshalb in einem Schreiben, das der Redaktion des Schifffahrts-Magazins vorliegt, an den Bundesvorstand der Gewerkschaft gewandt und genau darauf hingewiesen: „Die deutschen Partikuliere sind dem Ende der letzten Finanzkrise von teilweise ruinösem

Konkurrenzdruck, verfallenden Frachten, steigenden Personal- und Betriebskosten und signifikanten Überkapazitäten aus dem westlichen Ausland bedroht.“

In dem Schreiben der Genossenschaft heißt es weiter, dass die Streikaktionen auch kleine Familienbetriebe treffen würden, die für verschiedene Binnenschifffahrtsspeditionen im Einsatz sind und 2013 stärker denn je um ihre Zukunft und ihr Überleben kämpfen müssen.

Die MSG-Vorstände Martin Staats und Manfred Mohr machen die Gewerkschaft auch darauf aufmerksam, dass sie mit den Streikaktionen weder die betroffenen Bundesministerien trafen, noch Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer als Chef des Hauses, das die Federführung über „die handwerklich dilettantische und verpfuschte Reform“ hat. Nein, die Aktionen trafen die beschriebenen Familienbetriebe, die gerade jetzt mehr denn je auf ein Funktionieren von Schleusen, Bauhöfen und Verwaltungen angewiesen seien. Abschließend appelliert die MSG an die Gewerkschaft, in der deutschen Binnenschifffahrt und ihren Verbänden Mitstreiter für die Sache der Gewerkschaftsmitglieder und gegen diese WSV-Reform zu sehen.

Wie auch immer der Appell der Genossenschaft von der Gewerkschaft aufgenommen und vielleicht umgesetzt wird, - es darf nicht passieren, dass die deutschen Partikuliere darunter zu leiden haben und in ihrer Existenz gefährdet werden.

Die Streikenden sollten das berücksichtigen, - wenn es denn zum Streik auf und an den Wasserstraßen kommen sollte. ■

### Die bisherigen WSD-Präsidenten gehören jetzt zur GDWS-Leitung

**A**uf Anfrage des Schifffahrts-Magazins teilte die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt mit, dass die Präsidenten/die Präsidentin der ehemaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen gehören seit 1. Mai 2013 jetzt zur Leitung der GDWS gehören. In der Aufbauphase gliedert sich die GDWS in fünf Abteilungen:

Leiter GDWS: Präsident Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte,

Leiter der Zentralabteilung und Vizepräsident: Dirk Schwardmann (bisher Referatsleiter im BMVBS),

Leiter der Abteilung Schifffahrt: Michael Wempe (bisher Präsident der WSD West, Münster),

Leiter der Abteilung Wasserstraßen: Heinz-Josef Joeris (bisher Präsident WSD Südwest, Mainz),

Leiter der Abteilung Recht/Planfeststellung: Ingelore Hering (bisher Präsidentin WSD Mitte, Hannover),

Leiter der Abteilung Umwelt/Gewässerbewirtschaftung: Detlef Aster (bisher Präsident der WSD Süd, Würzburg),

Klaus Frerichs (bisher Präsident der WSD Nordwest, Aurich) wird Leiter der neuen Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen in Aurich.

In den vorzeitigen Ruhestand versetzt wurde Thomas Menzel (bisher Präsident der WSD Ost, Magdeburg). fb ■

## Schifffahrt

- Gastkommentar von MSG-Vorstand Martin Staats  
**Dreiste Diskussionen um den Ausbau der Donau** 6
- SPC erhöht Binnenschifffahrts-Präsenz im Netzwerk  
**DTG und MSG werden neue Mitglieder im SPC** 7
- Vertriebs- und Marketing-Spezialist  
**J. Eichler neuer A-Rosa-Chef** 8
- Auf Einladung der Gesellschaft für  
Internationale Zusammenarbeit  
**Kongo-Schifferschule zu Besuch im SBK** 8
- Georg Hötte als Verbandspräsident gewählt  
AdB und BDB fusionieren 9
- Schreibwettbewerb am Schiffer-Berufskolleg Rhein  
Kurzgeschichten aus der Binnenschifffahrt  
**Nathalie Moser + Cedric Warneke:  
Von Trauer und Einsamkeit** 10



- Plenarsitzung der Moselkommission in Luxemburg  
**Der Abgabentarif für die Mosel wird auch 2013  
nicht verändert** 11
- Ausbildung zum Schiffsführer nicht dem Zufall überlassen  
**Internes Talentmanagement bei Imperial 12**
- DTG-Vorstand Hans Egon Schwarz verabschiedet  
Eine gewaltige Stimme der deutschen Binnenschifffahrt 14

- transport logistic 2013  
**Wachsende Internationalität und  
Optimismus in München** 18
- Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen und  
Deutscher Speditions- und Logistikverband  
**Probleme der Verkehrsinfrastruktur gemeinsam lösen** 20
- Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar  
**WESKA 2013 erschienen** 24
- Maritime Technologien  
**Statustagung im Dezember** 24
- Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland  
**Förderung der Ausbildung von Seepersonal** 24
- Neue ISL Studie zur Schwergutschifffahrt  
Heavy Lift Shipping 25

## Schiffstechnik

- Seit Juni 2013  
**Schottel-Reparaturzentrum in Wismar** 25
- Neues Peilschiff auf dem Rhein  
**PS „Mercator“ lotet die Rheinsohle aus** 26
- Die Vorschriften sollen ab dem 1. Januar 2018 gelten  
**Erster Schritt zur Emissionsminderung im Seeverkehr f  
ür große Schiffe in der EU** 27
- Der Newcomers´ Pavillon als Marktplatz der  
boomenden Kreuzfahrtbranche / Seatrade Europe vom  
24. bis 26. September 2013 in Hamburg  
**Neue Geschäftsfelder erschließen** 28
- Zwei Motoren, zwei Wellen, zwei Propeller, zwei Ruder  
**SWATH - ein sehr außergewöhnlicher Schiffstyp** 30
- Ungehinderter Weitblick auf vorbeigleitende  
Landschaften  
**Traumschiff für Seen und Flüsse** 32
- VDMA: Deutsche Technologien für den Schiffbau  
und die Offshore-Industrie bewähren sich auf  
neuen Absatzmärkten  
**Auftragseingänge Grund zu Optimismus für 2013** 34

**TITELBILD** Hans Egon Schwarz hat sich nach 50 Jahren im Dienst der DTG von Freunden und Geschäftspartnern verabschiedet. Lesen Sie dazu auch den Bericht auf den Seiten 14 -16 dieser Ausgabe. Foto: Friedbert Barg

### Impressum

# Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für ShortSea, Binnenschifffahrt, Häfen und Schiffstechnik

Gegründet 2008

als **Schifffahrt-online**

Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

#### Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg  
Fachverlag Schifffahrt und Wasserstraßen

Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf  
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

#### Redaktion

Friedbert Barg (gesamtverantwortlich)

f.barg@schifffahrts-magazin.de

#### Online-Redaktion

Sylvia Arit (sylvia-arit@schifffahrts-magazin.de)

#### Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht (Basel), Peter Baumgartner (Österreich), Gabi Böhm (Trier), Petra Grünendahl (Duisburg), Sabo Krebs (Schiffstechnik), Jenny May (Berlin), Dr. Carola Siedhoff (Hamburg), Zeljko Stojanovic (Düsseldorf).

#### Anzeigen

##### Michael Spahn

Hafenstraße 9, 55118 Mainz  
Tel. +49 (0)6131-627 46 26, Fax +49 (0)6131-275 61 64  
m.spahn@schifffahrts-magazin.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 6/2012 vom 01.01.2012

Tagesaktuelle Nachrichten im Internet auf [www.schifffahrts-magazin.de](http://www.schifffahrts-magazin.de)

## Häfen / Wasserstraßen

- Grenzüberschreitende Verkehrs- und Logistiktagung des Interregionalen Gewerkschaftsrates (IGR) **Mit Kooperationen künftige Herausforderungen meistern** 36
- Das Juni-Hochwasser 2013 in Deutschland **BfG-Bericht gibt einen ersten Überblick** 37
- Sacrow-Paretzer Kanal (Foto unten) **Ausbau für moderne Großmotorgüterschiffe und Schubverbände** 38



## Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

## Inserentenverzeichnis

*Wir empfehlen diese Anzeigen Ihrer Aufmerksamkeit.*

Atlas-Schiffahrt	10
Bavaria Agentur GmbH	12
CFNR	23
DTG eG	21
esa-Allianz	5 + Titelseite
Fördergesellschaft Museum der Deutschen	
Binnenschifffahrt	4. Umschlagseite
Hafen Mannheim	20
Henkelhausen GmbH	5
HTAG	18
Kleinholz Ruhrort	5
Magnetrol	29
MSG eG	5 + 13
Schwarz-Technik GmbH	5 + 33
Schiffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen	
Signale und Regeln für Berufs- und Sportschiffer	U2
Schulschiff Rhein	11
Wernz GmbH	32
Wittig Schiffsausrüstung	15



Seiten 39 - 47

## Kompetente Partner für Schifffahrt und Häfen



**Kleinholz-Ruhrort**

Ausführung aller Schiffsreparaturen über Wasser  
Anker- und Seilwinden  
Schweiß- und Reparaturboot

Alte Duisburger Str. 16, 47119 Duisburg (Ruhrort)  
Telefon 0049 - (0) 203 - 8 26 77 / Fax 0049 - (0) 203 - 8 89 34  
www.kleinholz-winden.de info@kleinholz-winden.de

**HENKELHAUSEN.**

ZUVERLÄSSIGKEIT BRAUCHT KOMPETENZ

- Neu- und AT-Dieselmotoren
- Service Mittel-/ Großmotoren
- 24h Kundendienst

T +49 (0) 21 51 / 57 4-0  
www.henkelhausen.de

Partner von: 



**schwarz technik**

Generalvertretung **SWISS RADAR**

Vom Autopiloten bis zum Radar – alles aus einer Hand!

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



**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-Schiffmotoren und Werftbetrieb Dörflingsee

**MSG**  
ships & more

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

Expertise seit über 95 Jahren

Alles aus einer Hand:  
Umfassender Versicherungsschutz für Kasko, Maschine, Elektronik, Haftpflicht.

**esa EuroShip:**  
Kompetent. Flexibel. Innovativ.



www.esa-allianz.de

esa

Ein Unternehmen der Allianz

MSG-Vorstand Martin Staats

## Dreiste Diskussionen um den Ausbau der Donau

Das Hochwasser in Bayern hat zu schlimmen Folgen geführt, nicht nur für die Menschen in den betroffenen Regionen entlang der Donau, sondern auch für die Industrie und den Dienstleistungssektor. Hier ist nicht nur ein direkter materieller Schaden durch Überschwemmungen entstanden, sondern es kam oftmals zu nicht absehbaren Folgeschäden durch Produktions- und Leistungsausfälle bedingt durch lange Unterbrechungen der Lieferkette. Allein im Bereich der Binnenschifffahrt in Bayern und Österreich wird das Hochwasser mit seinen Nachwirkungen, Stauungen und defekten Schleusenanlagen für Millionen-schäden sorgen. Einzelne, kleine familiengeführte Unternehmen, die nur ein oder max. zwei Schiffe betreiben, sind in ihrer Existenz bedroht. Der Schaden ist beträchtlich. Die Schifffahrt als der umweltfreundlichste Transportträger lebt zwar schon seit ihrem Bestehen mit diesen Elementen, diesmal hat es allerdings auch sie schlimm getroffen, die Konsequenzen sind noch lange nicht ausgestanden.

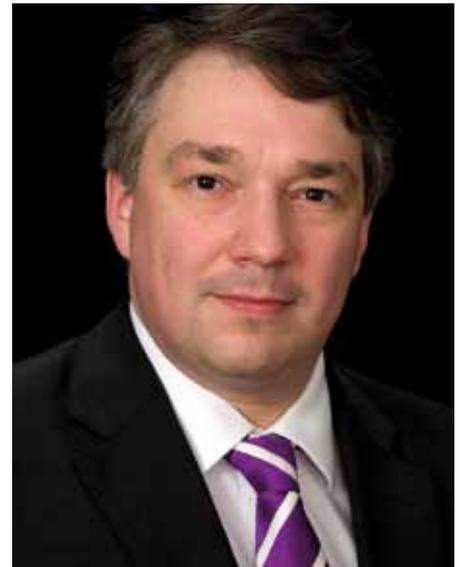
Während sich nun aber die Betroffenen bemühen, die entstandenen Schäden zu beheben - und dabei von einer nicht für möglich gehaltenen Welle der Hilfsbereitschaft und Solidarität unterstützt werden – und während die Politik nicht nur Hilfsprogramme für die Geschädigten auflegt, sondern auch über die Konsequenzen für den künftigen Hochwasserschutz diskutiert, beginnt von interessierter Seite schon wieder das alte Ritual der Schuldzuweisung und der Legendenbildung.

Es ist nicht nur ärgerlich, sondern sogar schon dreist, wenn nun versucht wird, zwischen der Hochwasserschutzkatastrophe und der Diskussion um den Donauausbau einen ursächlichen Zusammenhang herzustellen.

In den letzten 15 Jahren wurden zwischen Straubing und Vilshofen knapp 30 Hochwasserschutzmaßnahmen fertiggestellt, weit über 100 Mio. € wurden dabei verbaut – und alle diese neuen Projekte haben den Fluten standgehalten. Niemand kann sagen, wie hoch die Schäden ohne diese Maßnahmen ausgefallen und ob nicht auch Menschenleben zu beklagen gewesen wären.

Durch die EU-Studie zum Donauausbau liegt ein komplettes Hochwasserschutzkonzept für die gesamte Strecke vor, das in Planfeststellungstiefe ausgearbeitet ist. Es hat in der Vergangenheit nicht am Geld oder am Willen zur Umsetzung des Hochwasserschutzes gefehlt. Auch die pauschalen Schuldzuweisungen an die Landwirtschaft sind nicht berechtigt. Keine einzige Maßnahme wurde verzögert oder gar zurückgestellt, weil die Landwirte nicht die benötigten Flächen bereitgestellt hätten.

Dass es nicht noch schneller ging, liegt an der Dauer der Verfahren. Ein bis zwei Jahre hat es oft gedauert, bis der erste Spatenstich erfolgen konnte und die meisten Einwendungen kamen von denen, die heute versuchen, den Donauausbau zum Schuldigen zu erklären. Alle Klagen gegen Hochwasserschutzprojekte, sei es Vorlandmanagement



Martin Staats

oder Deichprojekte, werden von der Naturschutzseite geführt.

Der Unmut der Landwirtschaft bezog sich nicht auf die Flächen, die für Deiche benötigt wurden, sondern auf den zusätzlichen Ausgleichsbedarf in mindestens gleicher Höhe. Eine schnelle und effektive Fertigstellung des Hochwasserschutzes wird daher nur möglich sein, wenn die Genehmigungsverfahren schneller als bisher durchgeführt werden können und wenn man bereit ist, eine vernünftige Balance zwischen dem Gefahrenrisiko für Leib und Leben einerseits und ökologischen Belangen andererseits zu definieren. Nur dann kann auch Schaden für die Natur abgewendet werden.

Wer jetzt weiterhin mit Maximalforderungen auftritt und diese dann noch mit falschen Behauptungen untermauert, zeigt damit, dass ihm Gruppeninteressen wichtiger sind, als die Angst der Menschen vor dem nächsten Hochwasser, das bestimmt kommen wird und unter dem alle Anrainer und Nutzer der Wasserstraße zu leiden haben. ■

**Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.**

## **Schifffahrts-Magazin**

**Zeitschrift für SchortSea, Binnenschifffahrt, Häfen und Schiffstechnik**

Das Abonnement der Printausgabe kostet € 54,- und schließt die online-Ausgabe ein. 12 Ausgaben jährlich. Die online-Ausgabe kostet € 30,- jährlich und ermöglicht Download und Ausdruck der aktuellen Ausgabe.

**[www.schifffahrts-magazin.de](http://www.schifffahrts-magazin.de)**

## SPC erhöht Binnenschifffahrts-Präsenz im Netzwerk DTG und MSG werden neue Mitglieder im SPC

**G**leich zwei namhafte Repräsentanten der Binnenschifffahrt zählt das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) neu zu seinem Mitgliederkreis. Die DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG, Duisburg, und die Mainschifffahrts-Genossenschaft MSG eG, Würzburg, bestätigten ihren Beitritt zum 1. Juli 2013.

„Mit der Neuaufnahme der beiden Genossenschaften wollen wir die Beteiligung von Binnenschifffahrtsunternehmen im SPC ausbauen und deren Präsenz innerhalb des Kompetenz-Netzwerkes erhöhen“, erklärt SPC-Geschäftsführer Markus Nölke. Er ist davon überzeugt, dass der Verkehrsträger in den kommenden Jahren eine große Kraft entfalten könne, er müsse jedoch mehr Aufmerksamkeit erhalten und besser in die Transportkette einbezogen werden. Die Binnenschifffahrt bildet einen Schwerpunkt innerhalb von Nölkes Aufgabengebieten und macht neben der Küstenschifffahrt 50 Prozent des Arbeitsinhaltes des SPC aus.

Die beiden Neumitglieder verfügen zusammen über eine Flotte von fast 200 Gütermotorschiffen und Koppelverbänden mit einer Größenordnung von 500 bis 4.800 Tonnen und sind somit ernstzunehmende Marktteilnehmer mit besonderem Schwerpunkt auf den westdeutschen Wasserstraßen bis hin zur Donau.

### Auf Wasserstraßen in die Zukunft

Das vorhandene Potenzial auf der Wasserstraße hat DTG-Vorstand Roberto Spranzi von seinem Firmensitz in Duisburg fest im Blick. „Angesichts der freien Kapazitäten muss die Binnenschifffahrt zur Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs eine größere Rolle spielen als bisher“, fordert er insbesondere vor dem Hintergrund der schwierigen Haushaltsslage der öffentlichen Hand, deren Priorität „Erhaltung vor Ausbau“ ist.

Die Herausforderung für die Zukunft sieht er in einer engeren Verzahnung der Ver-

kehrsträger, um die vorhandene Infrastruktur bestmöglich zu nutzen und Leerfahrten weitestgehend zu vermeiden. Während Lkw und Bahn in der klassischen Transportkette ihren festen Platz haben, sind die Kombinationsmöglichkeiten mit dem Binnenschiff oftmals zu wenig bekannt. Seine Stärken liegen in der Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und geräuscharmen Fortbewegung.

Doch genau diese Vorteile würden von den Verladern und Entscheidern der Transporte noch zu wenig wahrgenommen, fügt MSG-Vorstand Martin Staats hinzu. Für ihn bedeutet der Beitritt auch eine Komplementierung des bisherigen Netzwerkes der MSG. Die Genossenschaft ist bereits in Fachverbänden auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene vertreten. Ein Kompetenznetzwerk zum transportübergreifenden Austausch sei eine sinnvolle Ergänzung.

Beide Genossenschaften wollen die Plattform des SPC nutzen, um die dort vertretenen Verleger und Spediteure, auch unter ökologischen Gesichtspunkten, von der breiten Palette und Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt in allen Segmenten des Güterverkehrs nachhaltig zu überzeugen.

### Die DTG

DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG verfügt über eine Flotte von weit über 100 Gütermotorschiffen und Koppelverbänden mit einer Größenordnung von 500 bis 4.800 Tonnen. Mit dieser bewegt die DTG jährlich etwa 4,5 bis 5 Mio. Tonnen diverser Güter, unter anderem Baustoffe, Getreide, Ölsaaten, Kohle, Salz, Fertigprodukte der Eisen- und Stahlindustrie, Anlagenteile, überschwere und übergroße Maschinen, Windkraftanlagen sowie Gefahrgüter.

Neben der Zentrale in Duisburg ist die Genossenschaft im Inland mit Geschäftsstellen in Andernach, Hamburg, Magdeburg und Minden präsent. Die internationalen Vertretungen befinden sich in Antwerpen, Rotterdam und Stettin.

Weitere Informationen unter [www.dtg-eg.de](http://www.dtg-eg.de)

### Die MSG

Die 1916 gegründete Mainschifffahrts-Genossenschaft (MSG) eG ist heute Bayerns größtes Binnenschifffahrtsunternehmen und ein bedeutender Marktteilnehmer in der Branche mit einer Flotte von 70 Schiffen. Ihre strategische Ausrichtung liegt seit Öffnung des Main-Donau-Kanals 1992 in hohem Maße auf den Donau-Wechselverkehren. Mit diesen konnte sich die MSG zu einem erfolgreichen Player an der Donau in Deutschland, Österreich und Bayern entwickeln. Zum Erfolgsrezept der MSG gehören auch zahlreiche Tochter- und Beteiligungsunternehmen zwischen Rotterdam und Wien, die im Bereich Spedition und Hafenumschlag das Portfolio komplettieren.

Weitere Informationen unter <http://www.msgeg.de/>

### Das SPC

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) ist ein nationales Kompetenz-Center zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Aufgabenschwerpunkt des SPC ist die neutrale Beratung von Verladern und Spediteuren. Im Vordergrund steht dabei die Vermarktung der Potenziale auf den Wasserstraßen. Dadurch soll zum einen ein Beitrag zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene geleistet werden und zum anderen an einer besseren Vernetzung mit der Wasserstraße mitgewirkt werden. Weitere Arbeitsinhalte sind die Unterstützung von Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit.

Als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) wird das SPC getragen vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), den Bundesländern Baden-Württemberg, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein, den Fachverbänden der Branche sowie Unternehmen aus Schifffahrt, Hafen, Logistik und Verladerschaft. Aktuell zählt das Kompetenz-Netzwerk mit Dienstsitz im Bundesverkehrsministerium in Bonn über 40 Fördermitglieder.

Weitere Informationen unter [www.shortseashipping.de](http://www.shortseashipping.de)

## Vertriebs- und Marketing-Spezialist

# J. Eichler neuer A-Rosa-Chef

**J**örg Eichler (46) hat seine neue Aufgabe als Geschäftsführer der A-ROSA Flussschiff GmbH angetreten. Damit konnte die im April angekündigte personelle Neubesetzung des Unternehmens und der Ressorts Vertrieb und Marketing bereits im Juni vollzogen werden. Jörg Dreisow, Deutschland-Chef des Mehrheitseigentümers Waterland Private Equity, betont: „Wir freuen uns, dass Jörg Eichler damit schneller als erwartet an Bord ist. Wir haben mit ihm einen exzellenten Manager gewonnen. Seine Kernaufgabe wird die nachhaltige Umsetzung der Anfang des Jahres beschlossenen Wachstumsstrategie im Kerngeschäft Flusskreuzfahrten sein.“

A-ROSA ist mit zehn Schiffen auf Donau, Rhein und Rhône einer der führenden eu-

ropäischen Anbieter im Segment der Flusskreuzfahrten. Das Unternehmen soll sich nach dem Willen der Gesellschafter in den nächsten Jahren verstärkt auf die Produktentwicklung und die Umsetzung des Wachstumskurses im Kerngeschäft konzentrieren.

Jörg Eichler gilt als Vertriebs- und Marketing-Spezialist mit großen Erfahrungen in der Touristik und Kreuzfahrtbranche. Er ist nach Stationen bei Denon Electronic und Sony Music seit 2002 in der Touristik tätig. Von 2002 bis 2008 war er Direktor Vertrieb bei TUI Deutschland, von 2008 bis 2012 Geschäftsleiter Marketing und Vertrieb bei AIDA Cruises. Zuletzt leitete er den Bereich Touristik innerhalb der Unister Gruppe.



Jörg Eichler

## Auf Einladung der Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit

# Kongo-Schifferschule zu Besuch im SBK



Hans-Günter Portmann (l.), GIZ-Koordinator Thomas Riekel (r.) und SBK-Leiter Manfred Wiecke (obere Reihe links) führten die afrikanischen Gäste durch das Duisburg-Homberger Schiffer-Berufskolleg. Foto: SKB

**D**er von Hans-Günter Portmann, dem ehemaligen Direktor des Duisburger Schiffer-Berufskollegs und jetzigem Berater der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), im *Schifffahrts-Magazin* 11/2012 angekündigte Besuch von Lehrern der Schifferberuf-

schule im kongolesischen Kinshasa ist jetzt in die Tat umgesetzt worden. Eine sechsköpfige Delegation besuchte unter Portmanns Leitung das Schiffer-Berufskolleg, die Schifferschulen in Rotterdam, Harlingen, Zwijndrecht (Belgien) und die Meyer-Werft in Papenburg. Zum Abschluss der 11-tägigen

Reise flog die Gruppe nach Rumänien, wo sie in Constanta an der EDINNA-Generalversammlung teilnahm. Unter großem Applaus und einstimmig wurde die kongolesische Schiffer- und Navigationsschule dort zugleich als erstes außereuropäisches Mitglied in den Kreis aufgenommen. ■

## Georg Hötte als Verbandspräsident gewählt

# AdB und BDB fusionieren

Die Vertretung sämtlicher Interessen des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes erfolgt jetzt aus einer Hand: Am 28. Mai 2013 haben der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt e.V. (AdB) und der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) in ihren in Duisburg abgehaltenen Mitgliederversammlungen in jeweils einstimmigen Beschlüssen die Fusion der beiden Organisationen besiegelt. Zusätzlich zu den verkehrs- und gewerbepolitischen Aufgaben übernimmt der BDB die bisher vom AdB wahrgenommenen arbeits- und sozialrechtlichen Aufgabenstellungen. Hierzu zählen auch die Rolle als Tarifvertragspartner und der Betrieb der Aus- und Weiterbildungseinrichtung an Bord des Schulschiffes „Rhein“. Die Satzung des Verbandes wurde von den Mitgliedern entsprechend angepasst. Georg Hötte (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg) wurde zum Präsidenten des BDB mit diesen erweiterten Funktionen gewählt.

„Die Mitglieder von AdB und BDB haben sich zu dieser Fusion entschlossen, um bestehende Synergieeffekte noch effektiver zu nutzen und zugleich zur schon häufiger geforderten Bereinigung der Verbändelandschaft beizutragen“, erklärt der Präsident des BDB, Georg Hötte. Er wertet die Verschmelzung der beiden Organisationen deshalb ebenso wie AdB-Präsident Volker Seefeldt nicht nur als historisch bedeutsames Ereignis für das Binnenschiffahrtsgewerbe, sondern auch als ein wichtiges Signal für die gesamte Verbändelandschaft und für die Politik. Georg Hötte dankte Volker Seefeldt für sein ehrenamtliches Engagement als Präsident des AdB und würdigte dessen Leistungen und Erfolge. Er hatte dieses Amt seit März 2008 inne.

In der konstituierenden Sitzung des Vereinsvorstandes wurde Georg Hötte heute einstimmig als Präsident des fusionierten Verbandes gewählt. Er wird das Amt bis Ende des Jahres 2014 ausüben. Ebenfalls einstimmig wurden als seine Stellvertreter die Herren Robert Baack, Dr. Gunther Jaegers, Volker Seefeldt, Roberto Spranzi und Martin Staats gewählt. Ausgeschieden sind hingegen Hans Egon Schwarz (DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschiffahrt eG), der im Juni diesen Jahres in den verdienten Ruhestand tritt, und Carsten Taucke

(Imperial Shipping Holding GmbH), der nicht wieder kandidiert hat. Das Präsidium des BDB setzt sich damit ab 28. Mai 2013 wie folgt zusammen:

Präsident: Georg Hötte (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg). Vizepräsidenten: Robert Baack (Imperial Shipping Holding GmbH, Duisburg), Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers GmbH, Duisburg), Volker Seefeldt (HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg), Roberto Spranzi (DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschiffahrt eG, Duisburg), Martin Staats (MSG eG, Würzburg).

Im Rahmen der turnusgemäß anstehenden Wahlen des Vorstandes wählten die Verbandsmitglieder einstimmig Andreas Dicke (Bavaria Schifffahrts- und Speditions-AG, Aschaffenburg), Kai Nandelstaedt (Reederei Schwaben GmbH, Heilbronn), Anton Nauheimer (Frankfurter Personenschiffahrt Anton Nauheimer GmbH, Frankfurt a.M.), Marcus Schneidler (Marcus Schneidler Binnenschiffahrt, Gernsheim), Volker Seefeldt (HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg), Roberto Spranzi (DTG Deutsche Transport-

Genossenschaft Binnenschiffahrt eG, Duisburg) und Ralf Tietze (Haeger & Schmidt International GmbH, Duisburg) neu in das Gremium. Aus dem Gremium ausgeschieden sind die Herren Martin Bell (Navigare GmbH, Neckargerach), Dr. Ulrich Kowalski (Reederei Schwaben GmbH, Heilbronn), Wolfgang Lepak (Haeger & Schmidt International, Duisburg), Hans Egon Schwarz (DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschiffahrt eG, Duisburg) und Carsten Taucke (Imperial Shipping Holding GmbH, Duisburg). Im Übrigen wurde der Vorstand in seiner bestehenden Zusammensetzung von den Mitgliedern einstimmig im Amt bestätigt. Die ab 28. Mai 2013 gültige Zusammensetzung des BDB-Vorstandes ist dieser Pressemitteilung beigelegt.

Die für die Binnenschiffahrt relevanten verkehrs- und gewerbepolitischen Entwicklungen sowie die Positionen und Aktivitäten des BDB können im aktuellen Geschäftsbericht nachgelesen werden, der im Rahmen der Mitgliederversammlung des BDB vorgestellt wurde. Er kann per Mail (infobdb@binnenschiff.de) bestellt werden und ist als pdf.-Dokument unter [www.binnenschiff.de](http://www.binnenschiff.de) / Presse erhältlich.

Das aktuelle statistische Falblatt „Daten & Fakten“ wird der BDB im Verlaufe des Jahres veröffentlichen, sobald das Datenmaterial vollständig vorliegt. ■



Unterzeichneten den notariellen Vertrag zur Verschmelzung von AdB und BDB (v.l.): BDB-Vizepräsident Martin Staats (MSG eG), BDB-Präsident Georg Hötte (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG), AdB-Vizepräsident Klaus Hadeler (Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG), AdB-Präsident Volker Seefeldt (HTAG Häfen und Transport AG)

## Schreibwettbewerb am Schiffer-Berufskolleg Rhein Kurzgeschichten aus der Binnenschifffahrt

Zum wiederholten Male fand am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ ein Schreibwettbewerb statt. Die Schülerinnen und Schüler des doppeltqualifizierenden Bildungsganges Binnenschiffer/Binnenschifferin FHR wurden hierbei im Rahmen der Analyse von Kurzprosa aufgefordert, eine Kurzgeschichte aus dem Bereich der Binnenschifffahrt zu verfassen.

Insgesamt konnte durch die Jury, die aus mehreren Fachlehrern des Schiffer-BK bestand, resümiert werden, dass alle Schülerinnen und Schüler inhaltlich gute bis sehr gute Ergebnisse erzielt haben, was sich besonders im Zuge der Siegerermittlung als sehr schwierig erwies.

Als Erstplatzierte konnten sich das Schiffsmädchen Nathalie Moser und der Schiffsjunge Cedric Warneke jeweils über eine Urkunde und einen Büchergutschein freuen.

Nathalie Moser + Cedric Warneke

## Von Trauer und Einsamkeit

„Leb wohl, Liebste“, sagte er und warf seinen Kindern ein letztes Lächeln zu, bevor sich die Tür für immer schloss. Mit leerem Blick stieg er in den Bus, welcher zu seinem langen Weg weit fortführen sollte.

In der Ferne sah er die Umriss des Bahnhofs, Schatten um ihn herum und es schmerzte ihn der lange Abschied von seiner Heimat. Der Bahnhofslärm hallte laut in seinen Ohren und er vermisste bereits die innere Ruhe seines Landes. Ratternd setzte sich der Zug in Bewegung, der Dampf der Lock schloss das Tor zu seiner Heimat und brachte ihn in

den Trubel der Arbeitswelt. Nach Stunden wachte er auf und die Schneeflocken kamen ihm vor wie Erinnerungen, woraufhin er friedlich wieder eindöste. Nach Tagen im Zug erreichte er endlich seinen Bestimmungsort. Es war kalt und ihm war, als könnte die Kälte selbst seine Tränen erstarren lassen. Stumpf setzte er sich in ein Taxi und die Fahrt führte ihn über endlose Straßen. Sie waren wie sein Leben. Es zog

alles an ihm vorbei. Wälder, Seen, Felder. Er wünschte, er könnte die Gedanken in eine Kiste schließen und mit der Trauer und seiner Einsamkeit im Fluss ertränken.

Als er das Schiff erblickte wurde er müde. Müde vom Leben und dem unaufhörlichen Drang wegzulaufen. Er hatte seine Heimat, seine Familie und Freunde gegen einen hässlichen Stahlkoloss getauscht. Das Deck verschlungen, grau, unübersichtlich. Man brachte ihn in seine Kammer und müde ließ er sich ins Bett sinken.

Am nächsten Tag führten sie ihn in seine Arbeiten ein, doch er verstand die Hälfte nicht. Jeden Abend verschanzte er sich im Maschinenraum. Das laute Rattern der Maschinen vertrieb alle Gedanken, man fühlte sich leer. Wochenlang führte er monoton alle Arbeiten aus, welche ihm aufgetragen wurden. Laden, löschen, das Deck abwachen, die Tanks waschen und trocknen.

Es vergingen zwei Monate, bis der Anruf kam, welcher seine Heimat dunkel werden ließ. In seinem Kopf waren Sturm und Regen. Seine Gedanken wie Mauern und wüste Schreie im Labyrinth. Alle Türen schlossen sich vor ihm, hinter ihm und er war gefangen in diesem Spiel von Trauer und Einsamkeit. Pflichtbewusst schleppte er seinen müden Körper an Deck, Tag für Tag, verbrannte sich unbedacht am heißen Waschwasser, verätzte sich mit Lauge, doch es interessierte ihn nicht. Er war nur ein kleiner Fisch im Ozean und Schmerzen hatte er ohnehin.

Mit der Zeit traf er Menschen mit gleichem Schicksal: Der Eine 12 Monate der Heimat fern, ein Anderer auf der Flucht.

Gefangen in diesem Teufelskreis von Arbeit und Ausbeutung. Er sah sie alle in Ketten im Kreis laufen, getrieben von Macht und Habgier.

Und in der Sekunde, als er am Tank stand wurde ihm klar, dass er ein Zeichen setzen musste.



Sieger des Schreibwettbewerbs am Schiffer-Berufskolleg Rhein: Nathalie Moser und Cedric Warneke. Foto: SBK

Anzeige

### Schulungskurse



Großes Patent (Rheinschifferpatent)  
Radarpatent, Behördenpatent  
ADN-Grundkurs, ADN-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

## Plenarsitzung der Moselkommission in Luxemburg

# Der Abgabentarif für die Mosel wird auch 2013 nicht verändert

**A**m 13. Juni 2013 fand die Plenarsitzung der Moselkommission auf Schloss Senningen in Luxemburg statt. Neben Delegierten der Moselanrainerstaaten Deutschland, Frankreich und Luxemburg nahmen auch Vertreter von ZKR und IKSMS an dieser Sitzung teil; sie berichteten über die Aktivitäten ihrer jeweiligen Einrichtungen und über weitere Möglichkeiten einer Intensivierung der Zusammenarbeit mit der Moselkommission.

Erster Punkt auf der Tagesordnung war die Neuwahl des Präsidenten der Moselkommission. Frankreich gab den Vorsitz an die luxemburgische Delegation ab. Max Nilles hat die Wahl angenommen und leitete die Plenarsitzung.

Das Sekretariat berichtete über seine Tätigkeit und die Verkehrsentwicklung im Jahr 2012. Beide Dokumente sind – ebenso wie eine Presserundschau – auf der Internetseite der Moselkommission verfügbar.

In den Plenarsitzungen bekommen die Ausschüsse und Arbeitsgruppen der Moselkommission die Möglichkeit, über ihre Tätigkeiten zu berichten und den Delegierten ihr Arbeitsprogramm für das kommende Jahr zu erläutern.

Die Moselkommission hat, auf Vorschlag ihres Technischen Ausschusses, die Sperrzeiten für die Moselschleusen für die Jahre 2020 bis 2025 festgelegt. Während dieser Sperrzeiten von acht bis zehn Tage Dauer werden Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an den Bauwerken durchgeführt. Die Termine stehen nun den Nutzern der Wasserstraße auf [www.moselkommission.org](http://www.moselkommission.org) zur Verfügung.

Im Polizeiausschuss wurden einige Änderungen an der Moselschiffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV) besprochen und für die Sicherheit der Schifffahrt als für notwendig erachtet. Unter anderem hat die Moselkommission beschlossen, in Abfallfragen auf das Übereinkommen für die Sammlung, Abgabe und Annah-

me von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) zu verweisen. Eine Neuregelung zum Befahren des deutsch-luxemburgischen Kondominiums mit Wassermotorrädern (§ 6.02a MoselSchPV) wurde ebenfalls von der Moselkommission angenommen.

Neu ist auch die Bezeichnung von Fahrzeugen mit Tauchern auf der gesamten Mosel (§ 3.34 MoselSchPV). Eine revidierte Fassung der MoselSchPV ist schon zum 01.06.2013 in Kraft getreten. Die aktuelle Version dieser Verordnung kann von der Website der Moselkommission heruntergeladen werden.

Der Abgabenausschuss widmet sich u.a. der Überprüfung des Abgabentarifs auf der Mosel. Unter Berücksichtigung der

Verkehrs- und Einnahmehzahlen sowie der allgemeinen wirtschaftlichen Situation lässt die Moselkommission den Abgabentarif unverändert. Lediglich die Ausführungsbestimmungen zum Tarif müssen angepasst werden. Die Bezeichnungen der für die Abgabenerhebung zuständigen Verwaltungen auf deutscher, französischer und luxemburgischer Seite haben sich geändert.

Die Arbeitsgruppe „Organisationskomitee“ konnte die Kooperationspartner und Delegierten über den neusten Stand der Vorbereitungen für die Veranstaltungen aus Anlass des 50. Jahrestages der Eröffnung der Großschiffahrtsstraße Mosel am 2., 3. und 4. Juni 2014 unterrichten. Die nächste Sitzung der Moselkommission wird am 10. Dezember 2013 in Metz stattfinden. ■

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 Binnenschifffahrt

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V.

**Schulschiff RHEIN**

Stadthafen / Rheinanlagen

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

[www.schulschiff-rhein.de](http://www.schulschiff-rhein.de) • [info@schulschiff-rhein.de](mailto:info@schulschiff-rhein.de)

Ausbildung zum Schiffsführer nicht dem Zufall überlassen

## Internes Talentmanagement bei Imperial



Im Simulator am Duisburg-Homberger Schiffer-Berufskolleg ...

**S**chulungsmaßnahmen gibt es wie Sand am Meer. Dass jedoch eine Schulungsmaßnahme im Rahmen eines Talentmanagements durchgeführt wird, ist in der Schifffahrt ein absolutes Novum. Die Imperial Shipping Group, Europas führendes Binnenschiffahrtsunternehmen, will die Ausbildung ihrer Steuerleute zum

Schiffsführer nicht dem Zufall überlassen. Deshalb wurde jetzt mit dem neuen Talentmanagement ein Instrument geschaffen, mit dem geeigneter Nachwuchs frühzeitig und ganz gezielt mit einer qualifizierten Fortbildung in die richtige Richtung gelenkt wird. Die Schulungen, die durch den Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt

organisiert und am Schiffer-Berufskolleg in Duisburg-Homberg stattfinden, haben zum Ziel, junge Steuerleute über eine längere Zeitschiene zum Schiffsführer auszubilden und ihnen gleichzeitig reedereinterne Themen zu vermitteln. Diese Kombination aus Praxis und Theorie soll die spätere Zusammenarbeit von Schiffsführern und

Verwaltung erleichtern. Die Unterbringung der Lehrgangsteilnehmer und die Vermittlung der theoretischen Inhalte werden an Bord des Schulschiffs Rhein durchgeführt. Besonderes Highlight innerhalb der Schulung am Schiffer-Berufskolleg ist das Training an einem hochmodernen Radar/Fahrsimulator. Hier können die Schiffsführer-Kandidaten 1:1 zur Realität erste Fahrpraxis sammeln, ohne dabei Gefahr zu laufen, kostspielige Schäden durch Anfänger-Fahrfehler zu verursachen. Rainer Tadsen, Geschäftsführer bei Imperial Shipping GmbH, nennt als Ausgangssituation für das neue Talentmanagement, das reedereinterne Beurteilungswesen: „Hiermit können wir potentielle Ausbildungskandidaten früher als solche identifizieren und sie dann entsprechend fördern. In dem Moment, wo ein Schiffsführer eine positive Beurteilung über ein Mitglied der Besatzung im Kompetenzbogen vermerkt und an die Personalabteilung weitergibt, haben wir verschiedene Möglichkeiten, die Weiterqualifizierung des Mitarbeiters einzuleiten. Neben der Erweiterung der fachlichen Qualifikation beinhalten die Schulungsmaßnahmen auch

Anzeige

### BAVARIA AGENTUR GMBH

Versicherungsmakler seit 1924

Wir vermitteln günstigen Versicherungsschutz und bieten

- die Übernahme aller Formalitäten bis zum Vertragsabschluss
- die volle Unterstützung im Schadenfall – bis zur Regulierung
- die Beantwortung Ihrer Fragen zu Verträgen, die Sie nicht über uns abgeschlossen haben
- persönlichen Kontakt ohne Warteschleifen

Unsere Kompetenz spart Ihnen Geld und Zeit

Rufen Sie uns unter +49 6021 218084 an oder kontaktieren Sie uns per Mail [info@bavaria-agentur.de](mailto:info@bavaria-agentur.de)

BAVARIA Agentur GmbH  
Weißenburg Straße 38, 63739 Aschaffenburg

Ihr Versicherungsspezialist für die Binnenschifffahrt.



... werden Flüsse und Häfen naturgetreu dargestellt.

Fotos: Imperial

die Entwicklung von sozialen Kompetenzen.“ Hat sich ein Ausbildungs-Kandidat im Rahmen des Talentmanagements für die Schulung einmal qualifiziert, so durchläuft er über einen Zeitraum von 2-3 Jahren jeweils 4 Module mit einer Dauer von 3 Tagen. Diese Module sind in einen theoretischen und einen praktischen Abschnitt unterteilt. Im ersten Abschnitt geht es um eher theoretisches Wissen und reedereinterne Themen. Dazu gehört die Struktur der Reederei, Versicherungs- und Personalwesen, Qualitätsmanagement, das Thema Sicherheit, das Schiffsmanagement und die Zusammenarbeit mit den jeweiligen Fachabteilungen. Richtig spannend wird es dann im zweiten Teil der Schulung: Im 1:1 Radar/Fahrsimulator manövriert der Ausbildungskandidat virtuell einen Schubschiffverband durch verschiedene Binnengewässer mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden.

Wenn es kracht, wird es auch im Simulator unangenehm laut, ebenso wie in der Realität.

Imperial Shipping hat für die Schulungen innerhalb des neuen Talentmanagements gemeinsam mit der Reederei Veerhaven B.V. in den Simulator des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. ( DST ) investiert, um die Streckenmodellierung der für das Binnenschiffahrtsunternehmen nautisch anspruchsvollen Streckenabschnitte des Rheins und dem Mündungsdelta zu optimieren. Insgesamt sollen in diesem Jahr zwischen 25 und 30 Schiffsführer-Kandidaten zur Schulung und

den Lehrgängen am Simulator eingeladen werden.

„Im 2. Modul innerhalb des Imperial Shipping Talentmanagements nimmt das Führen eines Binnenschiffes unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten durch Training am Fahrsimulator einen breiten Raum ein. Durch besonders vorausschauendes und energiebewusstes Fahren kann hierbei viel für einen rücksichtsvolleren Umgang mit der Umwelt getan werden“, erklärt Andrés Davids, Geschäftsführer der Lehnkering Shipping Lux S.A., die geplante Erweiterung der Schulungsmaßnahmen.

Neben dem reedereinternen Weiterbil-

dungsangebot erwerben die zukünftigen Führungskräfte zeitgleich die notwendigen Patente zur Führung von Binnenschiffen, die Benutzung der Radaranlagen und anderer nautischer Hilfsmittel und die Kenntnisse für den Transport von gefährlichen Gütern auf Wasserstraßen.

Nach wie vor scheint die Ausbildung zum Binnenschiffer hoch im Kurs zu stehen: Bewerbungen bei der Imperial Shipping Group gibt es jedenfalls reichlich und wer hier Engagement und Begeisterung für den Beruf mitbringt, hat eine spannende Karriere vor sich. ■

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 Binnenschiffahrt

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



**Expertise seit über 95 Jahren**

DTG-Vorstand Hans Egon Schwarz verabschiedet

## Eine gewaltige Stimme der deutschen Binnenschifffahrt

Von Friedbert Barg

**D**as war eine Abschiedsfeier wie es sie nur selten gibt: geprägt von Sympathien, Herzlichkeiten und Erinnerungen an 50 Jahre harter und geliebter Arbeit verband sie über 160 Freunde, Geschäftspartner und Angehörige von Hans Egon Schwarz an Bord des Fahrgastsschiffes „Deutsches Eck“ in Andernach.

Der Reihe nach. Mit fast auf den Tag genau 50 Jahren im Dienst für die DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG verabschiedete sich Hans Egon Schwarz, bisheriger Vorstand der DTG, am 20. Juni 2013 mit einer großen Abschiedsfeier, die die DTG für ihn ausgerichtet hatte, aus dem Berufsleben. Die Gästeliste zur Feier las sich wie das Who is who der deutschen

Binnenschifffahrt. Oberbürgermeister, Bürgermeister, Präsidenten, Direktoren, Leiter, Geschäftsführer, Vorsitzende und Vorstände aus Städten, Ämtern und dem weiten wirtschaftlichen Umfeld der Binnenschifffahrt waren der Einladung gefolgt.

Georg Hötte, Präsident des Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt, überbrachte die Grüße des Verbandes, dessen Vizepräsident Hans Egon Schwarz ist. „Die gewaltige Stimme der deutschen Partikulierschifffahrt“ - ehrte Hötte den scheidenden DTG-Chef und erinnerte an viele gemeinsame Jahre der Zusammenarbeit, bei der oft gegensätzliche Positionen - aber immer im Interesse der gesamten Binnenschifffahrt - diskutiert wurden. Zum Schluss habe man sich immer zusammengefunden.



Hans Egon Schwarz bei der Abschiedsfeier für ihn am 20.6.2013 ...



... und am Anfang seiner Karriere im Jahre 1963 bei der „Elbia“ in Andernach.



FGS „Deutsches Eck“ Foto: Merkelbach



Angehörige, Freunde und Geschäftspartner im Salon des FGS „Deutsches Eck“ der Koblenzer Merkelbach-Personenschifffahrt



**Neuer DTG-Vorstand Roberto Spranzi**

Roberto Spranzi, als Nachfolger von Hans Schwarz neuer Vorstand der DTG, ging in seiner sympathischen Ansprache auf die Schuhgröße 46 seines Vorgängers ein und sagte, dass er gar nicht erst versuchen werde, ihn diese gewaltigen Fußstapfen zu treten, vielmehr werde er, ein Kind des Ruhrgebietes, zusammen mit seinem Vorstandskollegen Matthias Bungler nach neuen und eigenen Wegen suchen.

Hans Egon Schwarz selbst, sah den Tag seines Abschieds mit einem weinenden und einem lachenden Auge. Zum einen, weil er seine Arbeit gerne gemacht hat, zum anderen, weil ein neuer Lebensabschnitt beginnt.



**BDB-Präsident Georg Hötte**

Einen besonderen Dank richtete Schwarz an seine Ehefrau Christa, „die über viele Jahre damit einverstanden war, dass ich mehr oder weniger nur am Wochenende präsent war. Aber das wird sich ab dem 1. Juli diametral ändern.“

„Ich werde reisen, wandern, radfahren und den Versuch starten, einen bis dato brachliegenden Nutzgarten wieder seinem Zweck zuzuführen“, hat Hans Egon Schwarz dem Schifffahrts-Magazin in einem Interview in der März-Ausgabe 2013 gesagt.

Auch bei seinen Freunden, Kollegen und Mitarbeitern an Bord der „Deutsches Eck“ bedankte sich Schwarz für die Zusammen-



**Hans Egon Schwarz mit Wilhelm Müniger, seinem Vorgänger im Amt des DTG-Vorstandes**

arbeit während des vergangenen halben Jahrhunderts. Einer der wirklich von Anfang an dabei war und dem ein ganz besonderer Dank galt, war Johannes Andernach „er hat mich sozusagen entdeckt und als Geschäftsstellenleiter der Niederlassung Andernach meine Ausbildung promotet. Wenn ich mich recht erinnere, war es an einem Fastnachtstag am Tresen meines späteren Schwiegervaters Werner Görge im Gasthof zum Goldenen Stern in Nickenich.“, blickte Hans Egon Schwarz in die Vergangenheit zurück - und konnte bei dieser Erinnerung nicht verhindern, dass seine Stimme versagte und die Augen feucht wurden. Die Gäste bemerkten es mit Rührung - und zum

**Anzeige**



**Rührung im Gesicht von Hans Egon Schwarz, hier mit den neuen DTG-Vorständen Matthias Bungler (l.) und Roberto Spranzi. Fotos: Friedbert Barg**



**... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!**

**Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile**



**Haben wir Ihr Interesse geweckt? Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne!**

Wittig GmbH  
Max-Peters-Straße 13  
47059 Duisburg

Tel.: +49 (0)203/932730  
Fax: +49 (0)203/9327366

E-Mail: info@wi-du.de  
Internet: www.wi-du.de



Gespräche an Deck.

Fotos: Friedbert Barg



**Im Salon an Bord: Anne Mooren, frühere DTG-Chefsekretärin, mit Jürgen Helten, Roberto Spranzi und H.D. Parchem**

Teil ebenfalls feuchten Augen. Eine weitere Erinnerung befasste sich mit der Realität in der Binnenschifffahrt, dem Ausbau der Wasserstraßen: „Damals in den 60-er Jahren des vergangenen Jahrhunderts war es möglich, dass Infrastrukturprojekte nicht nur geplant, sondern sogar umgesetzt wurden. Die Fertigstellung der Großschifffahrtsstraße Mosel auf der Strecke Koblenz – Thionville wurde 1964 nach 8-jähriger Bauzeit vollendet, wogegen heute die Errichtung von 2. Schleusen zwischen Koblenz und Trier für das Jahr 2036 in Aussicht gestellt werden. Damals plagten die Leute noch andere Sorgen. Hermann Karstens schrieb uns nach Indienststellung der Moselfahrt auf der Rücktour von Thionville in seinem Reisebericht „Es ist eine Zumutung, einen alten Mann ins feindliche Ausland einzuteilen“. Wir, die jungen Leute damals hatten nur ein Lächeln hierfür übrig. Sein Schiff hieß übrigens „Europa“. Zum Glück sind die alten Feindbilder in den letzten 50 Jahren der Vernunft zum Opfer gefallen und ich bin dankbar dafür, dass ich eine Zeit miterleben durfte, die die schmerzlichen Irrtümer unserer Väter und Großväter überwunden hatte.“

In seiner Abschiedsrede ging Hans Egon Schwarz auch auf die allgemeine Situation der Binnenschifffahrt seit 1963 ein: „Damals und in der Fol-

gezeit war die wirtschaftliche Entwicklung unserer Branche immer wieder von großen Verwerfungen begleitet. Natürliche Ursachen waren vorübergehende Hemmnisse. Konjunkturreinbrüche haben uns stärker zugesetzt. Beide Komponenten sind aber von uns nicht zu beeinflussen. Beide treffen uns. Reagieren können wir lediglich auf die Intensität der Nachfrage nach unserer Dienstleistung. Ist die Nachfrage intensiv, steigen die Frachten, sinkt die Nachfrage, geht es in die andere Richtung. Die Ausschläge nach oben und unten bestimmt der Dienstleister, nämlich wir selbst. Akzeptieren müssen wir, ob uns das gefällt oder nicht, dass es in Zeiten geringer Nachfrage Dienstleister in unserem Gewerbe gibt, die nicht kostendeckende Frachtpreise anbieten. Der Frachtzahler steht hier lediglich vor der Frage, ob es für ihn wichtiger ist, sich nachhaltig auf seriöse Transportpartner zu verlassen, die ihm eine Versorgung garantieren oder ob er das Risiko eingeht, zu Gunsten eines schnell verdienten Euros einen Versorgungsengpass zu riskieren.“

Die Abschiedsfeier am 20. Juni 2013 auf dem Rhein bei Andernach wird in der Erinnerung der Gäste bleiben, noch mehr aber der Mann, dem sie galt: Hans Egon Schwarz, einem der Großen der deutschen Binnenschifffahrt. ■



transport logistic 2013

## Wachsende Internationalität und Optimismus in München

Mit einem Rekord von rund 53.000 (2011: 51.310) Fachbesuchern endet heute die weltweit größte Messe für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management in München. Die transport logistic zeichnet sich dabei besonders durch ihre steigende Internationalität bei den Ausstellern, Anteil rund 45 Prozent, und bei den Besuchern, nahezu 40 Prozent, aus.

Die Bedeutung der Messe für die Logistikindustrie unterstrich Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer während der Eröffnungsfeier: „Hier trifft sich die Welt, denn die Logistik ist das Schwungrad der Wirtschaft, nicht nur in Deutschland. Diese Messe hat sich als Wachstumsmotor erwiesen.“

Und auch sein luxemburgischer Kollege Etienne

Schneider, Minister für Wirtschaft und Außenhandel, zeigt sich begeistert: „Damit Luxemburg als Logistikplattform europaweit und auch weltweit bekannt wird, haben wir beschlossen an der wichtigsten Logistikmesse, die es überhaupt in der Welt gibt, teilzunehmen. Diese Internationalität ist einmalig.“

Ein kräftiges Besucherwachstum verzeichnet die Messe zum Beispiel aus China, Frankreich, Russland und der Türkei. Die Top Ten Besucherländer sind neben Deutschland – in dieser Reihenfolge – Österreich, Niederlande, Italien, Schweiz, Frankreich, Tschechische Republik, Polen, Großbritannien, Belgien und Spanien.

Vor allem die hohe Qualität der Fachbesu-

cher beeindruckt die Aussteller. Dazu Christian Marnetté, Geschäftsleiter Verkauf und Marketing bei Kühne + Nagel: „Die Transportmesse 2013 in München hat uns wieder zahlreiche neue Kundenkontakte beschert. Auch unsere sehr geschätzten Bestandskunden haben uns hier in hervorragender Atmosphäre getroffen. Der Messeplatz München hat die Fachbesucher und die Aussteller wieder einmal mit einer perfekten Vorbereitung zusammengebracht. Kurz gesagt: die transport logistic ist ein ‚Muss‘ für Nachfrage und Angebot.“

Und Harm Post, Chairman von Holland Ports, ergänzt: „Holland Ports nimmt schon seit vielen Jahren an der transport logistic teil. Als eines der wichtigsten Hafengebiete Europas ist die Teilnahme von Holland Ports ein Muss. Hier ist der geeignete Ort, um unsere internationalen Logistikpartner zu treffen.“

Mit 2.013 (2011: 1.893) Ausstellern aus 63 Ländern auf 110.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche wächst die transport logistic

Anzeige



# HTAG

HÄFEN UND TRANSPORT AG




**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



Schon aufgrund der räumlichen Nähe ihrer Stände hatten BÖB, RheinCargo und die HTAG immer engen Kontakt zueinander.

sowohl bei den Ausstellern als auch in der Fläche. Der Zuwachs von 120 Ausstellern kommt vor allem aus dem Ausland. Die Top Ten Ausstellerländer sind neben Deutschland – in dieser Reihenfolge – Niederlande, Italien, Belgien, Frankreich, Österreich, Tschechische Republik, Großbritannien, Schweiz, Spanien und Russland.

Zum ersten Mal dabei ist der türkische Aussteller Ekol. Sein CEO, Tayfun Öktem, zeigt sich mit der Premiere hoch zufrieden: „Wir sind glücklich und stolz, auf der richtungweisenden und wichtigsten Messe des Sektors, der transport logistic in Deutschland, auszustellen. Mit unseren geschätzten globalen Kunden und ausgewählten Geschäftsleuten aus Deutschland hatten wir sehr viele positive Gespräche.“

Erstmalig gab es in Kooperation mit der Messe Hannover eine Intralogistikhalle CeMAT@transportlogistic. Dazu Christoph Beumer, Geschäftsführender Gesellschafter und Vorsitzender der Geschäftsführung der Beumer Group sowie Vorsitzender des CeMAT-Präsidiums: „Wir begrüßen es ausdrücklich, dass die CeMAT mit ihrem umfassenden Intralogistik-Angebot zu einem wichtigen Teil der transport logistic geworden ist. Für uns ist das eine hervorragende Gelegenheit,



**Die esa cargo & logistics präsentierte sich in der Halle A5. Hier standen esa-Chef Walter sSzabados und Klaus Krahnke, Leiter Marktmanagement, den Besuchern für Gespräche zur Verfügung. Foto: Friedbert Barg**

das qualifizierte Messepublikum über unsere nachhaltigen und innovativen Lösungen zu informieren.“

Das Konferenzprogramm der transport logistic 2013 mit den Fachkonferenzen Air Cargo Europe und marilog fand hohen Zuspruch. Vor allem internationale Themen

wie Länderspecials zu Zukunftsmärkten wie Russland und Asien, Veranstaltungen zum Thema Nachhaltigkeit sowie Diskussionen zu IT und Telematik waren sehr gefragt und spiegeln damit die Trends der Logistikindustrie wider.

Die nächste transport logistic findet vom 5. bis 8. Mai 2015 statt. ■



**Originell zeigte sich die französische CFNR auf ihrem Stand in der Halle B3. Tänzer, die zuvor wie ganz normale Messebesucher wirkten, zogen mit einem Mal mit flotten und spritzigen Tanzdarbietungen die Aufmerksamkeit vieler Gäste auf sich. Das CFNR-Team hat den Auftritt der Gruppe gefilmt und ihn bei YouTube ins Internet gestellt. Unter dieser Adresse kann der Film angeklickt werden: <http://www.youtube.com/watch?v=SAhT36iHMU8> Foto: Sylvia Arlt**

## Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen und Deutscher Speditions- und Logistikverband Probleme der Verkehrsinfrastruktur gemeinsam lösen

**A**uch auf der weltgrößten Logistikmesse war das Thema Infrastrukturfinanzierung von Verkehrswegen nicht wegzudenken. Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) hat sich gemeinsam mit dem Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSL) dieser Frage angenommen und im Rahmen eines Forums unter dem Motto „Finanzierung offen – Das System Wasserstraße zwischen Finanzierungskreisläufen und Wettbewerbsfähigkeit“ mit Fachleuten diskutiert.

Die Ergebnisse der Arbeit der Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastruktur erläuterte Dr. Karl-Heinz Daehre. Karl-Heinz Daehre, fast 10 Jahre Verkehrsminister in Sachsen-Anhalt, ging im Anschluss an seine Präsentation auf die Frage, wieso es so schwer ist mehr Mittel für die Verkehrsinfrastruktur zu bekommen, ein. „Wir sind im Wettbewerb der Politikfelder noch nicht bedeutsam genug. Wollen wir mehr Steuermittel, sind mehr Nutzerabgaben ein wichtiges Signal.“

Auch wenn der Verkehrsträger Wasserstraße als der umweltfreundlichste gilt, nimmt sein Anteil am Modal Split leider weiter ab.

Das liegt einerseits am Güterstruktureffekt, aber andererseits an einer immer maroderen und unzuverlässigeren Wasserstraßeninfrastruktur. Im Rahmen der gemeinsamen Forumsveranstaltung wurden die Erwartungen der Verlagerer und Spediteure an die Binnenschifffahrt, bzw. an die Politiker diskutiert.

Auf die Frage - was kann die Binnenschifffahrt realistischer Weise leisten?, antwortete Martin Staats, Vorstandsmitglied der MSG eG:

„Um die dringend benötigten Mittel für den Erhalt der Wasserstraßen zu bekommen sollten wir gemeinsam die Konkurrenz- und Leistungsfähigkeit des System Wasserstraße und Häfen gegenüber der Politik noch stärker verdeutlichen.“

Günter Haberland, geschäftsführender Gesellschafter, M. Zietzschmann GmbH & Co. KG äußerte sich zur Frage: „Wie kann die Wettbewerbsfähigkeit erhöht werden?“ insbesondere besorgt über den Zustand der



Diskutierten unter der Moderation von Boris Kluge (M.): Günter Haberland (l.) und Martin Staats. Foto: F. Barg

Infrastruktur und die daraus resultierenden Folgen. „Der Zustand der veralteten Schleusen lässt den Logistiker an der Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt zweifeln. Diese ist aber unbedingte Voraussetzung für deren Einbeziehung in logistische Systeme.“

BÖB und DSLV sind sich einig: Mit vereinten Kräften ist das Problem der Infrastrukturfinanzierung lösbar. Das System Wasserstraße sollte zukünftig eine größere Bedeutung in Politik und Öffentlichkeit erfahren. ■

Anzeige



## Trimodal im Quadrat

Die Schnittstelle zwischen  
Wasser, Straße und Schiene  
in der Quadratestadt  
Mannheim.



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

Hafen Mannheim  
weltweit für die Region



Auf große Freude stieß bei Freunden und Geschäftspartnern, dass auch Ulrich Gross (r.), Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, hier zusammen mit Franz Reindl, Geschäftsführer der Hafenbetriebe Ludwigshafen, nach der Genesung von einem Herzinfarkt zur Messe nach München gekommen war. Fotos: Friedbert Barg



HTAG-Stand in der Halle B3

Anzeige



Der Liebherr-Stand in der Halle B3



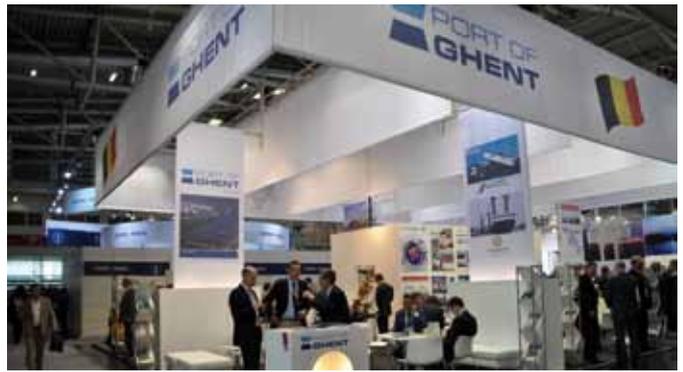
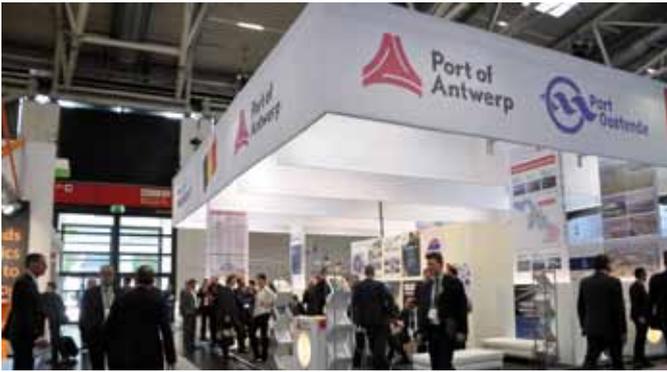
**BEI UNS GIBT ES BERG- UND TALFAHRTEN. UND TROTZDEM GEHT'S IMMER NUR AUFWÄRTS.**

Wir sind in der Binnenschifffahrt die größte Transportgenossenschaft Deutschlands. Nehmen Sie Kurs auf die DTG und werden Sie Partikulier bei einer starken Genossenschaft, die in diesem zukunftssicheren Transportmarkt stets für eine gute Auslastung an Bord sorgt. Egal, ob Sie den Rhein hinauf oder die Mosel hinab wollen: Wir sorgen dafür, dass Sie erfolgreich bleiben!

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



DTG. Leistung entscheidet.



Die belgischen Häfen Antwerpen, Oostende und Ghent präsentierten sich in der Halle B3 der transport logistic.

Fotos: F. Barg



Vortragsveranstaltung am Stand der öffentlichen Binnenhäfen



Kalmar zeigte Lösungen für den Ladungsumschlag



Fachgespräche am Stand der European Gateways



SPC-Pressekonferenz mit Mittelstandsunternehmen.



Ralf Paahsen (l.) erläuterte am Stand des Hamburger Hafens Funktion und Arbeitsweise des Vesseltrackers



Marion Sombrutzki und Benjamin Riemer (l.) von 4U Assekuranzmakler im Kundengespräch.



„Gateway Hamburg“ in der Halle B3



Sylvia Art, Michael Spahn, Annette und Friedbert Barg am Stand des Schifffahrts-Magazins

### Danke - und Auf Wiedersehen in Shanghai

Das Team des Schifffahrts-Magazins bedankt sich bei Freunden, Lesern, Anzeigenkunden und Interessierten für den Besuch am Stand in der Halle B3 während der transport logistic.

Die nächste transport logistic in Deutschland findet vom 5. bis 8. Mai 2015 in München statt, die nächste in China vom 17. - 19. Juni 2014 in Shanghai. Und auch dort wird das Schifffahrts-Magazin mit einem Stand vertreten sein und im Rahmen einer - auch touristisch interessanten - Leserreise Fachexkursionen zu chinesischen Logistikunternehmen, Werften und Häfen veranstalten.

Einzelheiten hierzu werden wir in den nächsten Ausgaben des Schifffahrts-Magazins veröffentlichen. ■



Sachsen-Anhalt war mit einem Gemeinschaftsstand vertreten

Anzeige

**Ihr Spezialist in Binnenschifffahrt und Logistik für Bulk und Schwertransporte. Ein bewehrtes Know-How zu Ihren Diensten :**

- Kombiniertes Transport,
- Maßgeschneiderte multimodale Transportketten (See-Fluss-Straße-Schiene),
- Umschlag,
- Lagerung, Verwaltung von Lagerbeständen,
- Qualität und Sicherheit für Ware und Umwelt.

**Ein breites Netz an Filialen und Niederlassungen :**

FRANKREICH : STRASBOURG - THIONVILLE - FROUARD - DUNKERQUE - LILLE DEUTSCHLAND : KEHL - LUDWIGSHAFEN - DUISBURG

DILLINGEN - KARLSRUHE NIEDERLANDE : DORDRECHT BELGIEN : ANVERS - BRUXELLES - LIÈGE - MONS/GHLIN SERBIEN : BELGRAD

BEOCIN SCHWEIZ : BASEL



Hauptsitz : 63 quai Jacoutot  
B.P. 100 - 67015 STRASBOURG Cedex  
Tel. 03 88 45 53 90 - Fax 03 88 45 53 95  
Website : [www.cfnr.fr](http://www.cfnr.fr)  
Ihr Ansprechpartner :  
Tel. +33 (0)3 88 45 53 67 - [ddc@cfnr.fr](mailto:ddc@cfnr.fr)



Design : [www.ipiapie.fr](http://www.ipiapie.fr)



## Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar

# WESKA 2013 erschienen

Das Standardwerk für die Binnenschifffahrt erschien bereits 1925 in der ersten Auflage und ist kürzlich in der 80. Ausgabe herausgekommen. Das ca. 1500 Seiten umfassende Werk ist wie jedes Jahr vollständig überarbeitet worden und enthält tabellarische Fahrstreckenbeschreibungen mit Angaben der Orte, Häfen und Umschlagstellen, Brücken, Schleusen und Fähren für das gesamte Rheinstromgebiet, die Westdeutschen Kanäle und die Weser, das Elbstromgebiet, die Märkischen Wasserstraßen, die Oder sowie die Donau von Kelheim bis zum Schwarzen Meer. Im aktuellen WESKA wurden die "Örtlichen Verhältnisse der Fahrstrecken und Hinweise für die Fahrt" komplett überarbeitet und der neuen Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 16.12.2011

angepasst. Die seit 2012 geltenden Besatzungsvorschriften für das Befahren belgischer Wasserstraßen wurden im Hauptteil B2 ebenfalls neu aufgenommen, genauso die neuen Anwendungsvorschriften für die Befahrung der deutschen Donau, mit Fahrzeugen, die in einem Nicht-EU-Land beheimatet sind inkl. der Bescheinigungen für die Besatzung dieser Binnenschiffe. Ferner enthält der WESKA eine Vielzahl weiterer Informationen und besonders Adressen, die für die gesamte Binnenschifffahrt und den damit verbundenen Gewerbebezogen von Bedeutung sind.

WESKA, Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V., 80. Auflage, ca. 1500 Seiten, Preis 54,50 Euro. Bestellungen unter [www.binnenschifffahrts-verlag.de](http://www.binnenschifffahrts-verlag.de)



## Maritime Technologien

# Statustagung im Dezember

Um die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrie zu unterstützen, investiert das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) im Rahmen seines Programms „Maritime Technologien der nächsten Generation“ jährlich ca. 30 Mio. Euro für Forschung und Entwicklung in diesem Bereich.

Zur Intensivierung des Erfahrungsaustausches zwischen den verschiedenen Branchen der maritimen Wirtschaft und Wissenschaft organisiert der Projekträger

Jülich im Auftrag des BMWi jährlich eine Statustagung. Dabei diskutieren Experten aus Industrie und Forschung aktuelle Ergebnisse geförderter Forschungs- und Entwicklungsprojekte.

Auf der Statustagung 2013 werden abgeschlossene Verbundprojekte aus den Bereichen Schiffstechnik, Produktion maritimer Systeme, Schifffahrt und Meerestechnik präsentiert.

Die Statustagung findet am 5. Dezember 2013 im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie in Berlin statt.

Weitere Informationen: Dr. Ralf Fiedler, Projektträger Jülich, FB Maritime Technologien (MGS2), Nationale Kontaktstelle "Schifffahrt und Meerestechnik", Forschungszentrum Jülich GmbH, Schweriner Str. 44, 18069 Rostock. Tel.: 0381 20356 282, Fax: 0381 20356 499. [r.fiedler@fz-juelich.de](mailto:r.fiedler@fz-juelich.de)

## Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland

# Förderung der Ausbildung von Seepersonal

Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland unterstützt ab sofort die seefahrtsbezogene Berufsausbildung: Vorstand und Kuratorium der Stiftung haben einstimmig ein Konzept verabschiedet, mit dem die Berufsausbildung von nautischem und technischem Seepersonal wirksam forciert werden soll. Ziel des Förderkonzeptes ist es, ein möglichst großes Maß an Schifffahrts-Know-how in Form von hochqualifizierten Seeleuten am maritimen Standort Deutschland langfristig zu sichern. Die Grundlagen für die finanzielle Unterstützung durch die Stiftung sind in § 7 Flaggenrechtsgesetz und der Satzung der Stiftung niedergelegt.

Im Einzelnen wird die finanzielle Unterstützung für die Ausbildung von Schiffsmechanikern, Technischen Offiziersassistenten und Nautischen Offiziersassistenten sowie die Qualifizierung von Nachwuchsoffizieren (sog. „Ausfahren der Patente“) gewährt. Sie beträgt für die Ausbildung von Schiffsmechanikern, Technischen Offiziersassistenten und Nautischen Offiziersassistenten bis zu 14.000 Euro jährlich, für die Qualifizierung von Nachwuchsoffizieren bis zu 25.200 Euro jährlich. Zudem ist ein Anreizsystem zur Ausbildung von arbeitslosen Jungoffizieren verabschiedet worden – der Förderzeitraum für Nachwuchsoffiziere wird um bis zu 4 Quartale verlängert, soweit ein Zeitraum der Arbeitslosigkeit nachgewiesen wird. Zusätzlich wird die Förderung für bis zu vier Quartale erhöht, wenn ein vorher arbeitslo-

ser Nachwuchsoffizier beschäftigt wird (was ebenfalls nachgewiesen werden muss).

Anträge auf finanzielle Unterstützung der Berufsausbildung können ab sofort unter Verwendung des auf der Website hinterlegten Antragsformulars bei der Stiftung eingereicht werden (im Original).

Unterstützungsberechtigt sind Unternehmen mit Sitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes, die Ausbildungsplätze auf ihren Schiffen bereitstellen.

Außerdem gelten insbesondere folgende Bedingungen für die Ausbildungsschiffe:

- Eintragung in einem inländischen Schiffsregister
- Führung der deutschen oder einer anderen EU-Flagge
- Nichtführen der Bundesdienstflagge oder der Landesflagge eines deutschen Bundeslandes

Weitere Voraussetzung ist, dass die Auszubildenden in Deutschland sozialversicherungspflichtig sind und für sie Sozialabgaben abgeführt werden. Die Förderung erfolgt quartalsweise, um ein einfaches Verfahren gewährleisten zu können und die notwendige Flexibilität für die Stiftung zu ermöglichen.

„Die deutschen Reeder haben Wort gehalten“, sagt Ralf Nagel, Vorstandsvorsitzender der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland. „Über die Stiftung sollen jährlich rund 20 Millionen Euro in die Ausbildungsförderung fließen.“

## Neue ISL Studie zur Schwergutschifffahrt

# Heavy Lift Shipping

**H**heavy Lift Shipping ist eine Nische innerhalb des globalen Marktes für Mehrzweckfrachter. Da in diesem Segment weit weniger Informationen vorliegen, als über die großen Märkte der Welt-schifffahrt, hat das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) nun zahlreiche Daten in Form einer Studie aufbereitet. Dabei zeigt sich, dass der Kreis der Beteiligten auf

Seite der Reeder überschaubar, die Transportnachfrage aber sehr weitgefächert und unübersichtlich ist. Wirtschaftlich gesehen heben sich Spezialschiffe immer von der Masse der Standardfrachter ab.

Sie erfordern höhere Investition, haben aber auch die Chance weit höhere Einnahmen zu erzielen. Aus technischer Sicht ist auch die Entwicklung der Kranleistungen interessant, denn schon heute fahren Frachter, die Ladungsteile bis zu 2.000t in einem Hub an Bord nehmen können, und schon bald werden Leistungen von rund 3.000t erwartet. Mit einer Analyse der 25 wichtigsten Anbieter bietet die Studie zur Schwergutschifffahrt einen Überblick über die Struktur der Reedereien. Langjährige Auftragsstudien des ISL ermöglichen es dabei heute, die rasche Modernisierung der Schwergutflotte innerhalb der letzten Jahre darzustellen.

Dies gilt nicht nur für die Flotte insgesamt, die nach Altersklassen, Größengruppen und Hebefähigkeit der Krane analysiert wird, sondern auch für den Flottenbestand der einzelnen Reeder. Für jeden der Top

25 Reeder werden alle Schiffe gelistet und die Flottenentwicklung seit 2007 aufgezeigt. Dazu kommen Informationen über die Einsatzarten auf Linien, in der Trampfahrt oder für Projekte sowie Spezialisierungen auf Gütergruppen. Dies zeigt die Vielfalt des Marktes, in dem sich manche Reeder ganz auf Projekte und Einzeltransporte spezialisieren, während Andere in der Linienfahrt tätig oder breiter aufgestellt sind. Heavy Lift Shipping ist noch immer eine mitteleuropäische Domäne, denn acht der Top 25 haben ihren Sitz in Deutschland, elf in den Nachbarländern und nur sechs in Übersee. Zu den in der Studie zur Schwergutschifffahrt enthaltenen Branchen gehören der Anlagenbau für Kraftwerke, Walz- und Hüttenwerke, Luft- und Gasverflüssigung, Chemieanlagen und Raffinerien.

Zudem wird die Ausrüstung für Rohstoffgewinnung und Bergbau, der Stahlröhrenmarkt und der Pipelinebau, der Markt für Onshore- und Offshore-Windenergie, Schienenfahrzeuge, Hafenkrane, Offshore-Technik und Superyachten aufgezeigt.

Die rund 150 Seiten umfassende Studie liefert keine Prognose für Raten- und Mengenentwicklungen, aber sie durchleuchtet den aktuellen Markt und stellt viele Daten (Entwicklung der Produktionsmengen, Auftragseingänge, Auftragsbestände und Umsätze aus den o.g. Branchen) für die eigene Marktforschung zur Verfügung. Sie ist ab sofort beim ISL in Bremen zum Preis von € 1.800 zzgl. MwSt. erhältlich.

Seit Juni 2013

## Schottel-Reparaturzentrum in Wismar

**D**ie Nachfrage nach Schottel Schiffsantrieben wächst seit Jahren kontinuierlich. Das Unternehmen trägt dieser Entwicklung Rechnung, indem es die Reparaturkapazitäten ausbaut. Mit dem Standort Wismar verfügt Schottel bereits über einen modernen und großen Fertigungsstandort. Hier befindet sich seit Juni 2013 auch das neue Reparaturzentrum mit optimalen Bedingungen für die Reparatur von Groß- und Kleinanlagen. Dort stehen, wie bisher in Hamburg, weiterhin die erfahrenen Mitarbeiter zur Verfügung.

Der bisherige Standort Ellerbek bei Hamburg konzentriert sich künftig auf den Ersatzteilvertrieb in der Region. Um kurze Wege, und die damit verbundenen kurzen Reaktionszeiten für die Kunden zu gewährleisten, wird zusätzlich ein Team von Servicetechnikern in der Niederlassung Hamburg zur Verfügung stehen.

Reparaturzentrum Wismar:  
Schottel GmbH  
Schottelweg 1  
23970 Wismar

Niederlassung Hamburg:  
Schottel GmbH  
Pyramidenweg 3  
25474 Ellerbek

**Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.**

# Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für ShortSea, Binnenschifffahrt, Häfen und Schiffstechnik

Das Abonnement der Printausgabe kostet € 54,- und schließt die online-Ausgabe ein. 12 Ausgaben jährlich.

Die online-Ausgabe kostet € 30,- jährlich und ermöglicht Download und Ausdruck der aktuellen Ausgabe.

[www.schifffahrts-magazin.de](http://www.schifffahrts-magazin.de)

## Neues Peilschiff auf dem Rhein

# PS „Mercator“ lotet die Rheinsohle aus

Das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg-Rhein stellt sein neues Peilschiff „Mercator“ im Rahmen einer feierlichen Schiffstaufe am 27. Juni in den Dienst. „Damit nehmen wir nach 20 Jahren wieder ein neues Arbeitsschiff in Betrieb“, erläutert Erich Wicher, Sachbereichsleiter des WSA. Die Schiffswerft Barthel baute das Schiff in 15

Monaten. Stationiert ist das neue Peilschiff im Homberger Hafen. Das PS „Mercator“ ersetzt die Peilschiffe „Reiher“ und „Bingerbrück“.

Das PS „Mercator“ wird zukünftig die Vermessung der Rheinsohle von Bad Honnef/Linz Rhein-km 639,26 bis zur deutsch/niederländischen Grenze Rhein-km 865,51 durch-

führen. Hierfür ist es mit einem Fächerecholotmesssystem ausgerüstet. Dieses System besteht aus drei Fächerecholoten, die Streifen der Gewässersohle entlang des Schiffsurses aufnehmen. Das System wurde von der Fa. Kongsberg Maritime AS aus Hamburg geliefert.

Die ausgewerteten Peildaten dienen der Schifffahrt als Information und sind Grundlage für die Berechnungen der zukünftigen Entwicklung der Rheinsohle sowie für die Planung von Baumaßnahmen. Das Peilschiff leistet Hilfestellung bei Schiffsunfällen durch Hindernissuche, z.B. Anker, Lukendeckel, Container etc., die in den Fluss gefallen sind.

### Hauptabmessungen

Länge über alles 26,72 m  
Breite über alles 7,73 m  
Seitenhöhe 1,60 m  
Tiefgang 0,80 m  
Ballasttiefgang 1,30 m  
Geschwindigkeit 18 km/h bei 5 m Wassertiefe  
Messfahrt 13 km/h  
Fixpunkthöhe (ohne Ballastwasser) 4,75 m  
Fixpunkthöhe (mit Ballastwasser) 4,25 m

### Haupt- und Hilfsmaschinen

Vortrieb 2 x Schottel Navigator Typ 320  
Hauptmotoren 2 x Volvo D7C-TA  
Antriebsleistung 2 x 195 kW /2300 rpm  
Hilfsdiesel 1 John Deere 4045 HFU 82 93 kW  
Hilfsdiesel 2 Fischer Panda PVMV-N SV  
Generator mecc alte ECP 34-2 S/4 18,5 kVA  
Propeller 2 x Schottel-Ruderpropeller,  
Ø 750 mm  
Bugstrahlruder Side Power Typ SP 300 HYD

### Besatzung

nautisches Personal (2),  
Messtechniker (1)

### Spezialausrüstung

Messsystem Fächerecholotsystem EM 3002  
Triple-Head mit EA400 mit 2 Sidescan-  
schwingern und einem Vertikalschwinger  
von Kongsberg Maritime  
2 Trimble GNSS-Empfänger



Das neue Peilschiff auf dem Rhein bei Duisburg.

Foto: WSA Duisburg-Rhein

Die Vorschriften sollen ab dem 1. Januar 2018 gelten

# Erster Schritt zur Emissionsminderung im Seeverkehr für große Schiffe in der EU

**D**ie Europäische Kommission hat den ersten Schritt zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr unternommen. Die vorgeschlagene Rechtsvorschrift verpflichtet die Eigner großer Schiffe, die EU-Häfen anlaufen, die jährlichen Kohlendioxidemissionen der Schiffe zu überwachen und zu melden. Die Kommission veröffentlichte auch eine Mitteilung über ihre Strategie für die Verringerung dieser Emissionen, wobei sie Maßnahmen auf globaler Ebene den Vorzug gibt.

Die für Klimapolitik zuständige EU-Kommissarin Connie Hedegaard erklärte: „Wir nehmen endlich Kurs auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr. Das EU-Überwachungssystem wird für die Schifffahrtsbranche ökologische und wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen, da es die Transparenz in Bezug auf die Emissionen erhöht und für Schiffseigner Anreize zur Reduzierung dieser Emissionen schafft. Diese Initiative steht in voller Übereinstimmung mit den jüngsten Vorschlägen zu globalen Effizienznormen für Kraftstoffe und marktorientierten Maßnahmen, die im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) erörtert werden. Ein robustes System für die Überwachung, Meldung und Prüfung der Emissionen ist eine Grundvoraussetzung für sinnvolle Diskussionen auf europäischer und globaler Ebene über Emissionsziele für diese Branche.“

Der für Mobilität und Verkehr zuständige Vizepräsident der Europäischen Kommission, Siim Kallas, äußerte sich wie folgt: „Uns ist bewusst, dass auch im Seeverkehr zur Verringerung der Treibhausgasemissionen beigetragen werden muss, vorzugsweise durch globale Maßnahmen, die ökologisch am effektivsten und wirtschaftlich sinnvoll sind. Mit Blick auf den stark globalen Charakter des Seeverkehrs kann dies am besten über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation erreicht werden. Auf der Grundlage des vorgestellten Konzepts wird die EU gemeinsam mit ihren globalen Partnern ihre Bemühungen um eine umfassende internationale Lösung fortsetzen. Der vorgelegte

Vorschlag ist ein wesentlicher Beitrag zu den Anstrengungen der IMO zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der Steigerung der Kraftstoffeffizienz der Schiffe durch eine Reihe von Instrumenten, einschließlich technischer und marktorientierter Maßnahmen.“

## Emissionen großer Schiffe

Ziel des Vorschlags ist die Schaffung eines EU-Rechtsrahmens für die Sammlung und Veröffentlichung geprüfter jährlicher Daten über die CO<sub>2</sub>-Emissionen aller großen Schiffe (über 5 000 BRZ), die EU-Häfen anlaufen - unabhängig vom Ort ihrer Registrierung.

Die Verordnung wird Schiffseigner verpflichten, die von ihren großen Schiffen auf ihren Fahrten nach, von und zwischen EU-Häfen verursachten geprüften CO<sub>2</sub>-Mengen zu überwachen und mitzuteilen. Die Eigner werden außerdem bestimmte andere Informationen bereitstellen müssen, z. B. Daten zur Bestimmung der Energieeffizienz der Schiffe.

An Bord der Schiffe ist eine von einem unabhängigen Prüfer ausgestellte Konformitätsbescheinigung mitzuführen, die von den Behörden der Mitgliedstaaten geprüft wird.

Die Vorschriften sollen ab dem 1. Januar 2018 gelten.

## Aufbau eines globalen Systems

Das europäische System soll einen Baustein für ein globales System bilden. Die vorgeschlagenen Vorschriften sollen einen schrittweisen Ansatz zur Festlegung globaler Energieeffizienznormen für bestehende Schiffe unterstützen, wie sie von den Vereinigten Staaten vorgeschlagen und von anderen Mitgliedern der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation befürwortet werden. Die EU-Vorschriften sollen an die globalen Normen angepasst werden, sobald ein solches globales System eingerichtet wird.

## Möglichst geringer Verwaltungsaufwand

Der Vorschlag der Kommission zielt darauf ab, den Verwaltungsaufwand für die Unter-

nehmen möglichst gering zu halten, indem die Vorschriften von den bestehenden Dokumenten und Ausrüstungen ausgehen, die an Bord der Schiffe mitgeführt werden. Die Unternehmen können die von ihnen bevorzugte Überwachungsmethode wählen.

## Geringere Emissionen und Kosten

Nach der Folgenabschätzung der Kommission soll das vorgeschlagene EU-weite System für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV - Monitoring, Reporting and Verification) eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf den abgedeckten Fahrten um bis zu 2 % gegenüber einem „Business-as-usual“-Szenario bewirken. Bis 2030 dürfte das System auch zu einer Verringerung der jährlichen Nettokosten der Eigner um bis zu 1,2 Mrd. EUR führen.

Es wird außerdem nützliche Erkenntnisse über die Leistung einzelner Schiffe, ihre jeweiligen Betriebskosten und ihren potenziellen Wiederverkaufswert liefern. Dies wird den Schiffseignern zugute kommen, die über eine bessere Entscheidungsgrundlage für bedeutende Investitionen und die entsprechende Kapitalbeschaffung verfügen werden.

## Die nächsten Schritte

Der Vorschlag wird nun vom Europäischen Parlament und vom Rat geprüft, deren Zustimmung für sein Inkrafttreten als Rechtsvorschrift erforderlich ist.

## Hintergrund

Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr verursachen derzeit 3 % der globalen Treibhausgasemissionen und 4 % dieser Emissionen auf EU-Ebene. Wenn nicht gehandelt wird, dürften diese Emissionen in Zukunft parallel zu den erwarteten Zuwächsen der Handelsvolumen zwischen allen Kontinenten beträchtlich ansteigen.

Ein solcher Anstieg würde die Anstrengungen, die in anderen Bereichen zur Verringerung der Gesamtmenge der EU-Treibhausgasemissionen unternommen werden, unterminieren. ■



**Der Newcomers´ Pavillon als Marktplatz der boomenden Kreuzfahrtbranche / Seatrade Europe vom 24. bis 26. September 2013 in Hamburg**

## Neue Geschäftsfelder erschließen

als 250 Aussteller aus rund 50 Nationen und aus allen Bereichen der Branche ihr Angebot vor.

Besonders erfreulich: Zahlreiche Unternehmen aus dem In- und Ausland präsentieren sich in diesem Jahr zum ersten Mal auf der Seatrade Europe. Sie wollen mit ihren Produkten und Dienstleistungen im internationalen Kreuzfahrtgeschäft Fuß fassen oder ihr Engagement verstärken. Die Seatrade Europe ist die ideale Plattform für den direkten Kontakt mit Entscheidern von Reedereien und Werften. Unternehmen, die ihr Geschäft neu auf eine boomende Branche ausweiten wollen, treffen hier direkt auf Interessenten und potenzielle Auftraggeber. Speziell für sie ist der Newcomers´ Pavillon eingerichtet, eine exklusive Präsentationsfläche auf der Seatrade Europe. Insgesamt 24 Unternehmen aus dem In- und Ausland präsentieren sich auf diesem Marktplatz der Innovationen.

Dazu gehören vor allem Unternehmen aus dem Hospitality-Bereich – darunter Food & Beverage, Anbieter von IT-, Kommunikations- und Entertainment-Systemen sowie Hotellerie- und Gastronomieausstatter. Das Schweizer Unternehmen Beer Grill, seit 90 Jahren ein Hersteller von elektrothermischen

Geräten für die Speisenzubereitung und –präsentation, zeigt unter anderem den „Vulcano“. Mit der multifunktionalen Präsentationsvitrine können verschiedene Gerichte auf der gleichen Fläche unterschiedlich warm und feucht gehalten werden. „Wir haben unsere Produkte speziell an die Anforderungen an die heutige Bordverpflegung angepasst“, sagt Andreas Schäfer, Geschäftsführer der Beer Grill GmbH.

Den Aufenthalt an Bord verschönert Hail (Hotel Amenities International Limited) Europe Guests Supplies. Der niederländische Zulieferer hat sich auf hochwertige und exklusive Pflegeprodukte für den Bad- und Spabereich spezialisiert. Die dabei verwendeten Artikel werden aus aller Welt zusammengetragen. Die Palette reicht von der Seife aus einem Familienbetrieb in Parma über die Waschlotion aus London und Rasiercremes aus der Frucht des südmarokkanischen Arganbaums bis zu griechischem Duftwasser aus Blutorangen, Pistazien und Limonen und anderen exotischen Zutaten.

Hochwertige und innovative Polsterstoffe für den Marinebereich präsentiert Dickson-Constant – der älteste Textilhersteller Frankreichs. Eines der Highlights, die auf der

**D**as Kreuzfahrtschiff ist wie eine kleine Stadt: Restaurants, Cafés, Bars, Shops, Theater, Kino, Casino, Wellnessbereich und Sportanlagen – der komfortable Aufenthalt an Bord hat viele Facetten. Entsprechend groß ist die Vielfalt der Zulieferer, auf die Schiffbauer bei der Ausstattung ihrer schwimmenden Urlaubsparadiese zurückgreifen.

Auf der Seatrade Europe, der europäischen Leitmesse für die Kreuzfahrtindustrie, die vom 24. bis 26. September auf dem Gelände der Hamburg Messe stattfindet, stellen mehr



*Auf der Seatrade geht es um den Bau moderner Kreuzfahrtschiffe für die Binnenwasserstraßen ...*

Seatrade Europe vorgestellt werden, ist „Sunbrella Terry“. „Das ist ein völlig neuartiges Tuch für den Marinebereich“, kündigt Lars Rippstein, Geschäftsführer der Deutschland-Niederlassung von Dickson-Constant, an. „Terry erinnert an feine, weiche Frottierware“, so Rippstein. Das äußerst lichtbeständige und feuerfeste Material verbindet anspruchsvolle Ästhetik und Haptik mit technischen Annehmlichkeiten. „Wir freuen uns, in diesem Jahr erstmals bei dieser wichtigen internationalen Schau dabei zu sein und sind schon gespannt auf viele interessante Begegnungen und neue Kontakte rund um Kreuzfahrt und Fährschiffahrt“, sagt Dickson-Constant-Deutschland-Chef Rippstein.

Das Konzept des Newcomers' Pavillon stammt von der Internorga, der Leitmesse für den Außer-Haus-Markt. „Dort haben wir die Erfahrung gemacht, dass die Newcomers' Area hervorragend aufgenommen wurde“, sagt Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung Hamburg Messe und Congress GmbH. Die Seatrade Europe hat das erfolgreiche Konzept mit dem Newcomers' Pavillon weiterentwickelt und an die

besonderen Anforderungen des Kreuzfahrtmarktes angepasst.

Auch das Konferenzprogramm bringt für Unternehmen, die sich neue Absatzmärkte in der Kreuzfahrtbranche erschließen möchten, echten Mehrwert. So beschäftigen sich hochkarätige Referenten wie Ralf Sempf, Director, Head of Materials Management and

Purchasing, Meyer Werft GmbH und Tom Beeck, Director Supply Chain Europe, Royal Caribbean Cruise Ltd am Mittwoch den 25. September in ihrem Vortrag „Chancen und Herausforderungen für potenzielle Lieferanten und Dienstleister“ mit dem Thema. Die Beiträge der ausgewiesenen Branchenkenner dürften gerade für Neueinsteiger wertvolle Anregungen enthalten. ■



... und für die Hochsee.

Fotos: HMC / Michael Zapf

Anzeige



## ECLIPSE® 706GWR

**Der Beginn eines neuen Standards  
in der Füllstandmessung**

Bereiten Sie sich auf eine völlig neue ECLIPSE® Gerätefamilie für Füllstand- und Trennschichtmessungen vor. Mit überlegener Signal-Leistung, leistungsstarken Diagnosen und einer umfangreichen Auswahl an überfüllsicheren Sonden liefert Magnetrol das neue ECLIPSE® Modell 706 als geführten Radartransmitter in beispielloser Zuverlässigkeit.

Von routinemäßigen Wasserspeicher-Anwendungen bis hin zu von Prozessmedien erzeugten korrosiven Dämpfen, Schaum, Wasserdampf, Anhaftungen, Rührwerken, Blasenbildung oder Boilersystemen wird das ECLIPSE® Modell 706 Ihren Betrieb auf ein vollkommen neues Niveau an Sicherheit und Prozess-Performance anheben.

**Kontaktieren Sie Magnetrol – dem Pionier von  
Geführtem Radar für Füllstandmessung – um mehr  
über das ECLIPSE® Modell 706 zu erfahren.**





 **Magnetrol®**

eclipse.magnetrol.com • 02204 / 9536-0 • vertrieb@magnetrol.de



© 2012 Magnetrol International, Incorporated

Zwei Motoren, zwei Wellen, zwei Propeller, zwei Ruder

# SWATH - ein sehr außergewöhnlicher Schiffstyp

Von Sabo Krebs

**B**esonders in der Küstenschifffahrt, wo die meisten Arbeitsschiffe anzutreffen sind, können die Wellen des Seegangs nicht wie auf hoher See auslaufen. Dort stellen die Seegangscharakteristiken besondere Anforderungen an den Entwurf von Schiffen. Ab einer Schiffslänge von etwa 120 m reduzieren sich die Schiffsbewegungen durch die Länge des Schiffes deutlich. Bei kleineren Arbeitsschiffen ist jedoch eine andere Strategie gefragt. Swath-Schiffe sind hier eine gute Alternative, da die Schiffsbewegungen im Seegang sich aufgrund der Bauweise stark verringern. SWATH steht für Small Waterplane Area Twin Hull, also eine kleine Wasserlinienfläche in Doppelrumpfbauweise. Den größten Einfluss auf die Schiffsbewegungen im Seegang hat die Größe der Wasserlinienfläche. Genau darin trumpft das Swath-Schiff auf: durch die verringerten Wasserlinienflächen sind die Schiffsbewegungen stark reduziert. Gewöhnlicherweise werden Menschen bei Vertikalbeschleunigungen zwischen 0,2 und 0,3g seekrank. Auf gewöhnlichen Monohullschiffen mit üblicher Wasserlinienfläche treten meist Beschleunigungen zwischen 0,5g in der Mitte des Schiffes, 0,8g im Heckbereich und ca. 1g im Bugbereich auf. Bei Swath-Schiffen liegen die Vertikalbeschleunigungen meist konstant in allen Bereichen zwischen 0,1 und 0,2g. Dies ist vor allem auf Arbeitsschiffen ein großer Zugewinn, da dies bedeutet, dass über die ganze Schiffslänge das Arbeiten an Deck nicht durch starke Seegangsbewegungen eingeschränkt ist und zum arbeiten genutzt werden kann. Überdies reduzieren sich die Ausfalltage aufgrund von Schlechtwetter. Durch die kleinere Wasserlinie und geschickte Überlagerung der vom Rumpf erzeugten Wellen beim Entwurf reduziert sich auch der wellenbildende Widerstand des Schiffes. Dies wird aber durch die erhöhte Reibung aufgrund der größeren benetzten Oberfläche wieder ausgeglichen. Mit hohen Froudezahlen um die 0,7 liegen Swath-Schiffe im Bereich sogenannter unkonventioneller Verdränger. Aber wodurch kann die Wasserlinienfläche überhaupt reduziert werden? Das Prinzip ist ebenso bei der Konstruktion von Platt-

formen in der Meerestechnik bekannt: Beim sogenannten Halbtaucher befindet sich ein Großteil des Auftriebskörpers unterhalb der Wasserlinie, als Verbindung zum oberen Teil des Schiffes dienen sogenannte Struts. Da nur diese auf Höhe der Wasserlinie liegen, kann die Wasserlinienfläche somit stark reduziert werden. Bei der ersten Generation von Swath-Schiffen wurde dies durch zwei durchgängig durchlaufende Stützen realisiert. Um die Wasserlinienfläche und somit die Schiffsbewegungen im Seegang noch weiter reduzieren zu können, wurde in der 2. Generation die Konstruktion mit zwei schmalen Stützen auf jeder Seite, also insgesamt mit vier Stützen versehen (siehe Bild auf der rechten Seite).

Bei der Konstruktion ist neben den Tiefgangsbeschränkungen des Fahrtgebietes

$$A_{WL} < 2 \cdot \nabla^{\frac{2}{3}}$$

$A_{WL}$  = Wasserlinienfläche

$\nabla$  = verdrängtes Volumen

**Formel zur Definition von Swath-Schiffen – die Wasserlinienfläche muss kleiner sein als zwei mal das verdrängte Volumen hoch 2/3.**

auch zu beachten, dass es sich aufgrund des geringen Reserveauftriebes (die Haupt-Verdrängungskörper befinden sich ja unter Wasser) um eine gewichtskritische Konstruktion handelt. Weiterhin möchte man das Schiff auch aufgrund der Baukosten so klein wie möglich, aber eben so groß wie nötig bauen. Bei Swath-Schiffen fertigt man deshalb den Rumpf und die Aufbauten aus einer Aluminiumlegierung. Aluminium hat eine relativ geringe Dichte und ist somit etwa nur ein Drittel so schwer wie Stahl. Dadurch kann das Gewicht deutlich reduziert werden. Eine weitere Möglichkeit, das Gewicht zu reduzieren ist die Verwendung von mittelschnell oder schnelllaufenden Dieselmotoren für den Antrieb. Diese wiegen

deutlich weniger als langsamlaufende Motoren, sind jedoch auch empfindlicher und müssen häufiger gewartet werden.

Eine Besonderheit beim Entwurf von Swath-Schiffen ist die Hydrodynamik an den Stützen und am Rumpf (den sogenannten Torpedos) unter Wasser im Zusammenspiel mit Ruder und Propeller zu optimieren sowie die genaue Auslegung der Antriebsanlage, hier vor allem die Abschätzung der benötigten Leistung. Beim Entwurf der Schiffe sind bis zu 130 Entwurfsschleifen nötig, was zeigt, wieviel Ingenieurs-Know-How in einer solchen Konstruktion steckt. Kleinste Änderungen einzelner Parameter in dem Bereich können dort große Wirkungen haben. Ein wirklicher Durchbruch war erst mit Weiterentwicklung der CFD-Programme möglich, was auch erklärt, warum Swath-Schiffe erst in den letzten Jahrzehnten erfolgreich gebaut werden.

Als problematisch hat sich vor allem auch die fehlende (kollektive) Erfahrung auf dem Gebiet der Swath-Schiffe erwiesen. Mit den ersten Swath-Schiffen wurde sozusagen Neuland betreten. Im Bereich der typischen Verdränger in Einhüllenbauweise, wie z.B. Tankschiffe, Containerschiffe, Bulker usw. wurden über die Jahrzehnte eine Vielzahl gut dokumentierter Studien durchgeführt. Der Entwurf dieser Schiffe ist deshalb heute kaum risikobehaftet. Im Bereich z.B. der Gewichtsabschätzung im Entwurf lassen sich mit Hilfe empirischer Formeln sehr gute Näherungen für konventionelle Schiffstypen erzielen. Bei Swath-Schiffen hingegen muss das Gewicht durch überschlägiges Aufsummieren einzelner Bereiche mühsam berechnet werden.

Einen großen Namen mit der Konstruktion von Swath-Schiffen hat sich vor allem auch die Werft Abeking & Rasmussen in Lemwerder gemacht. Hier hat Dr. K. Spethmann die Entwicklung engagiert vorangetrieben. Vorarbeiten lieferte ein Forschungsprojekt zu schnellen, unkonventionellen Schiffen. Die Lotsentender Döse und Düne sowie das Stationsschiff Elbe wurden 1999/2000 in Dienst gestellt. Vor allem in der Arbeit der Lotsenversetzboote kann die Swath-Bauweise ihre Vorzüge ausspielen: durch die reduzierten Schiffsbewegungen ist das Boarden (das Übersteigen des Lotsen) sicherer. In der Praxis konnte eine Einsatzfähigkeit an 360 von 365 Tagen im Jahr nachgewiesen werden. Die Lotsentender haben eine Länge von 25 m und eine Breite von 13,5 m bei einer Verdrängung von 125 t. Die Dienstgeschwindigkeit liegt bei 18,5 Knoten. Die Bauverträge

sind bei Beaufort 9 und einer signifikanten Wellenhöhe von bis zu 4 m mit folgenden Kriterien bei einer Messfahrt nachgewiesen und erfüllt: Vertikalbeschleunigungen unter 0,2g, Rollbewegungen unter 5 Grad und Stampfbewegungen unter 8 Grad.

Als Teil des Konzeptes Elbe-Range bilden die Lotsentender mit dem 50-Meter-Stationsschiff Elbe eine Einheit und sind in ihren Funktionen aufeinander abgestimmt. Teil des Konzeptes ist vor allem die Funktionstrennung: Die Versorgung und Besetzung der Tender wird vom Stationsschiff aus bewerkstelligt. Weiterhin dient das Stationsschiff als Hotelschiff und bietet ca. 40 Lotsen und 25 Besatzungsmitgliedern Platz. Mit einer Länge von 49,9 m, einer Breite von 22,55 m sowie einem Tiefgang von 3,5 m hat das Mutterschiff eine Verdrängung von 1.450 t. Auch hier profitiert man von der Swath-Bauweise, da der Aufenthalt für die im Schichtdienst arbeitenden Lotsen und die Besatzungsmitglieder angenehmer ist als an Bord eines Monohulls. Im Jahr 2010 wurde ein neues Lotsenstationsschiff mit einer Länge von 60,4 m gebaut und ebenfalls auf den Namen Elbe getauft. Daraufhin erhielt die alte Elbe den Namen Hanse und steht nun als Ersatzschiff bereit. Auf der neuen Elbe finden bis zu 50 Lotsen und 34 Besatzungsmitglieder Platz.

Neben diversen Lotsenversetz- und Lotsenstationsschiffen, die sich mittlerweile auch als Konzept in Belgien und den Niederlanden durchgesetzt haben, wurden noch einige andere Schiffe in Swath-Bauweise gebaut.

Dazu gehört das Forschungsschiff Planet, welches von TKMS (Thyssen-Krupp Marine Systems) gebaut wurde, mehrere Schiffe für die Küstenwacht, eine Expeditionsyacht und ein Versorger eines Offshorewindparks sowie einige Schiffe im militärischen Bereich.

Aufgrund der zuvor beschriebenen Optimierungsarbeit, die in jedem einzelnen Entwurf steckt, haben sich zunächst bestimmte Abmaße an Swath-Schiffen durchgesetzt, die in Formgebung und Auslegung weitestgehend optimiert wurden. Dies sind Schiffslängen von 20-25 m mit Torpedodurchmessern von 2m, Längen zwischen 40 und 45 m mit Torpedos von 4m Durchmesser und einer Verdrängung von etwa 800 t, sowie 50-60 m lange Schiffe mit einem Torpedodurchmesser von 5m. Typischerweise sind die Antriebsmotoren in den Torpedos unter der Wasserlinie angeordnet. Dadurch ergeben sich für die Stützen Mindestabmaße um eine ausreichende Luftzufuhr für den Maschinenraum zu gewährleisten und einen ausreichend großen Zugang für Reparaturen etc. zu ermöglichen. Auch hier haben sich typische Motoren durchgesetzt, wie z.B. Motoren der MTU 2000er Serie für die kleineren Swath-Schiffe mit 2m-Torpedodurchmesser. Mittlerweile sind ebenso Schiffe mit einer Länge von 80 m in Entwicklung. Eine weitere

Steigerung der Schiffsgrößen wäre jedoch nicht sinnvoll, da vergleichbare konventionelle Schiffe sich auch aufgrund der Länge weniger im Seegang bewegen und hier die Swath-Bauweise ihren großen Vorteil nicht mehr ausspielen kann.

Der Nachteil der Doppelrumpfbauweise ist, dass die Antriebsanlagen in beiden Rümpfen, also doppelt ausgeführt werden. Das bedeutet zwei Motoren, zwei Wellen, zwei Propeller und zwei Ruder und somit auch höhere Kosten. Ein weiterer Schritt ist nun, die Vorzüge der kleinen Wasserlinienfläche in einem Rumpf zu ermöglichen. Diese sogenannten SWASH-Schiffe (Small Waterplane Area Single Hull) sind jedoch momentan noch im Erprobungsstadium. Diese verfügen zwar nur über einen Torpedo, aus Stabilitätsgründen jedoch auch noch zusätzlich über zwei seitliche Stützen. Erste Tests z.B. des Swash-Tenders Explorer der Lotsenbrüderschaft Elbe erwiesen sich als erfolgreich. ■



Das Lotsenversetzschiff Döse

Quelle: Abeking & Rasmussen Schiffs- und Yachtwerft AG



Außenansicht des 65 m langen Fahrgastschiffes.

Renderings: beiderbeck designs GmbH

## Ungehinderter Weitblick auf vorbeigleitende Landschaften Traumschiff für Seen und Flüsse

Von Evelyn Breuer

Eine völlig neue Bedeutung bekommt der Begriff Kreuzfahrt durch ein Schiffskonzept des Bremer Konstruktionsbüros beiderbeck designs.

65 Meter lang ist die elegante Interpretation die den Bodensee, die Schweizer Seen aber auch größere Binnenflüsse als Ausflugschiff um eine touristische Attraktion reicher machen kann. Eine Kreuzfahrt für ein paar

Stunden. Luxus für Jedermann und für jede Generation.

Im Gegensatz zum charakteristischen Hochseeschiff zählt beim Seenschiff mit seiner langen Wasserlinie vor allem eines: der ungehinderte Weitblick auf vorbei gleitende Landschaften. Der beiderbeck-Entwurf begegnet diesem Anspruch mit großen Panoramascheiben, die den Salons eine unglaubliche Transparenz verleihen. Üppig dimensionierte Oberlichter sorgen zusätzlich für eine stimmungsvolle Atmosphäre.

Auf allen drei Decks wird der Gast verwöhnt durch ein luxuriöses Ambiente. Ein Ergebnis der Vereinigung modernen Möbeldesigns mit klassischen maritimen Elementen, die den sonst vorherrschenden klaren Linien eine warme Note verleihen. Zwei lichtdurchflutete Restaurants, davon eines als First-Class-Restaurant mit nach achtern zu öffnen der Panoramafront, und eine Lounge auf separater Ebene ermöglichen die Nutzung des Seenschiffs als besonders attraktive Event-Location. Die Außenbar rund um den

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

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

Funk: 01 71 / 3 20 20 50 (Mechanik)

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

68623 Lampertheim

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

E-Mail: [Wernz@Wernz-GmbH.de](mailto:Wernz@Wernz-GmbH.de)

[www.Wernz-GmbH.de](http://www.Wernz-GmbH.de)



Oberdeck-Atrium



### Panoramafenster auf dem Hauptdeck.

Schornstein, das feststehende Bimini (Sonnendach) mit verschiebbaren Seitenwänden auf dem Upper-Deck und die Klimatisierung durch einen Wasserebelvorhang verleihen dem Aufenthalt an Bord einen hohen Erlebniswert.

Im täglichen Ausflugsbetrieb an touristischen Knotenpunkten besticht das Schiffskonzept mit ausgereiften Details und weitgehend barrierefreien Ebenen. Fahrräder beispielsweise werden in einem praktischen Store-System untergebracht, wodurch die Decks aufgeräumt bleiben. Ladestationen für E-Bikes gehören zum durchgängig hohen Standard. Fahrgäste dürften sich auch für die auf die große Panoramascheibe projizierten GPS-Kartendienste und die Echtzeitinformationen zur Umgebung begeistern. Und spätestens beim Relaxen auf dem Sonnendeck oder in einem der großen Salons stellt sich sofort Kreuzfahrt-Feeling ein.

Damit der Gast an Bord den Luxus der Seeyacht genießen und das Schiff wirtschaftlich effizient eingesetzt werden kann, hat beiderbeck designs die Serviceseite nicht vergessen. Sauganschlüsse in den Wänden der Salons sowie ein fester Trittbereich an der Außenreling mit Travellerschiene für die Sicherung von Reinigungs- und Wartungspersonal verkürzen die Liegezeiten. Umweltaspekte – inzwischen auch im Kreuzfahrtbereich in der Diskussion – werden durch grüne Technologien berücksichtigt. Umgesetzt werden kann das Schiffskonzept mit modernsten Fertigungstechnologien.

Beiderbeck designs steht für über 30 Jahre Erfahrung im Design und Bau exklusiver Motor- und Segelyachten von 20m bis 100m+, sowie Serienyachten und exklusiver Fahrgastschiffe.

Die Entwürfe der Yachtdesigner zeichnen sich durch elegante Linien und edle Inneneinrichtungen aus.

Sie gewannen 2 x den Design Award der "International Superyacht Society" in Ft. Lauderdale, Florida und weitere internationale Design-Awards.

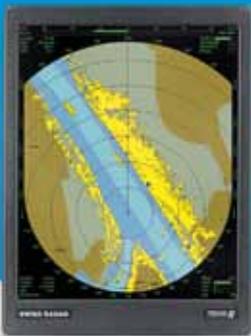
Zum Leistungsumfang von beiderbeck desi-

gns gehören die Entwicklung des Gesamtkonzeptes von Aussen- und Innendesign für Motor- und Segelyachten, die Ausarbeitung von Teilbereichen in Form von Arbeitspaketen wie Naval Architecture, die Begleitung von Refits genauso wie die vertrauensvolle Projektbetreuung für Kunden und Werften. Vom ersten Beratungsgespräch bis zur Endabnahme betreuen die Mitarbeiter von beiderbeck designs den Eigner in allen Fragen rund um seine Yacht. So werden Ästhetik - edle Inneneinrichtung und elegante Linien - und Funktion - Schiffbau und Technik - zu einer Einheit. ■

Anzeige



## 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

VDMA: Deutsche Technologien für den Schiffbau und die Offshore-Industrie bewähren sich auf neuen Absatzmärkten

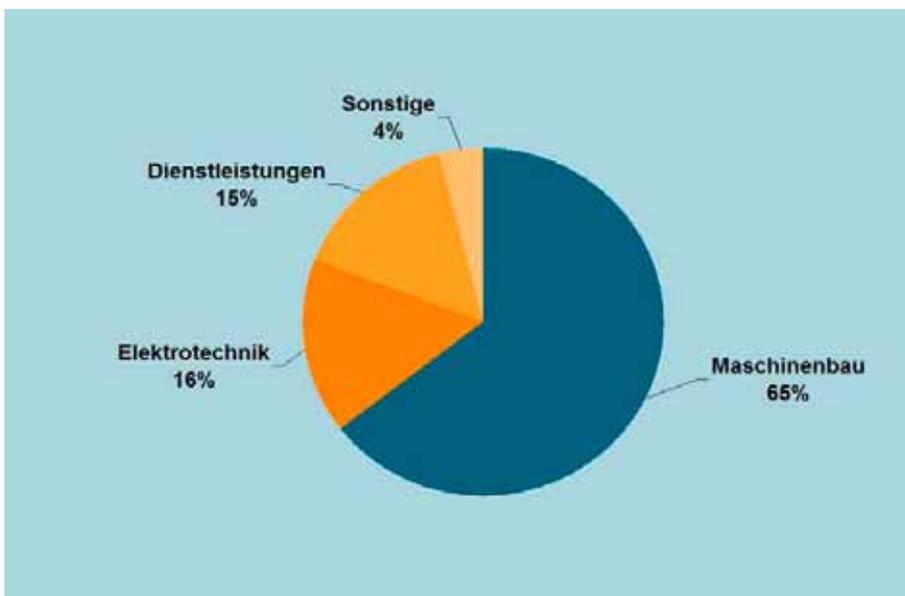
## Auftragseingänge Grund zu Optimismus für 2013

Die Erschließung neuer Kundengruppen und Marktsegmente haben wir erfolgreich fortgesetzt. Während die großen Schiffbauländer China und Korea derzeit wenig Neuaufträge für Handelsschiffe melden, konnten wir dafür mehr Aufträge im Offshore-Markt, aber auch im Retrofit-Bereich und im Service hereinholen“, erklärte Dr. Alexander Nürnberg, Vorstandsvorsitzender der VDMA Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie, anlässlich einer Pressekonferenz des Verbandes in Hamburg. „Die Fertigung in den meisten Betrieben war im Jahr 2012 wieder ausreichend ausgelastet“. Das zeigt sich an der gesteigerten Produktion. Die Spanne zwischen den einzelnen Unternehmen ist dabei aber sehr groß, je nach Abhängigkeit von einzelnen Teilmärkten. Der Personalbestand ist durch Kostensenkungsprogramme insgesamt etwas zurückgegangen. Die Branche erwartet eine langsame aber stetige Erholung der Auftragslage insgesamt. Gleichzeitig zeigen die flexiblen Schwerpunktsetzungen der vergangenen Jahre in den Bereichen F+E, Service und Vertrieb ihre positive Wirkung. „Trotzdem - der globale Wettbewerb wächst – wir müssen die neuen sowie auch die traditionellen Marktsegmente ausbauen und

die Kunden durch unsere Verlässlichkeit und Schnelligkeit überzeugen“, so Nürnberg, „es gibt wieder erste, neue Erfolgsmeldungen auch aus China, allerdings zu sehr schlechten Preisen“, so Nürnberg weiter. „Qualität ist gut, das ist aber kein Alleinstellungsmerkmal mehr. Der Kunde verlangt Lieferanten mit Lösungs- und Systemkompetenz sowie kurzen Reaktionszeiten. Während die Absatzmärkte im Offshore-Segment so noch viel Potenzial für die deutsche Zulieferindustrie bieten, stellt im Schiffbau der enorme Preisdruck bei immer kürzeren Lieferzeiten die große Herausforderung dar.“

### Branchen-Umsatz 11,6 Milliarden Euro

Die deutschen Schiffbau- und Offshore-Zulieferer erwirtschafteten 2012 mit rund 68.000 Mitarbeitern (- 3 Prozent) einen Umsatz von 11,6 Milliarden Euro. Das bedeutet einen leichten Umsatzzuwachs von durchschnittlich einem Prozent zum Vorjahr (Umsatzwachstum 2011: 4 Prozent). Die Exportquote stieg auf 74 Prozent (Vorjahr: 71 Prozent). Das Offshore-Zuliefergeschäft im Öl- und Gas-Markt war von den Umsatzzwankungen nicht betroffen, hier setzte sich das Wachstum der letzten Jahre unvermindert fort.



Neben dem großen Maschinenbau-Anteil und der Elektrotechnik hat der Dienstleistungsbereich sich zu einem festen Umsatzträger der maritimen Zulieferindustrie entwickelt.

### Auftragseingänge steigen weiter

Nach dem dramatischen Rückgang der Schiffbauaufträge ab Oktober 2008 und dem Einbruch bei den Zulieferern 2009 setzen sich die Steigerungen der letzten Jahre im Auftragseingang fort. Das AE-Wachstum betrug 2012 vier Prozent. Daraus schließen wir auf eine stabile Geschäftsentwicklung für das Jahr 2013. Die Branche hat die tiefgreifenden Verwerfungen im Weltschiffbau bisher gut bewältigt und zeigt sich daher zuversichtlich, auch mögliche zukünftige Störungen aus eigener Kraft überwinden zu können.

### Chancen in neuen Exportmärkten

Neben den großen drei Schiffbaunationen China, Korea und Japan rücken wachsende Schiffbauländer in den Vordergrund. Dazu zählt z.B. Brasilien, dessen Wachstum auf der Nachfrage aus dem Öl&Gas-Segment basiert. 2012 wurden weltweit 1.977 Seeschiffe bestellt (Vorjahr: 1.940), davon 651 (554) in China, 231 (351) in Südkorea, 361 (327) in Japan, 66 in Brasilien (42), 11 in Russland (44) und 148 (173) Schiffe in der EU-27, davon 10 (12) in Deutschland. Dementsprechend war der Auftragsbestand an Schiffen weltweit im vergangenen Jahr von 6.859 Schiffen auf 5.550 zurückgegangen.

### China und Korea größte Exportmärkte

Die Auslandsgeschäfte der deutschen Zulieferer verteilen sich 2012 dementsprechend zu 39 Prozent auf Asien (+1) und zu 33 Prozent auf das europäische Ausland (+1). China ist trotz deutlichem Rückgang immer noch größter Auslandsmarkt mit 17 Prozent (-5) der Exporte gefolgt von Korea mit 10 Prozent (0). Neue Märkte in Asien erzielen deutliche Steigerungen (sonstiges Asien: +5). Im Hintergrund stehen die aus dem Offshore-Boom kommenden Projekte in Singapur und Indien, aber auch die Projekte der jungen Werften auf den Philippinen.

Weiterhin beobachtet die Branche sehr genau die Bestrebungen in Asien und Südamerika, ihre eigene Zulieferindustrie auszubauen. Ziel deutscher Zulieferer ist deshalb, den vorhandenen Vorsprung im technischen und logistischen Bereich zu halten und durch Innovationen und Serviceangebote weiter auszubauen. Der Knowhow-Schutz gewinnt weiter an Bedeutung, auch innerhalb von Kooperationen mit lokalen Partnern nicht nur in Asien. Direkte Produktpiraterie wird technisch und rechtlich bekämpft.

### Offshore - Bedarf an Equipment ist groß

Das seit mehreren Jahren zunehmende

Engagement der deutschen Zulieferer im Bereich der Offshore-Öl- und Gas-Industrie wird weiter wachsen. Der Bedarf an hochwertigem und zuverlässigem Equipment ist groß. Hohe Verfügbarkeit, schnelle Reaktionszeiten und hohe Umwelt- und Sicherheitsstandards sind hier entscheidende Wettbewerbsvorteile deutscher Unternehmen. „Der Besuch des Maritimen Koordinators Hans-Joachim Otto auf der OTC 2013 in Houston war ein erstes wichtiges Signal der deutschen Politik und sollte genauso in Zukunft auf den internationalen Märkten als Unterstützung der Marketinganstrengungen der Firmen fortgesetzt werden“, bekräftigt Dr. Alexander Nürnberg .

### Energieeffizienz

Ein weiterer Schwerpunkt der deutschen Zulieferindustrie ist der energie- und kostensparende und gleichzeitig umweltschonende Betrieb von Schiffen und Offshore-Anlagen. Hier hat die deutsche Hightech-Industrie einen hervorragenden Ruf durch ihren technologischen Vorsprung zu verteidigen. „Die Innovationen innerhalb der Motortechnik liefern hier sehr gute Beispiele“, kommentiert Volker Poßögel, Zepelin Power Systems GmbH & Co. KG, „denn nur Technologieführer mit Systemkompetenz

sind in der Lage, die Energieeffizienz und damit die Umweltverträglichkeit des Systems Schiff zu optimieren.“ Dies gilt nicht nur für Neubauten, sondern für den gesamten Lebenszyklus. Bei Nachrüstungen von neuen Technologien auf bestehenden Einheiten und neuen gesetzlichen Anforderungen bewährt sich der enge und kontinuierliche Kontakt und Austausch zwischen Betreibern und Zulieferern. Dabei ist es für die Hersteller kontraproduktiv, wenn die fest geplante Einführung neuer Umweltstandards kurzfristig verschoben wird. „Die Umsetzung der niedrigeren Stickoxidgrenzwerte nach IMO Tier III droht um fünf Jahre auf 2021 verschoben zu werden, unsere bisherigen Entwicklungsaufwendungen für einen saubereren Motorentechnik sind aber schon ausgegeben und belasten unsere Bücher“, so Poßögel. „Hier muss die Politik eine Benachteiligung der technologisch führenden Unternehmen verhindern“.

### Hohe Flexibilitätsanforderungen

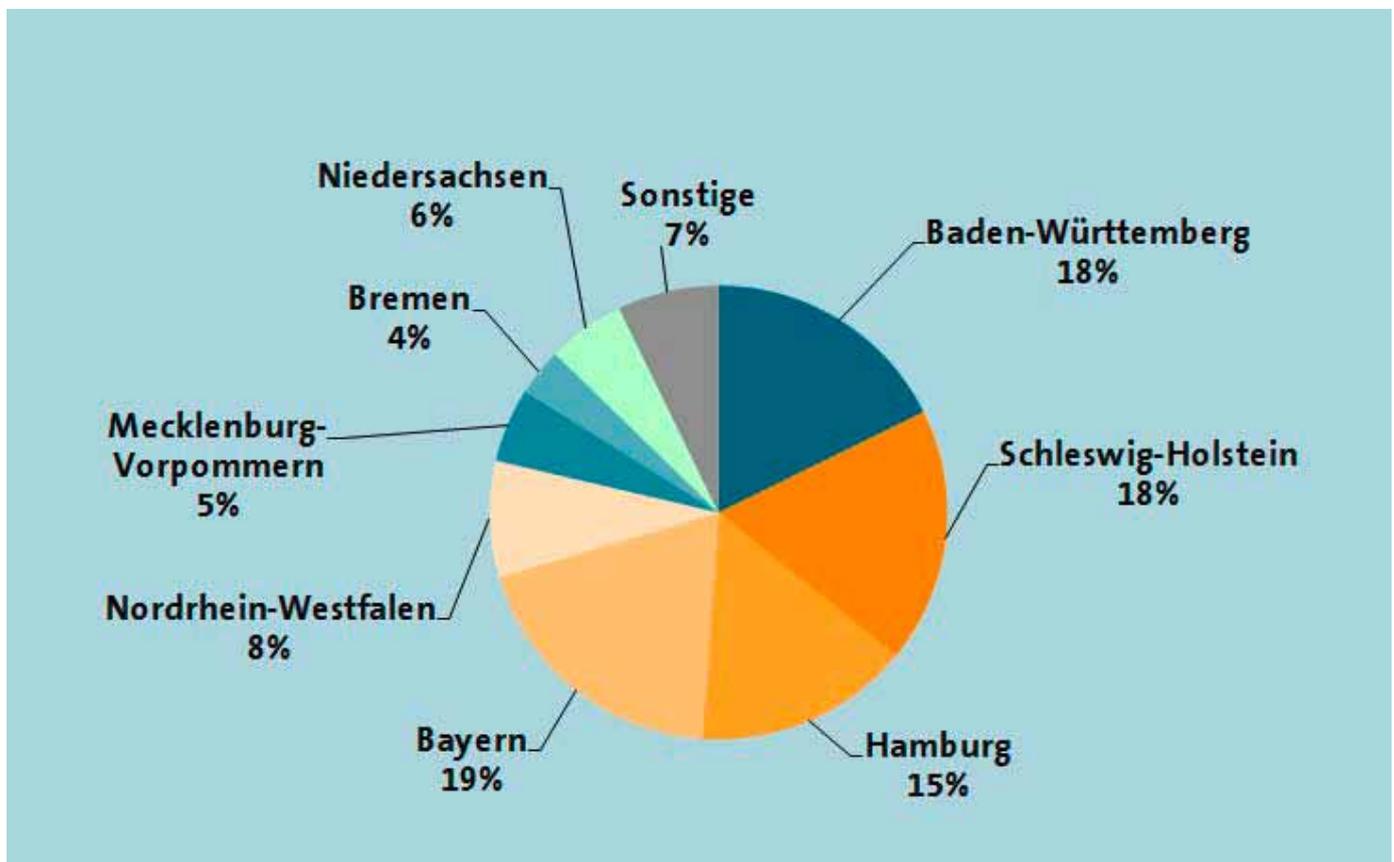
Die Mitarbeiterzahl in den Betrieben ist leicht zurückgegangen und gleichzeitig gibt es weitere Verschiebungen in der Zusammensetzung. Der Bedarf an Fachkräften, insbesondere aus dem Ingenieurbereich, steigt kontinuierlich an. „Nur unsere her-

vorragenden Mannschaften in den hoch spezialisierten Betrieben gewährleisten, dass wir die Herausforderungen im globalen Wettbewerb mit seinen immer kürzeren Zyklen bewältigen können“, führt Volker Poßögel aus. „Gerade für die mittelständische Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie ist das flexible, atmende Unternehmen die Voraussetzung, um am Weltmarkt weiter zu wachsen“.

### Zukunft vorausdenken

Die Unternehmen der Branche benötigen für strategische Investitionen und neue Produktentwicklungen möglichst verlässliche Langfrist-Entscheidungshilfen.

Im VDMA wurde ein systematisches Bild der Branche für das kommende Jahrzehnt entwickelt. Mit den Ergebnissen der Zukunftsbetrachtung werden nun in den einzelnen Betrieben eigene Langfristplanungen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Szenario-Studie „Die Zukunft der Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie 2024“ liegt vor. „Hiermit haben wir für die Branche eine Planungshilfe geschaffen und gleichzeitig selbst Erfahrungen gesammelt, die nur in so einer Gemeinschaft möglich sind“, betonte Nürnberg. ■



Bayern, Baden-Württemberg, Schleswig-Holstein und Hamburg stehen beim Umsatz nach Bundesländern auf den vorderen Plätzen. Die Verteilung zeigt: Die Schiffbau-Zulieferindustrie ist keineswegs nur eine Küstenindustrie, sondern eine bundesweit angesiedelte Branche.

## Grenzüberschreitende Verkehrs- und Logistiktagung des Interregionalen Gewerkschaftsrates (IGR)

# Mit Kooperationen künftige Herausforderungen meistern

Von Petra Grünendahl

Nationale Hafenpolitik darf nicht an Landesgrenzen enden“, forderte NRW-Verkehrsminister Michael Groschek. Die Industrie in Nordrhein-Westfalen ist ganz besonders auch auf die Verkehrsinfrastruktur in den Nachbarländern angewiesen, die ihnen den Zugang zu den Seehäfen und damit zu Lieferanten und Kunden in Übersee ermöglichen. Wirtschaftliche Interessen auf beiden Seiten erfordern da grenzüberschreitendes Handeln.

Zu einer Verkehrs- und Logistiktagung unter dem Motto „Gute Arbeit – Gute Umwelt – Gute Logistik“ hatte der Interregionale Gewerkschaftsrat Rhein-IJssel (IGR) in die MSV-Arena nach Duisburg eingeladen. Fast 100 Teilnehmer aus Deutschland und den Niederlanden diskutierten mit einem hochkarätigen Podium, wie das zukünftige Wachstum in der Logistik auch bei den Menschen in der Region ankommt und zu deren Wohlstand beitragen kann.

Mehr und mehr entwickeln sich Logistik-Drehscheiben zu integrierten Gewerbeansiedlungen, an denen auch Produktion, Verarbeitung und damit Wertschöpfung stattfindet. Hafenkooperationen bieten Zukunftspotenzial für Binnenschiffahrtsstandorte, denn sie ermöglichen ein breiteres und vielfältigeres Angebot an Logistikdienstleistungen, das auch auf dem Markt stärker wahrgenommen wird. RheinCargo, der Zusammenschluss der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) und der Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH), und DeltaPort, der Zusammenschluss von Häfen im Kreis Wesel (Emmelsum, Rhein-Lippe-Hafen und Stadthafen Wesel), bringen hier Bewegung in die wirtschaftliche Entwicklung entlang des Rheins.

### Ausbau der Infrastruktur stockt

Die Hafenerweiterungen von Rotterdam und Antwerpen bedeuten neue Herausforderungen für NRW, wo Erweiterungen von Transportkapazitäten wie die Betuwe-Linie in Planfeststellungsverfahren feststecken oder

wie der Eiserne Rhein noch auf Planungen warten, statt zügig finanziert und realisiert zu werden. Ab 2014 werden mehr deutlich Güter über die Grenzen kommen. Was bis dahin nicht über ausgebaute Kapazitäten auf dem Wasser oder der Schiene kommt, fließt unweigerlich über ohnehin schon überlasteten Straßen und Autobahnen. Die Niederländer haben ihre Infrastruktur ganz anders ertüchtigt: Der im Staatsvertrag von 1999 vereinbarte Ausbau der Betuwe-Linie war bis 2007 umgesetzt. Damit konnte der Rotterdamer Hafen den Verladern und Spediteuren, die sich auf Maasvlakte II ansiedeln wollten, entsprechende Verträge diktieren, nach denen ein steigender Anteil der Waren ab Rotterdam über die Binnenschiffahrt und das Schienennetz abtransportieren sein würden. Und wo ein Weitertransport hierüber nicht mehr möglich ist, wird dann auf Lkw umgeladen: In Deutschland fließen ca. 80 Prozent des Güterverkehrs über den Asphalt. Ein Anteil, der nicht nur aus Umweltschutzgründen reduziert werden sollte, sondern auch deswegen, weil Lkw einen höheren Reparaturbedarf verursachen. Noch werden hier in Deutschland Potenziale verschenkt!

Noch ungenutzte Potenziale anderer Art auszuschöpfen versuchen hingegen die Akteure auf dem Logistik-Markt. Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen und Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen, erläuterte die Hafenkooperationen entlang des Rheins mit ihren Herausforderungen für die Zukunft. Viele Häfen sind davon bedroht, Logistikflächen zu verlieren. Dabei wären, so Schäfer sogar Erweiterungen nötig, um Potenziale ausschöpfen zu können. Wachsenden Güterströmen sieht Schäfer aber auch die deutsche Infrastruktur nicht gewachsen: „Hier sind neue Konzepte nötig. Und die Wasserstraßen haben noch Kapazitäten frei“, warb er für eine stärkere Einbindung der Binnenschiffahrt auch auf deutscher Seite. Ihre politische Vorstellung für Verkehr und Logistik in NRW stellten neben Verkehrsminister Groschek und Ruud van Heugten, Verkehrsdezernent der niederländischen Provinz Nord-Brabant, auch die Landtagsabgeordneten Jochen Ott (SPD) und Bernhard Schemmer (CDU) dar. Beide sind verkehrspolitische Sprecher ihrer Fraktionen. „Wir brauchen einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und wir brauchen hier mehr Investitionen“, waren sich beide einig – und plädierten für eine überparteiliche Zusammenarbeit, um die Interessen des Landes NRW in Berlin gemeinsam mit



Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link (rechts im Bild) begrüßte rund 100 Teilnehmer der Verkehrs- und Logistiktagung aus Deutschland und den Niederlanden.



**Moderator Achim Vanselow (DGB NRW) mit dem nordrhein-westfälischen Verkehrsminister Michael Groschek und Rud van Heugten, Verkehrsdezernent der niederländischen Provinz Nord-Brabant (von links). Fotos: P. Grünendahl**

mehr Nachdruck zu vertreten. Andere Bundesländer machen dies bereits vor: Höchste Zeit, dass NRW hier nachzieht!

### Arbeitsmarkt

Am Thema „Arbeit“ kamen die Gewerkschafter schon naturgemäß nicht vorbei. Grenzüberschreitend vergleichbare Arbeitsbedingungen forderten die Vorsitzenden der beteiligten Gewerkschaften, Andreas Meyer-Lauber (DGB NRW), Jaap Smit ((CNV) und Caroline Rietbergen (FNV). „Ein Arbeitgeber muss die Gesetze nicht für Lohndumping ausnutzen“, merkte Jaap Smit an. Er bezog sich darauf, dass ein Mindestlohn in den Niederlanden das Ausnutzen des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes verhindere, mit dessen Hilfe aber in Deutschland Löhne gedrückt werden. Arbeitnehmer aus anderen europäischen Ländern werden so zu den niedrigen Löhnen der Herkunftsländer bezahlt. Dies müsse bekämpft werden, so Rietbergen, denn von Niedriglöhnen könne man nicht leben. „Menschen sollten nicht gegeneinander ausgespielt werden“, so Meyer-Lauber: „Faire Arbeit, sichere Arbeit: Wir müssen prekäre Arbeit verhindern!“

### Duisburger Erklärung

Mit der „Duisburger Erklärung“, die Heinz Rittermeier, Präsident des Interregionalen Gewerkschaftsrates Rhein-Ijssel (IGR), zum Abschluss der Tagung präsentierte, positionieren sich die Gewerkschaftsverbände der Region – Westliche Nordseehäfen und ihr deutsches Hinterland – entsprechend des Tagungsmottos: „Die Niederlande und NRW dürfen nicht nur Transitland für Warenströme sein. Gute Logistik muss Wertschöpfung in der Region sichern, gute Arbeitsplätze sichern und umweltverträglich sein.“ Hier mahnten die Gewerkschaftler Nachholbedarf besonders auf deutscher Seite an. ■

## Das Juni-Hochwasser 2013 in Deutschland

# BfG-Bericht gibt einen ersten Überblick

**A**nfang Juni traten in einigen deutschen Flussgebieten extreme Hochwasserereignisse auf. Im vorliegenden Bericht gibt die Bundesanstalt für Gewässerkunde – in Kooperation mit dem Deutschen Wetterdienst – einen ersten Überblick über Ursachen und Abläufe.

Ab Mitte Mai kam es in Teilen von Mitteleuropa zu ungewöhnlich lang anhaltenden, ergiebigen Niederschlägen. Hochwassermeldungen aus zahlreichen Ländern waren die Folge. In Deutschland führte dies zu großräumigen Ausuferungen, an vielen Pegeln wurden neue Wasserstands- und Abflussrekorde registriert. Der BfG-Bericht „Das Juni-Hochwasser des Jahres 2013 in Deutschland“ analysiert diese ungewöhnliche Witterungsperiode eingehend und gibt eine erste Bewertung der Starkniederschlagsereignisse. Weiterhin beantwortet er Fragen zu den Auswirkungen der bereits vorhandenen Bodenfeuchte sowie zum Einfluss der Schneeschmelze.

Geordnet nach dem zeitlichen Ablauf wird der Verlauf der jeweiligen Hochwasser in den einzelnen Stromgebieten dokumentiert: beginnend an der Weser, über Rhein und Donau, erfolgt eine besonders intensive Auseinandersetzung mit den Geschehnissen an der Elbe. Auch die Auswirkungen von Rückhaltmaßnahmen in den einzelnen Flussgebieten sind Teil des Berichts sowie die Problematik von Hochwasservorhersagen in solchen Extremsituationen. Schließlich wird eine erste statistische Einordnung der Wasserstände und Abflüsse vorgenommen.

„Wie außergewöhn-

lich die Situation in weiten Teilen an der Elbe war, zeigt unsere Abbildung 5.2“, so Jörg Uwe Belz, Hochwasserspezialist in der BfG. „Auf einer un-unterbrochenen Fließstrecke von 250 km zwischen Coswig und Lenzen wurde der HHW, der höchste jemals gemessene Wasserstand, überschritten.“

Zur Erfassung dieser extremen Scheitelsituationen wurden von der BfG Befliegungen an Rhein und Elbe beauftragt. Die photogrammetrische Auswertung liefert unter anderem aktualisierte Eingangsgrößen für ihre Flussgebietsmodelle.

Der komplette Bericht kann auf den Internetseiten der BfG ([www.bafg.de](http://www.bafg.de)) in der Rubrik „Pressemitteilungen“ heruntergeladen werden.



**Abb. 5.2: Juni 2013: Überschreitungen des HHW (höchster gemessener Wasserstandswert) seit Pegelrichtung im Verlauf der Bundeswasserstraßen Elbe und Saale (rote Kennzeichnung)**

## Sacrow-Paretzer Kanal

# Ausbau für moderne Großmotorgüterschiffe und Schubverbände

**A**m 17. Juni 2013 wurde in Potsdam mit den Bauarbeiten für die Grundinstandsetzung und Vertiefung des Sacrow-Paretzer Kanals im Bereich des so genannten Nedlitzer Durchstiches (Untere Havel-Wasserstraße km 19,9 bis km 21,0) begonnen.

Die Baumaßnahmen wurden mit Planfeststellungsbeschluss P-143.3Pro/46 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost vom 17.07.2008 genehmigt. Generalauftragnehmer für die Bauleistungen ist die Arbeitsgemeinschaft SPK Los 1, bestehend aus den Unternehmen Otto Mette Wasserbau GmbH & Co KG Berlin, Ludwig Freytag GmbH & Co. KG, NL Wildau und Tiefbau GmbH Unterweser.

Die Baumaßnahmen erfolgen unter Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs. Die Bauausgaben in Höhe von ca. 5 Mio. €

finanziert der Bund, vertreten durch das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin.

Der Sacrow-Paretzer Kanal wurde in den Jahren 1874/75 als „Durchstich“ zur Verkürzung der Havel-Wasserstraße zwischen den Orten Sacrow und Paretz errichtet. Die Wasserstraße führte bei Potsdam damals aber noch durch die 1852/53 errichtete Nedlitzer Nordbrücke. In den Jahren 1902/04 wurde dann der so genannte „Nedlitzer Durchstich“ mit der Nedlitzer Südbrücke zwischen dem Jungferensee und dem Weißen See gebaut. In den Jahren 1932/33 erfolgte dann noch einmal eine Verbreiterung des Nedlitzer Durchstiches mit einem Ersatzneubau für die Nedlitzer Südbrücke.

Nach 80 Jahren Nutzung sind die damals hergestellten Uferbefestigungen aus Beton zerstört und werden nun durch eine naturverträglichere lose Schüttung aus Naturstei-

nen (ein so genanntes „Deckwerk“) ersetzt.

Im Zuge der Grundinstandsetzung der Wasserstraße erfolgt auch deren naturverträglicher Ausbau für moderne Großmotorgüterschiffe und Schubverbände der Wasserstraßenklasse Vb. Stellvertretend für das Aktionsbündnis gegen den Havelausbau hatte der BUND e.V. gegen den dafür erlassenen Planfeststellungsbeschluss geklagt. Im Ergebnis eines daraufhin vor dem Bundesverwaltungsgericht erzielten Vergleichs wird der Sacrow-Paretzer Kanal nun nur noch auf eine Wassertiefe von 4,0 m vertieft. Die ursprünglich vorgesehene Verbreiterung des Kanals für den Begegnungsverkehr der großen Schiffe findet nicht mehr statt. Die Grundinstandsetzung der Uferbefestigungen und die Vertiefung des Kanals werden im Bereich des Nedlitzer Durchstiches in einer gemeinsamen Baumaßnahme realisiert. Die vorhandene Liegestelle für die Berufsschifffahrt bleibt dabei erhalten und wird um eine Liegestelle für die Sportbootschifffahrt ergänzt.

Die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft wurden in Zusammenarbeit mit der Flächenagentur Brandenburg GmbH bereits ausgeführt, z. B. bei der naturschutzfachlich ausgerichteten Extensivierung der „Schmergower Wiesen“.

Die Entwicklung der inzwischen bundesweit prosperierenden Flächenpools geht auf eine Pilotentwicklung des BMVBS (vertreten durch das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin), des Bundesamtes für Naturschutz und des MUGV Brandenburg zurück. Informationen dazu gibt es unter dem Link Sonstige Informationen unter [www.wna-berlin.de](http://www.wna-berlin.de).

Die drei Wasser- und Schifffahrtsämter Eberswalde, Berlin und Brandenburg a.d. Havel betreiben für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in der Region Berlin-Brandenburg 1.474 km Wasserstraßen, das Schiffshebewerk Niederfinow sowie 71 Schleusen, 77 Wehre und 294 WSV-eigene Brückenanlagen. Das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin investiert im Auftrag des Bundes ca. 50 Mio. € pro Jahr in den Erhalt sowie den bedarfsgerechten und umweltverträglichen Ausbau dieser Infrastruktur. ■



Einpressen von Stahlspundbohlen zur Hangsicherung.

Foto: WNA Berlin



*Liebe Vereinskameraden und -kameradinnen,  
Freunde des Schifferstandes.*

## 124. Mittelrheinische Schifferwallfahrt

## Protokoll der Versammlung der Interessengemeinschaft der St.-Nikolaus-Schiffvereine in Kamp-Bornhofen 5. Mai 2013



Die Einladung wurde am 12. März 2013 an alle Vereine verschickt. Außerdem wurde die Einladung im Mitteilungsblatt der Kath. Schifferseelsorge „ORDER I/2013“ veröffentlicht.

Am Flaggenmast zu Kamp-Bornhofen versammelten sich ca. 30 Wallfahrer. Es waren folgende Vereine vertreten:

Assmannshausen mit Fahne, Duisburg durch Pastor Paquet, Kamp-Bornhofen mit Fahne, Mannheim ohne Fahne, Neckargerach mit Fahne.

Sowie die Kolping-Kapelle Kamp-Bornhofen mit Fahne.

Die Prozession zur Wallfahrtskirche wurde von Pfarrer Hans Jörg und Günter Johannes Barth angeführt. Sie beteten im Wechsel den Rosenkranz vor und stimmten die Lieder an.

Die Eucharistie wurde von Pastor Werner Paquet und Pfarrer Hans Jörg in Konzelebration gefeiert. Pfarrer Hans Jörg predigte.

Im Anschluss fand traditionsgemäß das gemeinsame Mittagessen beim „Singenden Wirt“ statt. In dem Lokal wurde auch die Versammlung abgehalten.

Der St.-Nikolaus-Schiffverein Neckargerach war zur Versammlung nicht mehr anwesend, da die Mitglieder rechtzeitig die Heimreise antreten mussten.

Herr Werner Proff, Vorsitzender des Ortsvereins Kamp, eröffnete pünktlich um 14.00 Uhr die Versammlung.

Pastor Werner Paquet begrüßte die anwesenden Mitglieder und bat sie sich zum Totengedenken für die verstorbenen Fahrensleute, Angehörige und Freunde zu erheben.

Pastor Paquet verlas das Protokoll der Versammlung vom 6. Mai 2012. Es wurde einstimmig von der Versammlung gebilligt.

Der Tätigkeitsbericht der Arbeitsstelle der Kath. Binnenschifferseelsorge Deutschland wurde von Pastor Paquet in den Hauptpunkten erläutert. Der gesamte Bericht ist im Mitteilungsblatt „ORDER“ nachzulesen.

Herr Barth gab eine kurze Information über die Situation des Kath. Schifferkinderheims der Luise-Stephanien-Stiftung in Mannheim. Mit Schuljahresende werden drei weitere Kinder das Heim verlassen. Es bleiben zwei Schifferkinder einer Familie weiterhin im Haus wohnen.

Der Verwaltungsrat wird eine Satzungsänderung vorschlagen, in der es nicht mehr „Schifferkinderheim“ (Stiftungszweck) heißen soll. Um die Einrichtung zu erhalten wird man den Stiftungszweck „Kinder- und Jugendheim“ nennen.

Es wurde über die Wallfahrt 2014 gesprochen. Es wäre die 125. Mittelrheinische Schifferwallfahrt, also ein besonderer Anlass. Man diskutierte den Ablauf und war sich einig, dass die Prozession (Flaggenmast zur Wallfahrtskirche) weggelassen soll.

Alternativ wurde vorgeschlagen die Eröffnung mit Gebet und Lied am Flaggenmast vorzunehmen. Von dort aus mit dem Schiff oder Kleinbus/Auto nach Bornhofen zu fahren. Die Kolping-Kapelle soll am Flaggenmast und in der Kirche beim Gottesdienst spielen.

Der Vorsitzende des Ortsvereins Werner Proff will die Modalitäten mit der Personenschiffahrt Weinand klären und schnellstmöglich in Duisburg Bescheid geben.



## Versammlung der Interessen- gemeinschaft

St.-Nikolaus-  
 Schiffervereine

Kamp-Bornhofen



### Termine 2013/2014:

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| 16. – 19. August 2013 | Hafenfest Duisburg-Ruhrort   |
| 29. September 2013    | Bezirksversammlung Main in Dorfprozelten                             |
| 6. Dezember 2013      | 125 Jahre Schiffer- und Flösserverein Kamp-Bornhofen                 |
| 8. Dezember 2013      | St.-Nikolaus-Schiffsprozession Assmannshausen                        |
| 9. März 2014          | Bezirksversammlungen Mittelrhein in Königswinter oder Assmannshausen |
| 4. bzw. 18. Mai 2014  | 125 Jahre Mittelrheinische Schifferwallfahrt Kamp-Bornhofen          |

Um 15.05 Uhr schloss der Vorsitzende Werner Proff mit einem Dank an alle, die gekommen waren. Er wünschte eine gute Heimreise und ein gesundes, frohes Wiedersehen 2014.

Mannheim, 4. Juni 2013

Günter Johannes Barth  
 Protokollführer

## Ökumenischer Gottesdienst |

## Schiffer feierten am 16. Juni 2013 auf dem Museumsschiff in Mannheim

Auf dem Museumsschiff des Technomuseum unterhalb der Kurpfalzbrücke am Neckar trafen sich Fahrensleute, Mitglieder des Mannheimer Schifffahrtsvereins und Freunde der Binnenschifffahrt.

Am Morgen haben Peter Annweiler von der evangelischen Schifferseelsorge Mannheim-Ludwigshafen, Gert van Zeven von der niederländischen evangelischen Schifferseelsorge und Günter Johannes Barth von der Alt-kath. Gemeinde Mannheim einen ökumenischen Gottesdienst gefeiert.



Der Gottesdienst wurde vom Feudenheimer Posaunenchor begleitet. Sie erinnerten daran, dass die Stadt an Rhein und Neckar vor größeren Schäden durch das Hochwasser verschont geblieben ist. An der Donau und Elbe war es aber eine verheerende Katastrophe. Menschen bangten um ihr Hab und Gut und das Leben. Die Kollekte zu Gunsten der Flutopfer erbrachte über 755 Euro. Man spürte die Großherzigkeit der Gottesdienstteilnehmer, die ihre Betroffenheit durch ihre finanzielle Hilfe zum Ausdruck brachten.

Im Anschluss konnten sich große und kleine Interessierte über die Binnenschifffahrt, die Bergungstaucherei und die Schifferseelsorge in der Dauerausstellung informieren. Außerdem gab es eine Filmvorführung und die Besichtigung des alten Lastkahn „Willi“ vom Verein der Historischen Binnenschifffahrt Basel. Für viele kleine Besucher war es ein tolles Erlebnis, mit dem Kirchenschiff „Wichern“ und dem alten Polizeiboot eine Ausflugsfahrt auf dem Neckar zu machen.

Text Günter Johannes Barth · Fotos ©Sonja Barth

## Traditionsveranstaltungen | Osterfrühstück



Quelle: 500 Jahre Kirche in Ruhrort

Die schöne Tradition des Osterfrühstücks im Ruhrorter St.-Maximilian-Haus konnte durch die Unterstützung des St.-Nikolaus-Schifferereins Ruhrort von 1880 eV auch 2013 wieder durchgeführt werden. Nach Der Messe am Ostermontag fand sich eine große Schar zur gemeinsamen Stärkung ein.

Text & Fotos ©Monika Dünnwald



## aus den Vereinen Fronleichnamprozession



Bei kühlem, aber strahlend schönem Wetter wurde in der feierlichen Prozession vom Schiff aus der Segen über Strom und Häfen erteilt. Die „Karl-Jarres“ führte mit der Monstranz die Fahrt der Kommunionkinder auf der „Duisburg“, in Begleitung des Feuerlöschboots und einiger Yachten, an.

Text Monika Dünnwald · Fotos ©Hartmut de Wall



## Jahreshauptversammlung | im Vereinslokal „Taverne“ im Deutschen Haus

Am Freitag, dem 12. April 2013, fand im Vereinslokal ab 19.30 Uhr die Jahreshauptversammlung des St.-Nikolaus-Schiffvereins Ruhrort von 1880 eV statt. Es waren 14 Mitglieder und drei Gäste anwesend:

### 1. Begrüßung

Durch die 1. Vorsitzende Monika Dünnwald, mit Glockenschlag.

### 2. Bekanntgabe und Genehmigung der Tagesordnung

Gegen die Tagesordnung gibt es keine Einwände.

### 3. Ehrung der verstorbenen Mitglieder

Durch Pastor Werner Paquet,  
 Kapitän Peter Haas verstorben am 23. April 2012.

### 4. Verlesung und Genehmigung des Protokolls der JHV vom 20. April 2012

Verlesung durch den Schriftführer Wolfgang Dünnwald.  
 Einstimmig genehmigt.

### 5. Jahresbericht 2012 des Schriftführers

Verlesung durch den Schriftführer Wolfgang Dünnwald.  
 Einstimmig genehmigt.

### 6. Kassenbericht 2012

Verlesung durch den Kassierer Rainer Floer.  
 Einstimmig genehmigt.

### 7. Bericht Kassenprüfer und Entlastung des Vorstandes

Theo Glaser berichtet über die Kassenprüfung in der Kanzlei Floer, die Kassenprüfer befinden die Buchführung für einwandfrei und Th. Glaser beantragt die Entlastung des gesamten Vorstandes. Entlastung wird von den Versammelten einstimmig erteilt.

### 8. Wahlen

turnusgemäß müssen neu- bzw. wiedergewählt werden:

- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| 1. Vorsitzende(r) Monika Dünnwald | – stellt sich zur Wiederwahl,<br>einstimmig bei eigener Enthaltung              |
| 2. Vorsitzender Horst Legemann    | – stellt sich zur Wiederwahl,<br>wiedergewählt bei einer und eigener Enthaltung |
| Kassierer Rainer Floer            | – stellt sich zur Wiederwahl,<br>einstimmig bei eigener Enthaltung              |
| Schriftführer Wolfgang Dünnwald   | – stellt sich zur Wiederwahl,<br>einstimmig bei eigener Enthaltung              |
| Beisitzer/in Heidi Landsmeer      | – stellt sich zur Wiederwahl,<br>einstimmig bei eigener Enthaltung              |
| Kassenprüferin Heidi Landsmeer    | einstimmig bei eigener Enthaltung   |
| Kassenprüferin Elke Legemann      | einstimmig bei eigener Enthaltung   |

### 9. Neuaufnahmen, Austritte, Ausschlüsse

Klaus Maike, Elke Legemann (Neuaufnahmen), Franz Amann (Austritt) und drei Personen wurden wegen Nichtzahlung von Beiträgen ausgeschlossen.

### 10. Wünsche und Anträge

lagen bis zum 30. März 2013 nicht vor

### 11. Termine 2012/13

sind den Ordnern 2013 zu entnehmen

### 12. Verschiedenes

Pastor Werner Paquet berichtet über die Lossprechnung von 27 Prüflingen des SBK.  
 Schulschiff „Rhein“ soll im Sommer verlängert werden.

Kassierer Rainer Floer berichtet über ein neues Bankeinzugsverfahren ab 2014, durch erheblich steigende Bankgebühren zu Lasten des Vereins soll voraussichtlich der Beitrag wieder von den Mitglieder selbst überwiesen werden. Anschreiben an Mitglieder folgen.

Spendeneinnahmen beim Osterfrühstück von 130,00 Euro gingen zu zwei Teilen an den ev. Kindergarten für das Piratenschiff und an die Lebenshilfe eV.

Pastor Werner Paquet und Monika Dünnwald danken den Anwesenden für ihre Mitarbeit und schließen die Versammlung um 20.30 Uhr. Im Anschluss wurde ein kleiner Imbiss gereicht.

Duisburg-Ruhrort, 12. April 2013

Wolfgang Dünnwald · Schriftführer



**Der Vorstand im Jahr 2013**

Präses Pastor Werner Paquet

1. Vorsitzende Monika Dünnwald	
2. Vorsitzender Horst Legemann	Beisitzer Heiner Asbeck
Kassierer Rainer M. Floer	Beisitzer Heidi Landsmeer
Schriftführer Wolfgang Dünnwald	Beisitzer Heinz Wollhöfer



aus den Vereinen

## Generalversammlung |

Schifferverein »Mittelmain«

Wie im letzten Jahr beschlossen, fand die Generalversammlung am 6. Januar im Hotel „Mainpromende“ in Karlstadt statt.

48 Mitglieder waren zum Teil mit ihren Familien gekommen. Der Vorstand berichtete über das abgelaufene Vereinsjahr. Unser Kassierer Bernhard Huth konnte einen zufriedenstellenden Kassenbericht vorlegen.

Die beiden Kassenprüfer bescheinigten eine ordentliche Kassenführung.

Der zufriedenstellende Kassenbestand bewog unseren Kassierer wohl dazu, an alle anwesenden Mitglieder einen Verzehrutschein für 5,00 Euro auszugeben. Das wurde natürlich von allen freudig aufgenommen.

Die Vorstandschaft wurde einstimmig entlastet. Bei den anstehenden Neuwahlen wurde die Vorstandschaft einstimmig wiedergewählt. Lediglich bei den Beisitzern gab es eine kleine Veränderung.

Nach der Versammlung saßen wir noch lange beisammen. Die Bedienung und das Essen im Hotel „Mainpromenade“ waren sehr gut.

Wolfgang Hohm

1. Vorsitzender



### Der Vorstand im Jahr 2013

1. Vorsitzender:	Wolfgang Hohm	Tel.: 0931-91786	Mobil: 0160-94547502
2. Vorsitzender:	Jürgen Kemeter	Tel.: 09353-4133	Mobil: 0175-3601979
Kassenwart:	Bernhard Huth	Tel.: 0931-23309	Mobil: 0170-6713247
Schriftführer:	Heinz Langmeier	Tel.: 09324-90122	Mobil: 0160-96270826

Beisitzer: Emil Buchert - Gerd Köhler - Horst Sattelberger - Tamara Senft, Theo Senft - Klaus Weigmann - Amanda Zöller

Kassenprüfer: Emil Buchert - Horst Sattelberger

Schifferverein »Mittelmain« Karlstadt  
Kirchstraße 36  
97209 Veitshöchheim  
wolfganghohm@kabelmail.de

[www.mittelmain.de](http://www.mittelmain.de)



aus der Redaktion

## In eigener Sache |

Liebe Kameradinnen und Kameraden,

nicht ganz im Zeitrahmen, aber dennoch halten Sie wieder eine weitere „Order“-Ausgabe in Händen.

Durch die unermüdete Mitarbeit der Vereine, ihrer Vorsitzenden und Mitglieder, gelingt es immer wieder ein informatives und auch buntes Medium zu erstellen.

Dennoch eine große Bitte an alle der Interessengemeinschaft angeschlossenen Vereine:

**Senden Sie uns Ihre Dateien, besonders die Geburtstagsdaten, fristgerecht zum Redaktionsschluss. Diesen finden Sie in der jeweiligen Ausgabe im Impressum.**

Mit meinem Dank für die gute Zusammenarbeit in der Vergangenheit, die in der Zukunft fortgesetzt werden soll, verbleibe ich mit unserem Schiffergruß

„Allzeit gute Fahrt - In Gottes Namen

Monika Dünwald  
Für die Redaktion „Order“

Verein überträgt sein Vermögen

## Stiftung übernimmt Schifferkinderheim

Würzburg - Das Schifferkinderheim Würzburg wird künftig von einer Stiftung betrieben. Der 1953 gegründete, gleichnamige Verein, bislang Träger der Einrichtung, hat sein Vermögen sowie Grundstück und Gebäude übertragen und wird laut Beschluss des Vorstands aus dem Vereinsregister gelöscht. Als Begründung wird angeführt, dass sich die Belegsituation in den letzten 30 Jahren stark verändert habe und auch die Mitgliederzahl erheblich gesunken sei. Von anfangs 700 Mitgliedern seien am Ende nur noch 70 geblieben.

Daher habe der Vorstand die Gründung der gemeinnützigen Stiftung in die Wege geleitet, um den Fortbestand des gut laufenden Heimbetriebs künftig sicherzustellen.

Der Vereinsvorsitzende Rudi Weber verwies darauf, dass man eine »finanziell gesunde und in allen Bereichen gut funktionierende Einrichtung“ übertrage. So seien in den vergangenen 20 Jahren rund 1,5 Mio. € in die Sanierung investiert worden.

Auch nach der neuen Stiftungssatzung soll das Schifferkinderheim wie bisher für die Unterbringung, Beköstigung und die pädagogische Betreuung von Schifferkindern offen sein. Derzeit sei aber nur 1 Platz belegt. Die übrigen 9 Plätze werden daher den Jugendämtern der Stadt und des Landkreises Würzburg zur Verfügung gestellt, heißt es in einer Mitteilung.

Quelle: Binnenschifffahrt – ZfB – Nr. 4 – 2013



Weitere Informationen zur Berufsausbildung erhalten Sie beim Schifferberufskolleg Rhein:

Bürgermeister-Wendel-Platz 1 · 47198 Duisburg  
Telefon 02066-218910 · Telefax 02066-218920

info@schiffer-bk.de · www.schiffer-bk.de



Lossprechung der Absolventen des Lehrgangs 246. Wir gratulieren und wünschen für die Zukunft „Allzeit gute Fahrt – In Gottes Namen“.



Den guten Steuermann  
lernt man im Sturme  
kennen.

Lucius Annaeus Seneca

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

Freitag bis 16. bis 19. August 2013

Montag Ruhrorter Hafenfest

Samstag 29. September 2013

Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft  
Schiffvereine, Bezirk Main ♦ Dorfprozelten

Montag bis 4. bis 6. November 2013

Mittwoch Jahrestagung · ev. Verband der Schiffergemeinden

Samstag 9. November 2013

Firmung in der St.-Maximilian-Kirche ♦ DU-Ruhrort

20.00 Uhr „Ball der Schifffahrt“ 2013

Glückauf-Halle ♦ DU-Homberg  
s.a.: <https://www.facebook.com/Ballderschifffahrt>



Samstag 8. Dezember 2013

Schiffsprozession zu Ehren des Hl. Nikolaus  
♦ Assmannshausen

Montag 6. Januar 2014

Heilige Drei Könige

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.

Weitere Termine und nähere Einzelheiten  
standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

## Impressum

Arbeitsstelle der  
Katholischen Binnenschifferseelsorge

„ORDER“

Zwischen Strom und Kai

[www.schifffahrt-online.de](http://www.schifffahrt-online.de)

Herausgeber und Verleger:

Kath. Schifferseelsorge  
47119 Duisburg-Ruhrort  
Fabrikstraße 16

Telefon: (0203) 82973

Telefax: (0203) 81792

E-Mail: [nikolausig@googlemail.de](mailto:nikolausig@googlemail.de)

Redaktion:

Pastor Werner Paquet · Schifferseelsorger

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 und Daten der Familiennachrichten!

Redaktionsschluss für die  
„ORDER“ IV/ 2013, 20. Juli 2013

## Post an den Schifferpastor | Hallo Werner,

Der St.-Nikolaus-Schiffverein in Haßmersheim faßt nach dem Tod des Vorsitzenden Herrn Heck langsam wieder Mut und trifft sich regelmäßig, aber mehr als gemütlicher Stammtisch. Darüber hinaus berichten sie:

Regen fast jeden Tag Regen und viel zu kalt für den Wonnemonat Mai. Unser letztes Nicolausgrillfest fand am 24. Mai statt, das letzte Fest für dieses Jahr in unserem Vereinspfarrsaal. Als Alternative bleibt uns bei mildem Wetter der Pfarrhof, oder der Sandsteinbau der ehemaligen Schule. Einen kleinen Erfolg konnte der St.-Nicolaus-Schiffverein Haßmersheim mit der ganzjährigen Präsenz der Flagge am Schiffermast erringen. Der letzte Vereinsabend mit 35

Gästen war wieder ein Erfolg, unser Kampfpriis mit 5,00 Euro und mehr je nach Gusto, erbrachte uns Einnahmen von 280,00 Euro, bei Kosten von ca. 230,00 Euro. Wie jedes Jahr war diesmal mein Smoker und der selbst erzeugte Apfelmost im Einsatz, es gab Spanferkelrollbraten, ca. 17 kg. Der Verein will demnächst einen neuen Gasgrill anschaffen um unabhängiger vom örtlichen Metzger zu werden.

Für Heute schöne Grüße  
Michael Raudenbusch



### Pressemittteilung

## Ein neuer Kartograph ist in der Stadt

Das Peilschiff „Mercator“ wurde im Homberger Hafen getauft. Bald wird es den Rhein auf einer Länge von mehr als 200 Kilometern vermessen.

Quelle NRZ 28. Juni 2013 · Von Zlatan Alihodzic

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg hat einen neuen Mitarbeiter. Er ist mehr als 26 Meter lang und fast acht Meter Breit. Gestern wurde das Peilschiff „Mercator“ im Homberger Hafen getauft. Der Name ist wohl gewählt, denn wie der berühmte Bürger der Stadt soll es Karten erstellen – von der Sohle des Rheins.

„Einmal im Jahr wird aus den Daten, die mit dem Schiff gesammelt werden, eine Bodenkarte erstellt“, erklärt Bernd Schönfelder vom Wasser- und Schifffahrtsamt. „Das machen wir, um den Untergrund sehen und mögliche Hindernisse beseitigen oder die Schiffe warnen zu können.“ Bis jetzt waren dafür die Peilschiffe „Reiher“ und „Bingerbrück“ im Einsatz. Mit ihrer neuen Technik kann die „Mercator“ beide ersetzen. Doch noch sind die alten Schiffe nicht offiziell ausrangiert worden, denn zunächst muss der Nachfolger sein Können unter Beweis stellen. „Es ist noch in der Erpro-

bungszeit“, sagt Schönfelder. Das Messsystem und die EDV-Anlage an Bord werden eingestellt, dafür war das Schiff auch schon auf dem Wasser unterwegs. Abschließend muss die Technik geeicht werden. „Das passiert an einer Stelle, von der wir die Daten genau kennen. Wenn das System die Werte korrekt anzeigt, sind wir fertig.“

### Erkundungstour mit neuem Peilschiff „Mercator“

Mit „Mercator“ auf Erkundungstour werden ein Schiffsführer, ein Matrose und ein Messleiter gehen. Mehr Mitarbeiter braucht es nicht, um das 2,7 Millionen Euro teure Gefährt zu lenken und die Technik zu bedienen. Die Messungen werden mit drei Fächerecholoten durchgeführt, die an den Schiffsrümpfen – „Mercator“ hat zwei, ist also ein Katamaran – angebracht sind. Sie senden Schallsignale aus, die vom

Untergrund oder von Hindernissen reflektiert werden. Diese zurückgeworfenen Impulse werden empfangen und aufgezeichnet. Aus der Zeit, die die Impulse bis zu ihrer Rückkehr brauchen, kann später die genaue Tiefe berechnet werden. Mit einem GPS-Empfänger zur Positionsbestimmung, Bewegungssensoren und einiger Technik mehr werden die Messungen komplettiert. Nach Unfällen auf dem Rhein kann das Schiff auch eingesetzt werden, um abgerissene Anker, Lukendeckel oder Container in der Tiefe aufzuspüren. Sonst ist es zwischen der niederländisch-deutschen Grenze und Bad Honnef unterwegs.

Dass man auf Genauigkeit Wert legt, wurde auch bei der Taufe deutlich. Die Sektflasche flog nicht an eine Schnur gebunden gegen das Schiff, sondern wurde von einer Vorrichtung gelenkt, die das Glas garantiert zerspringen lässt. Hier wird nichts dem Zufall überlassen.

# Familiennachrichten III. Quartal 2013

## Assmannshausen

05. 7. Walter König  
 19. 7. Georg Siegel  
 26. 7. Fritz Fleck  
 18. 8. Dr. Günter Maneck  
 29. 8. Hans Jörg  
 30. 8. Dieter Eigler  
 9. 9. Jürgen Unger  
 16. 9. Fritz Strieth  
 17. 9. Helmut Strothjohann  
 19. 9. Hildegard König  
 22. 9. Werner Reischmann  
 25. 9. Willi Schneider  
 25. 9. Wolfgang Wagner  
 27.09. Franz Fuchs  
 29. 9. Hans Altenkirch

## Dorfprozelten

19. 7. Gerhard Huskitsch  
 19. 7. Michael Huskitsch  
 23. 7. Werner Paquet Generalpräses  
 30. 7. Korbinian Brand  
 4. 8. Josef Kohl  
 (ehem. Bezirkspräses)  
 3. 9. Karl Heinz Lutz B. Dir. i. R.  
 7. 9. Gert Brand  
 10. 9. Walter Ullrich  
 10. 9. Günter Fuchs  
 13. 9. Egon Reinthaler  
 24. 9. Ewald Schnellbach  
 28. 9. Philipp Müssig  
 30. 9. Manfred Neubeck  
 30. 9. Kunibert Steigerwald

## GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

28. 9. Lilli & Kunibert Steigerwald

## Erlach

7. 7. Gertrud Will  
 8. 7. Friedrich Völker  
 11. 7. Edmund Wolf  
 27. 7. Karl Heid  
 19. 8. Otmar Greser  
 23. 8. Gertrud Wolf  
 29. 8. Inge Heim  
 2. 9. Reinhard Greser  
 7. 9. Ingrid Brunnemer  
 13. 9. Margot Greser  
 17. 9. Herbert Zehnder  
 29. 9. Hildegard Bils

## Faulbach

31. 7. Ottmar Lorenz  
 5. 8. Horst Weber  
 11. 8. Werner Gerhard  
 16. 8. Werner Gerhard  
 5. 9. Franz Brand  
 28. 9. Irmgard Rüd

## Freudenberg

83 J. 1. 7. Lothar Mayer  
 88 J. 8. 7. Elisabeth Wolz  
 79 J. 31. 7. Manfred Müssig  
 67 J. 14. 8. Gerty Müssig  
 73 J. 24. 8. Ingrid Schork  
 73 J. 10. 9. Kurt Baumgärtner  
 69 J. 13. 9. Erna Röchner  
 64 J. 16. 9. Hermine Wehner  
 76 J. 17. 9. Antonia Röchner  
 77 J. 27. 9. Albert Röchner

## Greffern

75 J. 29. 7. Manfred Gerth  
 63 J. 28. 8. Oswald Lorenz  
 78 J. 29. 8. Anton Friedmann  
 1. 9. Wilfried Boost  
 15. 9. Kilian Latzer  
 70 J. 17. 9. Johann Hummel  
 70 J. 29. 9. Rudolf Jäger  
 71 J. 30. 9. Norbert Zimmermann

## GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

15. 5. Herlinde & Erich Tschan

## Haren-Ems

91 J. 22. 8. Hermann Otten  
 75 J. 25. 8. Gerhard Klene  
 72 J. 28. 8. Johann Dickeboom sen.  
 70 J. 29. 8. Engelbert Lohmann  
 72 J. 30. 8. Heinz Held  
 70 J. 1. 9. Johann Held  
 85 J. 5. 9. Gerd Pinkernell  
 77 J. 6. 9. Hubert Kiepe  
 9. 9. Rudolf Nüsse  
 13. 9. Rudolf Mühlenhoff  
 15. 9. Bernhard Schepers  
 15. 9. Bernhard Hoch  
 16. 9. Clemens Larink  
 18. 9. Wilhelm Wessels

80 J. 23. 9. Gerhard Mecklenborg  
 85 J. 23. 9. Johannes Mansveld  
 78 J. 23. 9. Gerd Sommers  
 70 J. 24. 9. Otto Schöning  
 74 J. 28. 9. Hubert Riddering  
 62 J.

## Kamp-Bornhofen

66 J. 2. 7. Heidi Helbach-Schöne  
 66 J. 9. 7. Änne Querbach  
 77 J. 17. 7. Werner Proff  
 73 J. 17. 7. Reinhold Salzig  
 6. 8. Hans-Werner Schreiner  
 6. 8. Franz Heimes  
 74 J. 14. 8. Peter Gras  
 72 J. 16. 8. Hans Meisolle  
 68 J. 24. 8. Franz-Peter Diesler  
 69 J. 29. 8. Alfred Reiner  
 83 J. 10. 9. Kläre Schweiker  
 72 J. 10. 9. Rita Tandel  
 19. 9. Karin Reitz

## Kamp-Bornhofen

77 J. 6.10. Theo Michelbach  
 84 J. 29.10. Alfred Leyendecker  
 76 J. 29.10. Gerd Salzig  
 71 J. 31.10. Gerda Weinand

## Knetzgau

75 J. 30. 6. Rolf Bätz  
 90 J. 28. 8. Emil Firmbach  
 88 J.  
 73 J. **Neckargerach**  
 78 J. 3. 7. Hilde Tiebes  
 11. 7. Lieselotte Sans  
 11. 7. Linus Fuchs

69 J. 17. 7. Luzia Zimmermann  
 75 J. 17. 7. Richard Raudenbusch  
 89 J. 22. 7. Siegfried Schulz  
 71 J. 28. 7. Heinz Mainzer  
 67 J. 30. 7. Herrmann Mißbach  
 79 J. 31. 7. Ottmar Lorenz  
 74 J. 10. 8. Doris Bittner  
 10. 8. Karl Maier

12. 8. Klaus Mißbach  
 20. 8. Irmtraud Lauber  
 23. 8. Kilian Link  
 25. 8. Edelgard Schenk  
 28. 8. Ewald Martin

85 J. 30. 8. Peter Kirchesch

78 J. 1. 9. Ottilie Gramlich  
 76 J. 1. 9. Alfons Jörg  
 83 J. 12. 9. Hans Robert Bell  
 80 J. 13. 9. Guido Magin  
 86 J. 14. 9. Erwin Fuchs  
 72 J. 17. 9. Erika Schulz  
 73 J. 18. 9. Christa Lenz  
 72 J. 21. 9. Heinz Frühauf  
 72 J. 22. 9. Fridolin Link  
 86 J. 24. 9. Birgit Lorenz  
 82 J. 25. 9. Margit Brauch  
 72 J. 28. 9. Hildegard Raudenbusch

## IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDEN GERUFEN:

91 J. 12. 4. Anton Fuchs  
 74 J. 23. 6. Brigitte Schlüter

## Ruhrort

78 J. 5. 7. Klaus-Erich Reinhard  
 14. 7. Monika Dünnwald  
 66 J. 18. 7. Franz-Josef Hüttges  
 94 J. 19. 7. Mieja Majer  
 75 J. 23. 7. Werner Paquet  
 72 J. 3. 8. Klaus-Peter Tiebes  
 75 J. 6. 8. Bernhard Dehe  
 72 J. 6. 8. Hartmut de Wall  
 72 J. 12. 8. Dieter Bachmeyer  
 65 J. 25. 8. Detlev Wirtz  
 67 J. 8. 9. Theo Glaser  
 60 J. 11. 9. Anneliese Walter  
 90 J. 19. 9. Friedhelm Legemann  
 90 J. 19. 9. Heinz Volker Fendel  
 75 J. 23. 9. Heinz Wollhöfer

## Ruhrort

70 J. 1.10. Karl Kumpf 55 J.  
 73 J. 3.10. Michael Scholz 70 J.  
 69 J. 7.10. Rosemarie Hoffmann 80 J.  
 78 J. 19.10. Hans Stoerb 73 J.

## Urmitz

75 J. 3. 7. Klaus-Friedrich Will 70 J.  
 70 J. 6. 7. Harald Mohr 50 J.  
 3. 8. Heinz-Peter Zöllner 70 J.  
 22. 9. Hartmut Frings 50 J.

**Die Redaktion möchte Sie auf eine Änderung hinweisen.**

**Da es hinsichtlich der Veröffentlichung der Order in der Vergangenheit schon einige Male zu Verzögerungen gekommen ist, möchten wir in Zukunft sehr gerne den Vorschlag von Herrn Heimes, Kamp-Bornhofen, übernehmen und die Geburtstagsdaten quartalsübergreifend veröffentlichen.**

**Bitte senden Sie für die nächste Ausgabe die Daten vom 1. Oktober bis einschl. 31. Januar 2014!**



Geburtstagsgrüße vom Rheinstrom-km

Foto ©Mascha Dünnwald



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 per Mail an:

**nikolausig@googlemail.com**  
**oder auch schriftlich an:**

Druckerei Dünnwald  
 Neumarkt 17 · 47119 Duisburg  
 Fax 0203. 8098-917



# **Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen**

## **Signale und Regeln für die Berufs- und Sportschifffahrt**

Bereits dreiviertel Jahr nach dem Erscheinen der aktualisierten Ausgabe der „Signale der Binnenschifffahrt“ (1996 Binnenschifffahrts-Verlag Duisburg, 2012 F. Barg Verlag Düsseldorf) liegt mit diesem Buch nun eine weitere Aktualisierung vor. Änderungen in der Gestaltung des bisherigen Buches, Änderungen in der Rheinschifffahrts-Polizeiverordnung und insbesondere die neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar ab dem 1.12.2013 machten die Neuauflage erforderlich. Um gleichzeitig der engen Verbindung zwischen Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt sowie Berufs- und Sportschifffahrt Rechnung zu tragen, haben wir den Titel des Buches angepasst.



### **Und das finden Sie in dem Buch:**

- aktuelle Auszüge aus den wichtigsten Polizeiverordnungen für die Schifffahrt auf den deutschen Binnen- und Seewasserstraßen
- Abbildungen und Erläuterungen der an den Ufern aufgestellten Zeichen,
- detaillierte Beschreibungen der Tag- und Nachtbezeichnungen der Fahrzeuge während der Fahrt und beim Stillliegen,
- Notsignale,
- Zeichen an Brücken und Schleusen,
- schwimmende und feste Fahrwasserzeichen,
- Schallsignale und Signalmittel.
- wichtige Anschriften und Rufnummern für die Sport- und Berufsschifffahrt
- die neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar ab 1.12.2013

Eben alles, was Schiffs- und Bootsführer zum sicheren und vorschriftsmäßigen Betrieb ihres Wasserfahrzeugs wissen sollten. Das Büchlein passt wegen seines A6-Formates in die Brusttasche eines Hemdes und in jede Handtasche.

**Preis € 10,00 inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands. Andere Länder zuzüglich € 3,45 Porto.**

### **Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen**

ISBN 978-3-9813124-4-7

Dr. Regina Winterberg, Friedbert Barg

Preis € 10,- inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands.

Andere Länder zuzügl. € 3,45 Porto.

Friedbert Barg Verlag

Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684

**Bestellungen per E-Mail an: [signale@barg-verlag.de](mailto:signale@barg-verlag.de)**



# 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](http://www.binnenschifffahrtsmuseum.de)