

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Fach-Leserreise 20.8.-31.8.

Die Donau vom Schwarzen Meer bis Passau. 2.650 km Reise mit der „A-ROSA SILVA“

Hintere Umschlagseite

Einstimmige Wahl

Georg Hötte neuer Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt

Seite 15

Sperrzeiten bis zu 3 Jahren

Am Neckar werden in diesem Jahr acht Schleusen instandgesetzt

Seite 28



Die Transport- und Haftpflichtversicherung der esa EuroShip.

**Neu:
Bis zu € 50 Mio. Deckung**

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

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

Ein Unternehmen der Allianz 

esa 



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 20,00 Euro für Personen und 60,00 Euro für Vereine und Unternehmen können Sie bereits Mitglied werden.

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.binnenschifffahrtmuseum.de



Friedbert Barg
Herausgeber

Wie der Rückgang von Transporten per Binnenschiff aufgehalten oder vielleicht sogar umgekehrt werden könnte, darüber haben sich die Experten eines Konsortiums den Kopf zerbrochen und das Ergebnis in einer Studie niedergeschrieben

Die Binnenschifffahrt ist weiter rückläufig ...

Sie werden es auf der Seite 20 dieser Ausgabe des **Schiffahrts-Magazins** gleich selber lesen oder auch schon gelesen haben: „Die Binnenschifffahrt ist weiter rückläufig“. Das meldet das Statistische Bundesamt und nennt dabei die Zahl von 600.000 Tonnen beziehungsweise 3 Prozent.

Das ist schon nicht mehr unerheblich, das ist ein Minus, über das es nachzudenken gilt.

Wie der schon seit längerem anhaltende Rückgang von Transporten per Binnenschiff aufgehalten oder vielleicht sogar umgekehrt werden könnte, darüber haben sich die Experten eines in den Niederlanden angesiedelten Konsortiums aus fünf hochqualifizierten Beratungsunternehmen den Kopf zerbrochen und das Ergebnis in einer Studie niedergeschrieben. Den Beitrag dazu finden Sie ebenfalls auf der Seite 20.

Die Experten aus den Niederlanden (NEA und CE Delft), Österreich (via Donau), Deutschland (Planco) und Großbritannien (MDS Transmodal) haben zwei Herausforderungen erkannt, denen sie neun Maßnahmen zur Lösung gegenüberstellen.

In Kurzform geht es dabei um eine verbesserte Infrastruktur für Binnenschiffe mit hoher Nutzlast, um die Beseitigung von Engpässen, um RIS, Binnenhäfen mit hoher Qualität und Logistikflächen am Wasser, Unterstützung von Verladern und Spediteuren bei der Integration von Binnenschiffen, Anreize für Schiffseigner, moderne Motoren und Brennstoffe zu nutzen, um Vermeidung von Überkapazitäten, um Personalgewinnung und um Gebührensysteme auf den Wasserstraßen.

Die Studie wurde von der Europäischen Kommission finanziert und ist auch an sie adressiert, denn die Ergebnisse sollen/werden im Einklang mit dem Transport-Weißbuch eine Grundlage für Gestaltung der Binnenschifffahrtspolitik bis ins Jahr 2020 bilden.

Das und die Maßnahmen, die in der Studie detailliert beschrieben sind, können natürlich nur im Sinne und im Interesse der Binnenschifffahrt - der deutschen und der europäischen - sein.

So schön, das alles auch ist, - es gibt ein *Aber*, aber ein ganz großes ... Und das ist die deutsche Verkehrspolitik. Nicht bei der Unterstützung der Binnenschiffer in Sachen Motoren und Ausbildung schiffischen Nachwuchses, da gibt es nichts zu meckern.

Nein, eines der dicken Bretter, das zu bohren ist, heißt Donauengpass zwischen Straubing und Vilshofen. Da stellt sich die deutsche Bundesregierung sowas von quer, dass es graust. Seit Jahren jagt da ein Gutachten das andere und es kommt immer wieder nur heraus, dass die Fakten nochmal erneut überprüft werden müssen, - natürlich in Form eines neuen Gutachtens ...

Wie wichtig aber ein ungehinderter Binnenschiffsverkehrs ist, erlebt gerade die Schweiz. Von dort erreichte uns wenige Stunden vor dem Druck diese Nachricht der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Häfen: „Die Raffinerie in Cressier ist nun runtergefahren worden, da die Besitzerin Petroplus in finanziellen Schwierigkeiten steckt. (...) Damit fallen rund 2,5 Mio. Tonnen Mineralölprodukte für den Inlandsmarkt weg. Die Schweizer Landesversorgung ist damit aber in keiner Weise gefährdet. Die Rheinschifffahrt ist problemlos in der Lage, die entsprechenden Mengen per Schiff aus den Nordhäfen nach den Schweizerischen Rheinhäfen zu transportieren. Da das Angebot an Laderaum in Tankschiffen die Nachfrage zur Zeit deutlich übersteigt, dürfte dadurch kein Teuerungsschub resultieren. Für die Häfen (...) Muttenz-Au und Birsfelden dürfte sich ein Mehrumschlag in der Größenordnung von 1,5 – 2 Mio. Tonnen ergeben.“

Das spricht doch ganz deutlich für sich - und für die Binnenschifffahrt. ■

Schifffahrt

- Als Entlastung für europaweit aktive Unternehmen
Zentrale Anlaufstelle für Mehrwertsteuerzahlungen 6
- Nach erfolgreichem Verkauf
Cees van Gent verlässt Lehnkering 6
- Auf dem Weg zum Po und zur Rhône
Drei Flusskreuzfahrtschiffe auf hoher See 6
- Erfolgreicher Start
Joint Venture „Buss Imperial Logistics“ 7
- Gesetzentwurf
Bundesrat verlangt Mehrwertsteuersenkung für Fahrgastschifffahrt 7
- Im Gedenken an Václav Havel
Ein Blumenschiff im Prager Winter 7
- BDB-Geschäftsführer Jörg Rusche im **Schifffahrts-Magazin**-Interview
Junge Menschen zwischen 15 und 18 sind Zielgruppe der Kampagne „Be your own captain“ 8
- Schifffahrt zum Anfassen für Schüler ab der 3. Klasse
Diese Ausbildung ist keine trockene Angelegenheit 11
- **Schifffahrts-Magazin-Serie:**
Geschichten aus der Schifffahrt (XXVIII)
Lottchens Geburtstag ... 12
- Als Nachfolger von Dr. Gunther Jaegers
Georg Hötte zum Präsidenten des BDB gewählt 15
- Antrag der Fraktion Die Linke im Bundestag
Duisport soll im öffentlichen Eigentum bleiben 15
- Kölner Schiffsausrüster übernommen
Wittig GmbH mit neuen Aktivitäten 15
- www.binnenschifferinnen.de

- Kommunikationsplattform für Binnenschifferinnen 16
- Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
Edwige Belliard neue Präsidentin 17
- CDNI Abkommen
Die Entsorgungsgebühr bleibt 2012 unverändert bei 7,50 Euro 17
- Nach dem Schiffsunglück der „Waldhof“ im Rhein
Schaden von mehr als 50 Millionen Euro entstanden 18
- Ablauf und Ursache der „Waldhof“-Havarie
WSD Südwest veröffentlicht erste Untersuchungsergebnisse 19
- Grundlage für Gestaltung der Binnenschifffahrtspolitik
Konsortium: Die Binnenschifffahrt braucht Stärkung 20
- Statistisches Bundesamt
Binnenschifffahrt weiter rückläufig 20
- Bundestags-Ausschuss Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Streit über Liberalisierung des Führerscheinerwerbs in der Sportschifffahrt 21

Schiffstechnik

- Die MTU-Motoren erfüllen Anforderungen aus EPA Tier 2, ZKR 2 und EU Stufe IIIA
Antrieb für harten Einsatz in Schleppern, Binnenschiffen und Offshore Supply Schiffen 22
- Richtlinie wurde auf Vorschlag des BDB verbessert
Motorenförderprogramm ist attraktiver geworden 23
- Zwei Flusskreuzfahrter im Bau, acht im Auftragsbestand
Rostocker Neptun-Werft ist für längere Zeit beschäftigt 24
- Anforderungen für SIL3-Messketten werden erfüllt
Magnetrol Eclipse 705 erhält SIL3-Zertifikat durch exida 25

Titelbild: MS „Mainfranken“ am 20. Januar 2012 im Rheinhafen Mannheim

Foto: Friedbert Barg

Impressum

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

erscheint parallel mit

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Gegründet 2008
Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag
Friedbert Barg, Journalist (DJV)

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

Redaktion

Friedbert Barg (mailto:schifffahrts-magazin.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Peter Baumgartner, Friederike Dahlke, Susanne Ehlerding, Petra Grünendahl, Jan Kruse, Stefanie Lehnert, Gerhard Strack.
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers, der Redaktion oder des Verlages wieder.
Die Redaktion behält sich Änderungen an eingesandten Leserbriefen vor.
Rücksendung unangefordert eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt wurde.

Anzeigenleitung Deutschland

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

Anzeigenleitung Österreich

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5/2010 vom 07.11.2010

Häfen / Wasserstraßen

- Ausschreibung läuft noch bis 9. Februar
Projekte für den Klybeckquai in Basel 25
- Interessantes Buch in bulgarischer Sprache
Die Donau - der Strom Europas 26
- Niedersächsische Hafenvertretung bestätigt Vorstand 27
- Güteraufkommen nur ganz knapp unter vier Millionen Tonnen
Rheinhafen Kehl mit neuem Rekordergebnis 27
- Es muss mit Sperrzeiten von bis zu drei Jahren gerechnet werden
Am Neckar werden in diesem Jahr acht Schleusen instandgesetzt 28

Order / Katholische Schifferseelsorge

- Ausgabe 1/2012 31-38

Recht

- Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts
Keine Haftungsbeschränkung für Kosten eines Feuerwehreinsatzes bei Schiffsunfall

Inserentenverzeichnis

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

Atlas Schifffahrt	13
Carl Rehder Gruppe	9
Druckerei Dünwald	12
esa-Allianz	Titelseite
F. Barg Verlag Leserreise 2012	4. Umschlagseite
Fördergesellschaft Museum der Deutschen	
Binnenschifffahrt e.V.	2. Umschlagseite
MS Jenny (Stellenangebot)	17
Primus-Linie (FGS Verkauf)	16
Wernz GmbH	22
Wittig Schiffsausrüstung	11

Rubriken

■ Editorial	3
■ Impressum	4



Am Neckar werden in diesem Jahr acht Schleusen instandgesetzt. Lesen Sie dazu den Beitrag auf den Seiten 28-29 dieser Ausgabe.

Als Entlastung für europaweit aktive Unternehmen

Zentrale Anlaufstelle für Mehrwertsteuerzahlungen

Gute Nachrichten für Unternehmer, die in mehreren EU-Staaten Geschäfte machen: Die Kommission hat vorgeschlagen, dass es in Zukunft eine einzige Anlaufstelle geben soll, an der sie ihre Mehrwertsteuer erklären und entrichten.

Die Komplexität des aktuellen EU-Mehrwertsteuersystems behindere Geschäfte im Binnenmarkt, sagte der für Steuern zuständige EU-Kommissar Algirdas Šemeta. "Die zentrale Anlaufstelle wird die grenzüberschreitende Expansion europäischer Start-up-Unternehmen erheblich erleichtern. Und dies wird wiederum Wachstum und Beschäftigung schaffen."

Anbieter von grenzüberschreitenden Telekommunikations-, Rundfunk- oder elektronischen Diensten werden als erste von der Neuerung profitieren, und zwar ab 1. Januar 2015. Dann nämlich wird die Mehrwertsteuer in dem Land fällig, wo der Kunde sitzt. Später soll die Regelung schrittweise auf andere Waren und Dienstleistungen ausgedehnt werden. Vorbild für die Neuregelung ist das System für Anbieter aus Nicht-EU-Ländern für elektronische Dienstleistungen, das sich bereits seit 2003 bewährt hat. Die Unternehmen übermitteln über ein einziges elektronisches Portal die Mehrwertsteuer-Erklärung und -Zahlung, die dann automatisch an die Mitgliedstaaten weitergeleitet wird. ■

Auf dem Weg zum Po und zur Rhône

Drei Flusskreuzfahrtschiffe auf hoher See

Dass der Po in Italien nicht gerade zu den landschaftlich schönsten Flussreisen einlädt, hindert die Branche nicht, sich immer wieder dieser Herausforderung zu stellen. 2005 endete das dolce vita der Schiffe „River Cloud II“ und „Venezia“. Bald jedoch folgte die Michelangelo von CroisieEurope dem Ruf der Lagune und die kreuzt dort heute noch. Den Gästen werden die faszinierenden Städte entlang der Route von Venedig über Ferrara, Verona und Padua gezeigt. Nun ist

Verstärkung unterwegs. Gerade hat sich die 2004 gebaute „Bellissima“ (110 Meter) mit dem Dockschiff „Taiankou“ von Rotterdam aus auf den Weg gemacht. Neuer Heimathafen Venedig. Mit an Bord befinden sich die Kabinenschiffe „AmaDagio“ (Baujahr 2006, 110 Meter) und „Viking Europe“ (Baujahr 2001, 114 Meter). Diese beiden Schiffe werden das beliebte Angebot auf der Rhône/Saone verstärken.

Peter Baumgartner ■



Flusskreuzfahrer auf Seefahrt

Foto: Frits Janse

Nach erfolgreichem Verkauf Cees van Gent verlässt Lehnkering

Nach erfolgreichem Abschluss der Übernahme der Lehnkering Gruppe durch Imperial Holdings Limited am 02. Januar 2012 hat der Lehnkering Chief Executive Officer Cees van Gent sich entschieden, das Unternehmen zu verlassen. Er wird sich zukünftig einer neuen Herausforderung stellen. Gerhard Riemann, Mitglied des Vorstandes der Imperial Holdings Ltd. und Vorsitzender der Geschäftsführung der Imperial Logistics International B.V. & Co. KG, wird in Personalunion Vorsitzender der Geschäftsführung der Lehnkering Gruppe. Van Gent (49) kam im Oktober 2007 als COO des Unternehmensbereiches Road Logistics & Services zu Lehnkering und wurde im Januar 2008 zum CEO der Lehnkering Gruppe benannt. ■

Erfolgreicher Start Joint Venture „Buss Imperial Logistics“

Mit Kooperationsbeginn am Silvesterabend um Punkt 0:00 Uhr nahmen die insgesamt 65 Mitarbeiter des Joint Ventures zwischen Buss Ports, Hamburg und der Imperial Reederei, Duisburg ihre Tätigkeiten in den Hafenanlagen der Hüttenwerke Krupp-Mannesmann (HKM) in Duisburg-Huckingen auf. Die Übernahme verlief positiv und zu allseitiger Zufriedenheit. Der Standortleiter Ehrenfried Reemer zeigt sich nach dem erfolgreichen Start hoch erfreut: „Während der Einarbeitungszeit der letzten zwei Monate ist es uns gelungen, eine leistungsfähige Mannschaft aufzubauen, die eine reibungslose Fortsetzung des bisherigen Hafenumschlages sicherstellt.“ Die Geschäftsführung des eigens für die Zusammenarbeit gegründeten Joint Ventures mit dem Namen „Buss Imperial Logistics GmbH & Co. KG“ besteht aus Dr. Roland Pütz (Imperial) und Marc Oliver Hauswald (Buss).

Buss Ports betreibt effiziente Multi-Purpose-Terminals in Hamburg und weiteren Häfen und steht für ein vielfältiges Angebot hafenspezifischer Dienstleistungen. Die Terminals schlagen Container, Projektladung, Stück- und Massengut um und werden durch ein umfassendes Angebot an eigenen Hafendienstleistungen unterstützt: Stauerei, Laschen und Sichern, Exportverpackung sowie Container Freight Station (CFS). Zudem plant und entwickelt Buss Ports neue Hafenanlagen.

Die Imperial Reederei GmbH gehört zu den führenden Binnenschiffahrtsunternehmen in Westeuropa. Mit einer umfangreichen Palette logistischer Systemdienstleistungen werden alle Teilbereiche der Binnenschiffahrts-Logistik abgedeckt und maßgeschneiderte Lösungen angeboten – sei es in der Trocken-, Tank- und Küstenschiffahrt, bei Containerverkehren oder in der Industrielogistik. Zur Imperial Reederei-Gruppe gehören 21 Tochtergesellschaften an 21 Standorten.

Die Hüttenwerke Krupp Mannesmann GmbH (HKM) gehören mit ihren Anteilseignern zu den führenden Stahlherstellern in Europa. HKM liefert Vormaterial von Brammen- und Rundstrangguss an die Gesellschafter Thyssen Krupp Steel Europe AG, Salzgitter Mannesmann GmbH und Vallourec & Mannesmann Tubes S.A.S, die daraus in ihren Weiterverarbeitungsbetrieben Fertigprodukte jeglicher Art herstellen. ■

Gesetzentwurf Bundesrat verlangt Mehrwertsteuersenkung für Fahrgastschiffahrt

Die bis zum 31. Dezember 2011 befristete ermäßigte Mehrwertsteuer von sieben Prozent für die Fahrgastschiffahrt soll wieder eingeführt werden. Dies verlangt der Bundesrat in einem Gesetzentwurf. Der Bundesrat verweist in der Begründung auf die vom Bund eingesetzte Mehrwertsteuerkommission zur Neugestaltung der Mehrwertsteuer. Da diese bis Jahresende 2011 kein Ergebnis vorgelegt habe, erscheine es nicht gerechtfertigt, nur für die Fahrgastschiffahrt aufgrund des Auslaufens der Regelung die Mehrwertsteuer von sieben auf 19 Prozent zu erhöhen. Der Bundesrat verlangt daher eine Verlängerung der Regelung, was zu Steuermindereinnahmen von 20 Millionen Euro führen würde. Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag in ihrer Stellungnahme ab. Sie verweist darauf, dass es für Personenbeförderungen mit Schiffen im genehmigten Linienverkehr und im Fährverkehr innerhalb einer Gemeinde oder bei Beförderungen von nicht mehr als 50 Kilometern auch nach Auslaufen dieser Übergangsregelung beim ermäßigten Mehrwertsteuersatz von sieben Prozent bleibe. Für die anderen Fälle habe der Gesetzgeber entschieden, dass mit dem Auslaufen der Übergangsregelung die Regelbesteuerung in Höhe von 19 Prozent eintrete. Die Branche habe Zeit genug gehabt, sich darauf einzustellen. ■

Im Gedenken an Václav Havel

Ein Blumenschiff im Prager Winter



Familie und Freunde konnten sich zu Jahresbeginn in einer besonders intensiven Erfahrung von ihrem verstorbenen Václav Havel verabschiedet. Der ehemalige tschechische Präsident lebte in Prag lange Zeit in einer Wohnung am Ufer der Moldau. Ob in seiner Wohnung oder im Amt oben auf der Burg, seinen geliebten Fluss hatte Havel stets im Blickfeld. Die Moldau hatte nämlich für ihn, der ganz genau wusste was Freiheit heißt, eine besondere Bedeutung. Das haben zwei seiner Freunde zum Anlass genommen, einen ganzen Schubleichter mit den vielen Blumenspenden zu beladen, die seine tausendfache Trauergemeinde am Grab hinterlassen hatte. Ein Schiff der Prager Personenschiffahrt (PPS), führte den schwer beladenen Leichter die Moldau hinab aus der Stadt hinaus. Begleitet

von vier weiteren Schiffen der Reedereien Prague Boats und Gray Line, fuhr der Konvoi am 31. Januar bis Melnik. Am Neujahrstag führte die Etappe die Elbe entlang bis Ustinad Labem. Immer begleitet von winkenden Menschenmassen, die das Ufer säumten, Kerzen anzündeten und Blumen von den Brücken warf. Schließlich, am 2. Jänner, erreichte das Blumenschiff die deutsche Grenze bei Decin. Dort wurden die Blumen, befreit von allen Kunststoffteilen, den Fluten der Elbe übergeben, die das Blumenmeer noch eine Weile weiter über die Grenze hinaus trug. So fand die Lebenswanderung von Václav Havel nach einer drei-tägigen Fahrt über die Moldau und Elbe einen würdigen Abschluss.

Text: Peter Baumgartner

Foto: Prager Personenschiffahrt PPS

BDB-Geschäftsführer Jörg Rusche im **Schifffahrts-Magazin**-Interview

Junge Menschen zwischen 15 und 18 sind Zielgruppe der Kampagne „Be your own captain“

Jörg Rusche ist als Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt (AdB) ein vielbeschäftigter Mann und derzeit mit der Koordination einer ganzen Reihe wichtiger und zentraler Zukunftsfragen der Binnenschifffahrt befasst. Unser österreichischer Korrespondent Peter Baumgartner hat den deutschen Geschäftsführer um Antworten zu einigen dieser Fragen gebeten.

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) in Bonn entwickelt unter Beteiligung von zehn europäischen Ländern eine europäische Personalrekrutierungsstrategie. Dieses Arbeitspaket wird vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) in engem Schulterschluss mit dem Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt (AdB) e.V. koordiniert und vom SPC ausgeführt. Hat die Binnenschifffahrt genug Zeit um dieses komplexe Thema auf so einer breiten Ebene zu einem raschen Abschluss zu bringen?

Eine gute Kampagne braucht Zeit. Die müssen wir uns nehmen. Wichtig ist, dass wir angefangen haben.

Vor dem Hintergrund einer zunehmenden „Veralterung“ in der Binnenschifffahrt, hat der AdB 2003 alle Binnenschifffahrtsunternehmen eindringlich aufgefordert, sich an der Ausbildung junger Menschen zu beteiligen. Weiters hat der AdB damals verlangt, dass sich das Gewerbe nicht auf den leichten Zugriff billiger Arbeitskräfte aus dem Ausland verlassen soll. Das

Problem des fehlenden Nachwuchses ist heute dringender als je zuvor und trotzdem wollen 62,8 % der Unternehmen nach der aktuellen SPC-Umfrage EU-Ausländer rekrutieren. 34,9 % suchen gar Personal in Nicht-EU-Staaten. Hat das Gewerbe in seiner Ausbildungsverantwortung und Personalplanung, abgesehen von ein paar löblichen Ausnahmen, versagt?



BDB- und AdB-Geschäftsführer Jörg Rusche

Nein. Zwischen 2000 und 2009 sind die Zahlen der Ausbildungsverhältnisse in der deutschen Binnenschifffahrt ständig gestiegen und liegen auch jetzt noch auf hohem Niveau. In den Jahren seit 2008 haben wir sogar durchschnittlich doppelt so viele Auszubildende wie 2003. Damals war es richtig, darauf hinzuweisen, dass der Zustrom von Binnenschifffahrern aus Osteuropa auch wieder zurückgeht. Ich bin dankbar, dass auch die Fahrgastschifffahrt und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ihre Verantwortung für die Ausbildung von eigenem Nachwuchs erkannt haben.

Die SPC-Umfrage hat auch Handlungsbedarf in Bezug auf die betrieblichen Rahmenbedingungen aufgezeigt. Sogar auf Kabinenschiffen ist die Unterbringung von Schiffsjungen/-mädchen nicht immer leicht. Ist das vielleicht auch als Auftrag an den Schiffsbau und an dessen Auftraggeber zu verstehen? Stichwort Privatleben an Bord, Unterbringung an Bord.

Seit Jahren führen wir die Liste des Bundesinstituts für Berufliche Bildung über die am besten bezahlten Ausbildungsberufe an. Neben materieller Sicherheit und hervorragenden Aufstiegschancen wünschen sich junge Menschen vor allem planbare Freizeit. Bei den Unterkünften an Bord findet eine stetige Verbesserung statt. Besuchen Sie einmal ein Schubboot oder ein modernes Gütermotorschiff. Auch bei Familienunternehmen finden Sie hervorragende Wohnungen für Matrosen.

Nach der Aufhebung der Zollgrenzen, kommt jetzt die Errichtung von Sprachgrenzen? Aktuell gibt es ja bedenkliche Sprachstreitigkeiten zwischen Holland und Frankreich.

Von dem Fall der Peniche in Berry au Bac im Herbst 2011 habe ich auch gehört. Ich halte es für richtig, dass man sich in dem Land, in dem man ständig fährt, verständlich machen kann.

Mit dem neuen Slogan „Be your own Captain“; extra von einer Beraterfirma entwickelt, wird um die künftigen Binnenschiffer auf Englisch geworben. Aber Englisch wird in der Binnenschifffahrt gar nicht gesprochen. Jedenfalls steht in der Berufserklärung der Bildungsinitiative

„Hallo, Zukunft“ von der VerkehrsRundschau: „Englischkenntnisse musst du als Binnenschiffer eher selten anwenden.“ Die Initiative beruft sich dabei auf öffentliche Quellen. Abgesehen davon, dass auf Kabinenschiffen selbst Reinigungskräfte keinen Job ohne Englischkenntnisse bekommen, ist der Wunsch nach der Verkehrssprache Englisch in der Binnenschifffahrt weit verbreitet.

Alle Berufsschulen für die Binnenschifffahrt in Europa - zur Zeit allerdings noch mit der Ausnahme des wallonischen Huy - unterrichten Englisch, häufig auch im Fachunterricht. Junge Menschen zwischen 15 und 18 sind die wichtigste Zielgruppe der Kampagne. Deren Aufmerksamkeit soll der Slogan wecken. Be your own captain funktioniert in ganz Europa. Daneben gibt es eine Diskussion über standardisierte Redewendungen unter dem Stichwort Riverspeak, um im Notfall, wenn keine andere Verständigung möglich ist, Havarien zu vermeiden.

Die neuen Ausbildungspläne und Rekrutierungsmaßnahmen sehen vor, dass für Problemschüler ein erleichterter Zugang zum Beruf geschaffen werden soll. Halten Sie eine Ausbildungstrennung von Schiffspersonal für sinnvoll, wo einerseits qualifiziertes Personal für die Führungsfunktionen (Schiffsführer) und andererseits für das übrige Bordpersonal ausgebildet wird?

Bei der Binnenschifffahrtskonferenz NRW in

Duisburg am 7. Oktober wurde dieser Vorschlag von Partikulieren und Reedern abgelehnt. Auch die Standards für die Ausbildung und Zertifizierung in der Binnenschifffahrt sehen eine Durchlässigkeit zwischen der Einstiegs- (Matrose) und der Schiffsführung vor. Die Altersstruktur in der westeuropäischen Schifffahrt zeigt: Bootsfrauen und Bootsmännern, die ihre Ausbildung absolviert haben, stehen an Bord alle Türen für die Weiterbildung offen. Ich freue mich, dass das deutsche Gewerbe die Angebote der Weiterbildung in den Zeiten der Wirtschaftskrise noch stärker als bisher genutzt hat. Auch das Angebot des Schiffer-Berufskollegs Rhein, an Bord des Schulschiffs noch Kurse zum Erwerb der Fachhochschulreife

anzubieten, wird hervorragend angenommen. Dieses Angebot stärkt die Chancen der jungen Menschen, auch eine Laufbahn an Land als Unternehmer, Inspektor oder Disponent anzutreten oder zwischen Schiff und Land zu wechseln. Diese Köpfe gehen dem Gewerbe damit ja nicht verloren und die Durchlässigkeit zu Berufen an Land stärkt die Attraktivität einer Karriere als Binnenschiffer. Wir müssen darauf achten, dass wir die jungen Menschen, die bereits einige Jahre an Bord gearbeitet haben, auch in der Phase des Aufbaus der eigenen Familie im Gewerbe halten.

Im Interesse einer „schiffigen“ Information und Beratung engagiert sich die WSD Süd mit der Wasser- und Schifffahrtsschule schon seit ein paar Jahren erfolgreich und setzt damit ein kompetentes Signal für eine gute Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Gewerbe im Interesse einer qualifizierten Öffentlichkeitsarbeit. Grundsätzlich gäbe es für Berufsanwärter auch die Möglichkeit, auf den Schiffen der Verwaltung in Form eines Praktikums Bordluft zu schnuppern. Halten Sie das für eine ergänzende Ausbildungsalternative?

Die WSD Süd leistet Hervorragendes, um die Binnenschifffahrt und das Leben und Arbeiten an und mit den Wasserwegen bei Grundschulern bekannt zu machen. Das ist

vorbildlich. Davor ziehe ich den Hut. Solch ein Angebot auch für Sekundarschüler wäre fantastisch. Praktika sind immer ein guter Einstieg in den Beruf. Wir haben viele Unternehmen und Behörden auf der Liste der Anbieter von Praktika und Ausbildungen auf www.schulschiff-rhein.de. Nachdem die Verwaltung über Jahrzehnte von den Ausbildungsanstrengungen des Gewerbes profitiert hat, können heute junge Binnenschiffer aus der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung problemlos ein Unternehmen der gewerblichen Binnenschifffahrt in ihrer Nähe finden, das ihnen Mitfahrten anbietet. Für die Binnenschiffer, die in der Verwaltung nicht übernommen werden können, eröffnen sich damit gute Perspektiven.

Deutschland investiert erheblich in ein Stand-Schulschiff zur Ausbildung für das fahrende Personal. Ist das noch zeitgemäß, oder ist es nicht sinnvoller eine landseitige Schul-Infrastruktur zu nutzen und entsprechende Praktika zu verstärken?

Wir sind als Träger des Schulschiffs dankbar, dass der Bund in den vergangenen Jahren unsere Investitionen in eine neue Bordküche, in Kühlräume, einen neuen Speisesaal und im letzten Jahr in neue sanitäre Einrichtung im Eingangsbereich unseres Schulschiffes bezuschusst hat. Das ist eine tolle öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) zwischen dem Bund und dem Arbeitgeberverband, der ja die Lehrgangsgebühren und die Pauschalen

Ihr Spezialist
auf allen Gebieten
der Transport- und
Schiffsversicherung



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

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

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

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

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



Bei uns
können Sie sicher
vor Anker gehen!

Ihr Multiplikator für die Binnenschifffahrt

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

für die Ausbildung und Unterbringung wieder in ein modernes Schulschiff investiert und dies sogar noch verstärken will. Das System der dualen Ausbildung in Deutschland hat in Europa zu recht viele Bewunderer. Die Idee der Ausbildung in der Praxis wird von vielen Staaten jetzt kopiert. Auf dem Schulschiff können wir die Teile der Ausbildung in der Praxis, die an Bord des so genannten „Lernortes Fahrendes Schiff“ nicht vermittelt werden können, ergänzend unterrichten. Doch nicht nur Spleißen, Windarbeiten und Nachenfahren erleben die jungen Menschen an Bord. Sie sehen auch, dass Steuerleute für ihr Patent büffeln und gestandene Schiffsführer ihre Sachkunde im ADN oder beim Sachkundigen für Fahrgäste auffrischen. Dieses Miteinander motiviert unsere Schiffsjungen und Schiffs mädchen. Um das Bordleben noch verbessern zu können, werben wir für eine Verlängerung unseres modernen Schiffes, der Rhein I. Wir bitten Bund und dem Land hier um Unterstützung im Rahmen einer ÖPP und bei der Beantragung europäischer Fördergelder. Auf der Maas werden am 21. April 2012 zwei neue Schulschiffe, ein Schubboot und ein motorisierter Leichter, eingeweiht. Dieser Verband wurde mit EU-Mitteln gefördert. Das wünschen wir uns auch auf dem Rhein. Wir sind auch dankbar, dass das deutsche Gewerbe dem BMVBS bereits signalisiert hat, dass ein Großteil der Zinsen aus dem Binnenschiffahrtstfond in die Modernisierung des Schulschiffs fließen kann.

Die Ausbildungsförderung in Deutschland wird vom Gewerbe zur Gänze ausgenutzt. Sind die dafür zur Verfügung stehenden Mittel ein Tropfen auf den heißen Stein?

Nein. Die Mittel sind neben der besseren Berücksichtigung der Auszubildenden in den Besatzungstabellen seit 2002 der Grund dafür, dass auch kleinere Unternehmen ausbilden. Das Programm ist ein voller Erfolg. Übrigens gehört zum Dank für die Ausbildungsförderung aus Bundesmitteln auch der Dank an die WSD West, die nicht nur die Ausbildungsförderung ohne zu viel Bürokratie abwickelt, sondern auch die Weiterbildungsförderung aus den Zinsen der vom Gewerbe bezahlten Abwrackmaßnahmen, durchführt.

Gibt es hinsichtlich Ausbildung Kooperation mit fachspezifischen Einrichtungen wie etwa die Uni Duisburg oder mit dem DST, wenn es um komplexe Ausbildungsinhalte wie Stabilität oder Schiffstechnik geht?

Ja. Das ist aber nicht ungewöhnlich. Wir haben viele externe Dozenten und sind stolz auf die Bestehensquoten bei den Prüfungen. Im Schiffer-Berufskolleg Rhein gehört übrigens auch das Training mit dem Schiffsführungssimulator SANDRA fest zur Ausbildung und ist Prüfungsstation geworden. SANDRA unterstützt das Erfahren von verschiedenen Beladungs-, Wind oder Strömungssituationen und Wasserständen.

Das Ausbildungsangebot für Berufsanwärter und das Fortbildungsprogramm für interessierte Praktiker ist bekannt. Gibt es auch ein spezifisches Aus- und Fortbildungsprogramm für Ausbilder und sollte es nach Ihrer Meinung vielleicht ein verpflichtendes Fortbildungsprogramm für Führungspersonen geben?

Wir haben Kurse für die Eignung zum Ausbilder. Der Gesetzgeber schreibt die Fachkunde bei Ausbildern jetzt auch wieder für die Binnenschiffahrt vor - mit vernünftigen Übergangsregeln für jetzt schon aktive Ausbilder.

Die Hafenvirtschaft profitiert von den Förderungen für den kombinierten Verkehr. Der Hafenumschlag wächst vielfach, gleichzeitig bewegt sich der wasserseitige Umschlag nur zaghaf oder ist sogar rückläufig. Würden Sie eine Reduzierung der Hafengebühren für die Binnenschiffahrt wie das jetzt schon vereinzelt für umweltfreundliche Schiffe oder in der Ukraine zum Beispiel für alle Binnenschiffe generell gilt begrüßen?

Ich beschäftige mich vielleicht zu wenig mit ukrainischen Gebühren und kann dazu nichts sagen. In Rotterdam gehört zu der Förderung besonders umweltfreundlicher Schiffe aber auch die Pflicht aller anderen Schiffe, mehr zu bezahlen. Dafür erkenne ich Gründe in der Entwicklung des Hafens. Wir führen aber auch in Deutschland eine Diskussion über mehr Anreize für Energieeffizienz und Innovation in der Binnenschiffahrt. Stärkere Anreize für mehr Binnenschiffe im Hafen kann sicher auch Hamburg setzen mit Liegeplätzen in der Nähe der großen Containerterminals und Gleichbehandlung bei den Umschlagskosten.

Die neue Richtlinie für die Förderung des kombinierten Verkehrs in Deutschland enthält positive Verbesserungen. Baut sich jedoch ein Schiffer eine fix installierte Umschlagsanlage an Bord ein, wie das in Holland gemacht wurde, gilt das nicht als förderfähige Maßnahme – obwohl genau das den kombinierten Verkehr fördert.

Halten Sie das für eine Behinderung der innovativen Binnenschiffahrt?

Die KV-Förderung ist seit dem 1. Januar 2012 in der Tat verbessert, was wir nur begrüßen können. Es beliebt aber noch Verbesserungspotenzial, vor allem auch bei der Finanzierung.

Das Businessweek Magazin wirft die Frage auf, ob sich private Investitionen in die Wasserstraße vor dem Hintergrund der Klimaänderung überhaupt lohnt und zitiert dabei die Forschungsergebnisse der Münchner GLOWA-Studie, wonach mit einer Verringerung der Wasserstraßen-Verfügbarkeit von bis zu 35% zu rechnen ist. Reagiert die Binnenschiffahrt nach Ihrer Meinung angemessen auf die Klimaproblematik?

KLIWAS macht uns und den Kunden Mut: Es besteht kein Anlass zu Sorge auf Rhein, Elbe und Donau. Wir können viele kleine Maßnahmen ergreifen, die wir nicht bereuen werden. KLIWAS hat den Charme, alle Szenarien für die Klimaentwicklung in einzelnen Stromgebieten zu sammeln, interdisziplinär zu bewerten und dann erst mit einer Aussage auf verbreiteter Grundlage an die Öffentlichkeit zu gehen. Wir sind dem Deutschen Wetterdienst, den Bundesanstalten für Gewässerkunde und Wasserbau und den vielen Beteiligten Wissenschaftlern für die Arbeit in KLIWAS sehr zu Dank verpflichtet.

Könnten neue Versicherungsmodelle, wie sie zum Beispiel bereits im Tourismus angewendet werden (Schlechtwetterzertifikat), die Binnenschiffahrt besser vor den Klimaauswirkungen schützen?

Es gibt heute schon Policen gegen Schiffahrtssperren, Hoch- und Niedrigwasser. Sie haben sich in der gewerblichen Binnenschiffahrt bisher nach meiner Kenntnis nicht am Markt durchgesetzt.

Die Wirtschaft, insbesondere die Agrarwirtschaft, reagiert auf die vermeintlich unsichere Verfügbarkeit des Wasserweges im Zusammenhang mit der Klimaänderung mit einem Ausbau der Lagerkapazitäten. Könnten schwimmende Lagerangebote das Kundenverhalten für die Binnenschiffahrt positiv beeinflussen?

Es gibt viele Aspekte, die für mehr Lagerhaltung an Land sprechen. Die Wasserstraße aber bleibt ein zuverlässiger Verkehrsträger. Ich habe auch in dem Niedrigwasserjahr 2011 von keiner Tonne gehört, die nicht beim Kunden angekommen wäre. Wir werden auch weiter den Wünschen der Kunden gerecht werden und tun dafür alles. ■

Schifffahrt zum Anfassen für Schüler ab der 3. Klasse

Diese Ausbildung ist keine trockene Angelegenheit

Seit 2009 bietet die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd flexible Ausbildungsmodulare für Schüler ab der 3. und 4. Grundschulklasse an. Unter dem Arbeitstitel „Wasser- und Schifffahrtsschule“, werden Inhalte aus den Bereichen Wasser und Binnenschiffahrt in einer Form vermittelt, die bei Kindern und Lehrpersonen gleichermaßen gut ankommen. Die einzigartige Schule punktet nämlich bei den „Kunden“, weil neben der qualifizierten Information auch noch ein besonderes Erlebnis geboten wird. Auf den fahrenden Schulschiffen „Spessart“ und „Bayern“ im Einzugsgebiet Main, Main-Donau-Kanal und Donau, lernen die „Schiffsjungen- und mädchen“ auch spielerisch ihre Heimat aus der Wassersperspektive kennen. Immer unter Anleitung fachkundiger WSD-Mitarbeiter, können die begleitenden Lehrpersonen auf Wunsch ihren kompletten Unterricht auf das Schiff verlegen. Dazu stehen ihnen entsprechend aufbereitete Unterrichtsmaterialien zur Verfügung. Das Ganze noch dazu kostenlos. Kein Wunder, dass das Schulschiff der WSD Süd zu den am besten gebuchten Schiffen im Main-Donau-Gebiet zählt. Kein Wunder auch, dass dieses hervorragende Informationsangebot über die Binnenschiffahrt von der UNESCO bereits zum zweiten Mal ausgezeichnet wurde (Bildung für nachhaltige Entwicklung). 2010 wurde das Projekt erstmals auf internationaler Ebene gemeinsam mit dem Informationsschiff „Negrelli“ aus Österreich durchgeführt. Insgesamt 15.000 Teilnehmer konnten allein auf der internationalen Tour an Bord informiert werden. „Als wir auf dem Schulschiff waren, hatten wir Unterricht im Konferenzraum. Er war aber sehr kurzweilig und interessant. Wir betrachteten Bundeswasserstraßen auf der Karte, erfuhren, was einen Fluss zur Wasserstraße macht, lernten verschiedene Schiffstypen und deren Ladungen kennen. Sogar kleine Experimente führten wir durch: Warum kann ein Schiff schwimmen usw.? Vielen Dank an die freundlichen, kompetenten und fleißigen Helfer der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die uns diesen hoch interessanten und erlebnisreichen Tag an Bord der „MS Spessart“ ermöglicht haben. Wir haben viel gelernt und können diesen Ausflug nur empfehlen. Wenn du mehr zum

Thema Schifffahrt erfahren möchtest, gehe doch einmal auf die folgende Homepage: www.schiffahrtsschule.wsv.de - schreibt eine Lehrerin aus Wiesentheid. 2011 wurde das Unterrichtsmaterial weiter verbessert und anschaulicher gemacht. 2012 gibt es schon wieder zahlreiche Anmeldungen für eine Schulschiffahrt.



Unter fachkundiger Anleitung - hier von Martina Weiß - erfahren die interessierten Kinder mehr über Schifffahrt und Wasserstraßen. Foto: WSD Süd

Die Wasserstraßenverwaltung des Bundes ist aber auch als Lehrherr für zahlreiche andere Berufe – inklusive Binnenschiffer

– anerkannt und mehrfach gelobt. Binnenschiffer, die ihr Handwerk über die Wasserstraßenverwaltung erlernen, sitzen gemeinsam mit ihren Mitschülern aus dem Gewerbe auf dem Schulschiff Rhein.

Nach dem Ende der Lehrzeit arbeiten diese Binnenschiffer in einem sehr interessanten Umfeld in einem Tätigkeitsbereich vom Wasserbau bis hin zu Mess- und Peilschiffahrt. In Form eines Praxisunterrichtes hätten grundsätzlich alle angehenden Binnenschiffer die Möglichkeit „Bordluft“ auf einem der WSD-Schiffe zu schnuppern, meint der Leiter der Administration in der WSD Süd, Uwe Schumacher. Allein im Einzugsgebiet der WSD Süd gibt es 150 Schiffe, die sich als

Praxisplatz anbieten würden. Auch wenn die Schiffsjungen und Mädchen auf solchen Schiffen nicht selber Hand anlegen dürften, sie könnten jedenfalls viele ihrer Berufsinhalte vor Ort „erfahren“. Einen ähnlichen Weg geht seit 2011 die flämische Wasserstraßenverwaltung. Auf Zollbooten, Rettungs- und Lotsenschiffen, können Schüler bereits sehr früh maritime Luft an der Küste und auf der Westerschelde schnuppern. Ein besonderer Vorteil des belgischen Angebotes: durch die ständige Modernisierung der Flotte, lernen die Auszubildenden die modernste Bordtechnik kennen, die es auf dem Gebiet überhaupt gibt. Peter Baumgartner ■

Anzeige

Wir halten Ihre Tankmessuhren in Schuss
Großes Ersatzteil-Lager für Krohne Messuhren



Typ:
BM 51
BM 34
BM 24
Optiflex
Optiswitch



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

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

Geschichten aus der Schifffahrt (XXVIII)

Lottchens Geburtstag ...

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

Aus dem persönlichen Reise-Tagebuch meines Vaters: Ich entdecke unter dem Datum vom Donnerstag, den 18.04.1968, an Bord MS „Riehen“ unter anderem folgende Notiz: 10:00 Uhr, Emmerich, der Zoll ist von Bord und jetzt aber - vollhand, rechne um ca. 19:00 Uhr/20:00 Uhr in

Walsum zu sein. Und weiter in der nächsten Zeile, (ein wenig unleserlich): Hoffnung berechtigt, mit meinen Lieben am Wochenende zu Hause „Lottchens“ (bereits aus der letzten Geschichte bekannt: seine Frau und meine Mutter) Geburtstag feiern zu können! Ach ja, - sie hatte um diese Zeit herum, (das genaue Datum verkenne ich mir hier) Geburtstag . . .

Was dann kommt, kann ich mühsam als das entziffern, was nach meinen eigenen Erinnerungen an dieses Datum, so von ihm eingetragen worden sein könnte: Habe den „Zigeunerbaron“ im Nacken, (den Phillip N. vom Haniel-Kurier 55). „Dreimal äußerste Wahnsinnige“ sonst ist der vor mir in Walsum und ich verbringe das Wochenende an Bord und nicht daheim. Und dann war da noch ein Eintrag – jetzt wusste ich auch komplett damit was anzufangen: Unverhofft kommt selten oft – wie gut, dass man den eigenen Nachwuchs auf dem richtigen Schiff

und beim richtigen Kollegen untergebracht hat.

Ich war bzw. bin jetzt wieder voll im Bilde und schreibe aus meinen eigenen Erinnerungen weiter . . .

In der Zeit, in der ich auf dem „Haniel-Kurier 10“ als Schmelzer beschäftigt war, kam es zweimal vor, dass wir Vater mit seinem Schleppzug auf der Reise von Rotterdam nach Walsum, (meist war er, wie ich schon mal feststellte, mit den beiden Anhängen „Malm 8“ und „Malm 9“ im Eisenerzverkehr unterwegs) überholten. Jedes Mal sagte der damalige Kap'tän vom „HaKu 10“, der Herr Otto B. (er wurde auch, wie ich auch schon mal erwähnt habe „Zwiebelkönig“ oder „Wäscher“ genannt): Dann wolle mer emol dem „Wilde Mann“ (meines Vaters Spitzname) eh bis'sche helfe, dass er widder weef, dass es aach starke kleene Kuriere gibt, - halt' ihm schon mol n'en Strang (einen Draht) rüwwer. Zur Erklärung, damit das jetzt von den Insidern, die diese Geschichte lesen, nicht falsch verstanden wird: Auch wenn man sich als Schiffsführer der Haniel-Reederei an gewisse Vorgaben, was Reisekosten, Reiseverlauf und Reisezeit angeht, zu halten

hatte, so gaben einem die Verantwortlichen der Reederei doch immer noch so viel Freiraum, als Schiffsführer zu entscheiden, ob man nun einem Kollegen hilft oder nicht. Eine telefonische Rück- bzw. Absprache mit dem Reedereibüro hierüber war zum in Frage kommenden Zeitpunkt ja nicht möglich. Es gab weder Telefon noch Funk an Bord. Na ja, und außerdem diente ein solcher Vorgang ja letztendlich auch der Familien- bzw. Vater/Sohn- Zusammenführung, - wenigstens in diesem Fall und für kurze Zeit. Aus gegebener Veranlassung verweise ich an dieser Stelle meiner Geschichte aber bereits auf den Umstand, dass diese kollegiale Hilfe noch ein Nachspiel hatte. Und das kam so.

Wir gingen also längsseits des MS „Riehen“ und machten den „HaKu 10“ fest. Das war ungefähr in Höhe Werrich und so gegen 14:00 Uhr.

Etwa 1 bis 2 km hinter dem Schleppzug meines Vaters fuhr der „HaKu 55“ mit seinem Schleppzug mit den Anhängen „Malm 14“ und „Malm 15“ zu Berg. Er hatte auf der Strecke zwischen Emmerich und Wesel ca. 5 km aufgeholt, lief also besser. Was kein Wunder war, denn erstens besaß der „HaKu 55“ ca.

100 PS mehr Maschinenkraft und zweitens liefen die beiden besagten Malm-Anhänge besser hinterher als „Vaters Malmschiffe“ im Schlepp. Das lag an der Bauweise dieser Schleppkähne. Obwohl M. 14 und M. 15 ca. 200 bis 300 Tonnen größer waren als M. 8 und M. 9 liefen sie besser im Schleppzug hinterher. Das war gängige Schleppschifferweisheit bei den Kapitänen der Erzflotte. Was dieses Mal auch noch hinzukam, war die Tatsache, dass der H.K. 55 mit seiner Einheit bei dieser Reise Restant geladen hatte und der komplette Schleppzug nicht, obwohl vom Wasserstand her möglich, voll abgeladen war.

Ich sag's mal so: Vater lief mit seinem Schleppzug ca. 6-7 km/h zu Berg und der Phillip N. mit seinem ca. 8 km/h. Das hätte dicke für den „Zigeunerbaron“ gereicht, bis Walsum an Vater vorbei zu rauschen, spätestens oberhalb Wesel oder allerspätestens im Götterswicker Hamm hätte Vater ihn vorbei lassen müssen, und außerdem hätte das den Phillip N., zu Vaters Leidwesen, wie jedes Mal, wenn das passierte, diebisch gefreut. Ich hatte das mal miterlebt. Beim Überholen kam er ins Brückennock und hielt ein Stück Tau in der Hand um Vater zu zeigen: Sollen wir dir ein wenig helfen, was natürlich spöttisch gemeint war. Der Erfolg dieser Aktion für Phillip

N. wäre gewesen, dass er, obwohl später in Rotterdam gestartet, früher in Walsum ans Löschen gekommen wäre. Vaters Heimreise zu seiner Frau, wäre damit ins Wasser gefallen. Wäre - hätte - - es kam ja anders. Die ca. 1000 PS, die der kleine „HaKu 10“ (salopp ausgedrückt) drin stehen hatte, reichten aus, um Vaters Schleppzug ca. 9 – 9,5 km/h schnell werden zu lassen.

- - - Und tschüss

Wir blieben auf Seite bis ungefähr Höhe Orsoy, das war gegen 17:00 Uhr. Mein Vater sagte zum Abschied zu Otto B.: Das war ein feiner Zug von dir Otto. Wenn ich kann, revanchiere ich mich, macht's gut und gute Reise. Wir waren übrigens mit ca. 450 t Zellulose unterwegs nach Gemrighem am Neckar. Um diesen Teil der Geschichte zu Ende zu bringen, möchte nun nur noch eine kleine schöne Begebenheit anfügen. Um 17:00 Uhr am 18.04.1968 machten wir von MS „Riehen“ Höhe Orsoy los und fuhren bis Essenberg ans Kransschiff. Wir mussten bunkern und Material fassen*.

Am nächsten Morgen fuhren wir erst gegen 10:00 Uhr weiter zu Berg. Aus irgendwelchen Gründen mussten wir auf die Abnahme einiger technischer Einrichtungen an Bord

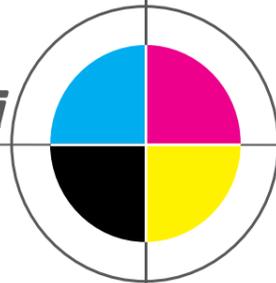
durch einen Sachverständigen warten. Der damalige Havariekommissar Phillip K. hatte das so angeordnet. An diesem Tag fuhren wir mit dem „Haniel-Kurier 10“ bis 22:00 Uhr und gingen in Oberwinter vor Anker.

Für mich war klar, dass es auf dieser Reise keinen Feierabend auf der Schottel, also in Spay am Rhein geben würde, das hätte am nächsten Tag dazu geführt, dass wir bereits am frühen Nachmittag hätten vor Anker gehen müssen und da das eben nicht ging, fand Mutters Geburtstagsfeier dieses Mal ohne mich statt. Na ja, dachte ich, wird noch öfter vorkommen. Also gehst du in Spay mal an Deck und kuckst mal ob einer kuckt und winkst dann mal. Wie schon mal festgestellt, - telefonisch Bescheid sagen, etwa über ein Handy, wann wir vorbei fahren werden, konnte ich ja nicht – keine Möglichkeit. Es gab aber noch den Otto B. der hatte von Vater erfahren, warum er so dankbar war, dass er ihm beim Schleppen behilflich war, eben wegen Mutters Geburtstag.

Die Gattin von Otto, die heimliche Chefin an Bord, (das war übrigens die Dame mit Geschichte um die Elwe- oder Ilwetrtsche – sie erinnern sich) sagte etwa in Höhe Weibenthurm zu mir. Horsch' emol, du tätest

Anzeige

Druckerei



Dünwald

Gestaltung · Satz
Buch- und Offsetdruck
Digitaldruck
Papierverarbeitung

Schiffahrts- und
speditionsbezogene
Drucksachen u. a. :
Konnossemente
Programme (Flyer) für die
Personenschifffahrt

Druckerei Dünwald UG
Neumarkt 17
47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon 0203 · 80989-0
Telefax 0203 · 80989-17
kkdruck@arcor.de

Liebe Leserinnen und Leser von *schifffahrt-online* und *Schiffahrts-Magazin*,

ich schreibe nun schon eine ganze Weile Geschichten aus der Binnenschifffahrt auf, um einerseits zu helfen, dass diese Zeit mit all ihren Facetten (schönen aber auch weniger schönen, weil entbehrungsreichen und harten Seiten) wenigstens teilweise erhalten bleibt und um andererseits denjenigen, die sich an diese Zeiten noch erinnern können und sehr genau wissen, wovon in meinen Geschichten die Rede ist, ein wenig Freude damit zu bereiten. Wie ich bereits mehrfach feststellen durfte, gelingt mir das ja auch meistens.

All diese Geschichten und Anekdoten entspringen zum überwiegenden Teil meinen eigenen Erinnerungen an jene Zeit und den Erinnerungen meiner schiffischen Verwandtschaft.

Allerdings glaube ich, dass bei Ihnen allen, gewesenen und noch aktiven Fahrensleuten, noch viel interessantere und umfangreichere Geschichten "in der Schublade" ruhen, die es verdient hätten auf möglichst amüsante Weise erzählt zu werden. Gern hier an dieser Stelle und, wenn Sie gestatten, durch meine Feder. Natürlich unter absoluter Wahrung ihrer persönlichen Interessen und Schutzbedürfnisse und in ihrer eigenen Authentizität.

Für ein nettes Gespräch unter alten und weniger alten Fahrensleuten stehe ich gerne, nach Absprache, zur Verfügung.

Sie können mir aber auch ihre Erinnerungen in schriftlicher Form per Post zukommen lassen. Schreiben Sie an: F. Barg Verlag UG, Mülheimer Straße 4, 40239 Düsseldorf (mit der Bitte um Weiterleitung an G.K.Strack) oder per E-Mail an mail@schifffahrt-online.de oder g-kstrack@t-online.de

Gerhard Strack

sicher gern mal heim fahren bei die Mutter, grad wo die jetzt Geburtstag hat – oder? Ja, sagte ich, aber das geht ja nun nicht. Doch des geht, sagte sie. Du steigst in Koblenz mit der Fähre aus und kommst mit dem Fischer* in Meenz morje widder an Bord – klar!? Ich schaute sie wohl etwas ungläubig an, denn sie sagte, indem sie wohlwollend nickte: Das geht schon klar – glaub' mir's. Zieh dich nur bei Zeiten um und wasch dich ordentlich und kämm' dich emol.

So kam es, dass ich frisch, fromm, fröhlich, frei zu Hause bei Muttern und Vatern auftauchte, als die gerade dabei waren, zahlreiche Gäste mit Kaffee und Kuchen zu bewirten. Mutter freute sich, - auch über den „Lufthansa-Cocktail“, den ich für sie erfolgreich geschmuggelt hatte, mein Bruder und meine Schwester freuten sich, auch über die Möglichkeit mit mir wieder ein wenig albern zu können, das konnten wir gut, Vater schaute relativ erstaunt, aber sonst ebenfalls erfreut und alle waren guter Dinge.

Dann kam mein Onkel hinzu und sagte zu meinem Vater: Gerade hat mich der Willem P. vom Personalbüro wegen dem Schichtwechsel auf'm „Haniel 11“ angerufen und nebenbei gemeint, du möchtest ihn doch mal zurückrufen. Was heute auf Samstag, was'n los, fragte mein Vater erstaunt? Weiß ich auch nicht, sagte mein Onkel, muss aber wichtig sein – oder?

Vater rief an und ich bekam ein wenig davon mit: Wie bitte, was hat der? Ja spinnt der jetzt vollkommen. Was soll das den? Heißt der Franz Haniel oder Phillip N.

Es war das passiert, was ich eingangs andeutete. Herr Phillip N. hatte sich im Personalbüro (keine Ahnung warum gerade da) beschwert, dass Vater Schlepplhilfe von seinem Kollegen Otto B. bekommen hatte. Das wäre sicher nicht angeordnet gewesen und auch nicht im Sinne der Reederei. Vater erklärte dem Willem P. (ich hab's am Anfang meiner Geschichtenschreiberei schon mal erwähnt, dieser Mann wurde wegen seiner sehr oft beschwichtigenden und endlosen Überredungskünste und wegen seiner Haarfarbe auch der rote Pastor genannt, aber nur von denen, die sich das leisten konnten) dieses Mal fast eben so wortreich wie Willem P. es konnte, warum es zu dieser außergewöhnlichen Schlepplhilfe gekommen sei und er erklärte sich auf Bitten des Personalbüros bereit, am Montagmorgen im Reedereibüro zu erscheinen um die Angelegenheit gemeinsam mit den Verantwortlichen der Reederei „aus der Welt zu schaffen“. Das machte Vater nicht unbedingt gerne. Er ließ sich sonst nur im Reedereibüro blicken, wenn es absolut nicht zu vermeiden war; dies war wohl so ein Fall. Alles Schreibtischstrategen, meinte er oft. Vaters Laune an diesem Tag wirkte nach dem Telefonat ein wenig getrübt. Mutter merkte es und fragte ihn: Ist was passiert? Ach was, nix ist passiert - kam die etwas harsche Antwort, - alles Gockels-(Hahnen) geschrei!

Von diesem Gespräch, dieser Zusammenkunft im Reedereibüro habe ich nie etwas Konkretes erfahren. Vater ließ sich später

hierüber, auch nach hartnäckigem fragen, nichts entlocken.

Dennoch erfuhr ich viel später von kompetenter Stelle folgendes: Bei diesem Gespräch anwesend waren, der Direktor der Reederei, der Personalchef, der zuständige Disponent, Phillip N. und mein Vater, außerdem noch (das hat jetzt was mit der kompetenten Stelle zu tun) die Sekretärin der Personalabteilung, FrI. Sch.

Direktor B. soll die Erörterung des Geschehens mit diesen oder ähnlichen Worten eröffnet und auch sehr schnell beendet haben: Meine Herren, ich bin über den Vorfall, der zur Beschwerde des Herrn N. geführt hat vollkommen im Bilde. Ich war, bin und bleibe der Meinung, und weiß mich da fest verantwortert in der Tradition der Reederei Haniel, dass den Kapitänen der Reederei ein hohes Maß an Entscheidungskompetenz über die ihnen übertragene Reise zukommen muss; sie entscheiden vor Ort zum Wohle der Besatzung, des Schiffes und damit auch der Reederei. Ich kann hier, seitens der Kpt'ne von MS „Riehen“ und „Haniel-Kurier 10“ keinen Verstoß gegen Reedereinteressen, erkennen. Ich begrüße ausdrücklich Eigeninitiativen von verantwortlichen Transportführern, die zum Ziel haben, von uns befördertes Frachtgut schneller und sicherer machen.

Was da jetzt noch im Einzelnen von den Anwesenden geäußert wurde, weiß ich nicht. Auffallend an diesem Gespräch, bzw. an den Äußerungen des damaligen Direktors, dessen Wortwahl ich hier sinngemäß wiedergegeben habe, war für mich jedoch die Erkenntnis, dass dieser hehre Anspruch an die Entscheidungskompetenz der verantwortlichen Kapitäne der Reederei, und nicht nur der Reederei Haniel, in späteren Jahren stark abgebaut, d.h. nicht mehr so gepflegt wurde. Ich kann mich da noch an einiges erinnern . . .

- * Zigeunerbaron: = zu jener Zeit gängige und allgemein akzeptierte Praxis, den „Alten“ also den Kapitänen der Reederei sog. Spitznamen zu verleihen, das war nicht hämisch oder gar abwertend gemeint, hierüber habe ich aber schon mal berichtet,
- * „Dreimal äußerste Wahnsinnige“ = Begriff aus dem Vokabular der Marine, bedeutet dreimal äußerste (Maschinen) Kraft
- * fassen = übernehmen, zum Ge- und Verbrauch an Bord
- * der sog. „Fischer“ in Mainz = der Mann hieß Fischer und betrieb eine schwimmende Orderstation (ein offener Motor-nachen) und arbeitete u.a. auch viel für die Haniel-Reederei



Bei der Zollabfertigung auf der Talfahrt in Emmerich am Rhein.

Als Nachfolger von Dr. Gunther Jaegers Georg Hötte zum Präsidenten des BDB gewählt

Einstimmig hat der Vorstand des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) am 11. Januar 2012 im Duisburger „Haus Rhein“, dem Sitz des BDB, Georg Hötte zum neuen Präsidenten des Verbandes gewählt. Georg Hötte, Geschäftsführer der Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG (Duisburg), tritt damit die Nachfolge von Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers GmbH) an, der bereits bei seiner Wiederwahl im April 2010 erklärt hatte, das Amt des BDB-Präsidenten nur bis Anfang des Jahres 2012 auszuüben. Georg Hötte dankte seinem Vorgänger für das bisherige außerordentliche Engagement und freut sich über die auch zukünftig gegebene Unterstützung durch den Tankreeder in den Verbandsgremien: Dr. Gunther Jaegers wird nach seiner heutigen Wahl zum Vize-Präsidenten auch weiterhin sowohl im Vorstand als auch im Präsidium des BDB aktiv mitwirken.

Dem Vorstand des BDB gehört Georg Hötte, der im Sommer letzten Jahres seinen 60. Geburtstag feierte, bereits seit Juni 1998 an. In das Präsidium wurde er im Oktober 2001 gewählt. Zu Höttes weiteren ehrenamtlichen Aufgaben für die nationale und internationale Binnenschifffahrt zählen unter anderem:

- Vize-Präsident im Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (AdB)

- Vorsitz im Beirat der Wasserschutzpolizei NRW
- Vorstandsmitglied in der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft
- Mitglied im Verwaltungsrat und im Direktionsausschuss der Internationalen Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR)
- Vorsitz der Schubschiffahrtskommission im europäischen Dachverband für die Binnenschifffahrt, EBU

Georg Hötte ist zudem Mitglied der deutschen Delegation in der Arbeitsgemeinschaft für Umweltfragen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und der Donaukommission. Er ist berufenes Mitglied im Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts der Bundesregierung.

Georg Hötte, der ab 1986 als Geschäftsführer im BDB tätig war, trat 1994 in die Geschäftsführung der Bilgenentölungsgesellschaft mbH ein, einer Tochtergesellschaft der ehemaligen Raab Karcher Reederei und Spedition GmbH in Duisburg. Im Jahr 2001 wurde er in den Vorstand der RS PartnerShip AG, der heutigen Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG berufen, die Teil der Shipping Gruppe des Geschäftsbereichs Port Logistics der Rhenus Gruppe ist.



Neuer BDB-Präsident Georg Hötte [Geschäftsführer Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG (links im Bild)] mit dem jetzigen Vize-Präsidenten Dr. Gunther Jaegers [Geschäftsführer der Reederei Jaegers GmbH (rechts im Bild)] und dem Gast der BDB-Vorstandssitzung Reinhard Klingen (Abteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

Antrag der Fraktion Die Linke im Bundestag Duisport soll im öffentlichen Eigentum bleiben

Die Duisburger Hafen AG soll in öffentlichem Eigentum bleiben. Dies fordert die Fraktion Die Linke in einem Antrag. Deshalb soll die Bundesregierung das bereits eingeleitete Bieterverfahren zum Verkauf der Bundesanteile umgehend beenden und mit den Mitgesellchaftern, dem Land Nordrhein-Westfalen und der Stadt Duisburg, Gespräche aufnehmen, um die Entwicklungsperspektiven des Duisburger Hafens durch die Weiterentwicklung regionaler Kooperation von Binnenhäfen zu stärken. Im Ergebnis dieser Gespräche dürfe es eine Veräußerung der Bundesanteile nur im Einvernehmen mit den Mitgesellchaftern an einen Erwerber geben, der diese regionalen Kooperationen stärke und mit dem Charakter eines öffentlichen Unternehmens vereinbar sei, fordert die Fraktion.

Kölner Schiffsausrüster übernommen

Wittig GmbH mit neuen Aktivitäten

Der renommierte Duisburger Schiffsausrüster Wittig GmbH übernimmt mit sofortiger Wirkung die Aktivitäten der Fa. Ing. Peter Müller Schiffs- und Industriebedarf in Köln. Eine entsprechende Vereinbarung wurde diese Woche von beiden Unternehmen unterzeichnet.

Die Firma Ing. Peter Müller Schiffs- und Industriebedarf ist seit vielen Jahren als kompetenter Lieferant für Kühlwasserfilter, Manometer, Thermometer und Sicherheitsventile in Schifffahrtskreisen bekannt.

Die Wittig GmbH erweitert damit ihre Produktpalette um diese Spezialartikel. „Wir stärken damit unsere Position in diesem interessanten Produktbereich und erweitern unsere Kundenportfolio“, so Ralf Wittig, zusammen mit Frank Wittig Geschäftsführer des Duisburger Unternehmens.

www.binnenschifferinnen.de

Kommunikationsplattform für Binnenschifferinnen

Auch an Bord gibt es heutzutage dank Mobilfunk moderne Kommunikation. Das ermöglicht zum einen, dass Binnenschifferinnen untereinander kommunizieren und sich über gemeinsame Probleme austauschen. Wir können aber auch Frauen an Land über unser Leben informieren“, erklärte Renate Rindke, die mit ihrer Tochter Melanie das Forum „Binnenschifferinnen“ unter www.binnenschifferinnen.de aufbaut. „Und wir sind natürlich offen für Fragen, die junge Frauen haben, die sich für den Beruf der Binnenschifferin interessieren.“ Renate Rindke ist Binnenschifferin mit Leib und Seele. Durch ihren Ex-Mann ist sie als Seiteneinsteigerin in die Binnenschifffahrt gekommen. Gelernt hatte sie Konditoreifachverkäuferin. „Ich wusste gleich, als ich zu meinem Mann an Bord kam: Das ist es!“ Auch ein Kapitänspatent hat die zierliche Frau, der man den Männerjob gar nicht ansieht. „Wir bleiben ja Frauen und müssen nicht den ganzen Tag so aussehen, als ob wir gerade aus dem Maschinenraum kämen“, sagte Rindke. Wir trafen uns zum Gespräch auf der Duisburger Werft, wo ihr Schiff, die MS Rübezahl, für die SUK vor Anker lag. Sie pendelte gerade zwischen ihrem Wohnort Olfen, der Duisburger Werft und dem Kran-

kenhaus in Datteln, in dem ihr jüngster Sohn liegt. Zusammen mit ihrer ältesten Tochter Melanie, die sich als gelernte Mediengestalterin im vergangenen Jahr selbstständig gemacht hat, stellt sie nun das Forum „Binnenschifferinnen“ auf die Beine. Melanie kümmert sich um die technische Umsetzung und die Gestaltung der Internet-Seiten. Beide Frauen sind bei Facebook. Ihre „MS Rübezahl“ hat schon länger eine eigene Fan-Seite. Eine Seite für „Binnenschifferinnen.de“ ergänzt auch hier das Portfolio. „Und mit meinem Smartphone kann ich auch unterwegs Kommentare schreiben, Fotos machen und hochladen“, erzählte Renate Rindke, die die Möglichkeiten der modernen Kommunikation gerne nutzt. Im Jahr 1984 ging die 48-Jährige zu ihrem damaligen Mann an Bord, seit 1988 lief das gemeinsame Unternehmen dann auf ihren Namen. Die beiden ältesten gemeinsamen Kinder wuchsen noch die ersten Jahre auf dem Schiff auf. Als Tochter Melanie (heute 25) schulpflichtig wurde, ging Renate Rindke mit den Kindern an Land und organisierte von dort aus den Betrieb. Vier Kinder wurden es, die sie in Olfen groß gezogen hat. Nach der Trennung von ihrem Mann übernahm sie das Schiff. Der Betrieb lief mit Angestellten weiter. Seit gut einem Jahr fährt sie selber wieder regelmäßig mit. Der Jüngste, Ruwen, steht mittlerweile

mit seinen 16 Jahren auch schon gut auf eigenen Füßen. „Im Moment liegt er mit Pfeifferschem Drüsenfieber in Datteln im Krankenhaus. Das ist schon hart, wenn man als Mutter nicht so dort sein kann, wie man es gerne wäre“, erzählte Renate Rindke, die ihre Kinder früh zur Selbstständigkeit erzogen hat. Auch – oder gerade – solche Themen können heute kommuniziert werden. Früher standen Binnenschifferinnen als Mütter eher alleine da. Kontakt zu Frauen in gleicher oder ähnlicher Situation gab es eher selten. Die einzige Möglichkeit bestand zu Zeiten, wenn die Schiffe beieinander in Häfen vor Anker lagen. „Die Männer waren mit ihren Funkgeräten im Führerhaus besser vernetzt“, lachte die Binnenschifferin. Das soll sich mit „Binnenschifferinnen“ ändern. Ideen für Themen, die sich in ihrem Forum zur Diskussion anstoßen will, hat Renate Rindke reichlich. Kunststück, bei über 27 Jahren Berufserfahrung und vier Kindern. „Aber immer schön der Reihe nach, ich will die Leute ja nicht erschlagen.“

„Eine besondere Zielgruppe sind natürlich junge Frauen, die in die Binnenschifffahrt wollen“, erklärte Melanie Rindke, die ihrer Mutter auch heute noch mit dem Organisatorischen im Schifferbetrieb unter die Arme greift. „Wenn sie nicht aus Binnenschiffer-Familien stammen, wissen sie ja noch gar nicht, was auf sie zukommt.“ Einsteigerinnen und solche, die es werden wollen, können sich mit erfahrenen Binnenschifferinnen austauschen. Einige sind auf „Binnenschifferinnen“ schon angemeldet und erzählen von ihrem Alltag an Bord. „Erreichen wollen wir aber auch Frauen, die nichts mit der Binnenschifffahrt zu tun haben“, so Mutter Renate. Herzlich willkommen sind natürlich auch Männer. *Petra Gründendahl* ■



Renate Rindke (l.) mit Tochter Melanie. Foto: Petra Gründendahl

Anzeige

Fahrgastschiff „Primus“ zum Verkauf

Wir verkaufen unser Fahrgastschiff „Primus“, Bj. 1974
Länge: 38 m, Breite: 7,6 m, Höhe: 6,2 m
Antrieb: SRP 200 PS
Rheinattest bis 03.2014

Nähere Informationen unter
www.primus-linie.de/dieprimus,

E-Mail:
schiff-primus@primus-linie.de
oder
Tel: +49-171-2013243

www.elwis.de/mvc/main.php?modul=schleuseninfo ELWIS-Anzeige der Schleusenbetriebszeiten optimiert

Seit Anfang des Jahres werden von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) die Schleusenbetriebszeiten und –erreichbarkeiten aller Schleusen an den Bundeswasserstraßen im Binnenbereich in einheitlicher Form an einer zentralen Stelle veröffentlicht.

Die zentrale Veröffentlichung über den Elektronischen Wasserstraßen Informationsservice (ELWIS) soll die Nutzer unterstützen, die benötigten Informationen schneller zu recherchieren. Die Daten sind über den folgenden Link

zu erreichen: <http://www.elwis.de/mvc/main.php?modul=schleuseninfo>. Damit diese Daten in größtmöglicher Aktualität zur Verfügung gestellt werden können, erfolgt die Datenpflege dezentral durch die jeweils zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämter.

ELWIS ist der Internetservice der WSV, über den seit mehr als 10 Jahren alle schifffahrtsrelevanten Informationen für die Bundeswasserstraßen im Binnenbereich veröffentlicht werden. ■

Anzeige



Steuermann auf MS JENNY gesucht

Einer unserer langjährigen Mitarbeiter hat uns aus familiären Gründen leider zum Jahresende verlassen.

Deshalb suchen wir einen Steuermann, der Interesse und Lust hat, auf einem multifunktionellen Schiff, das mal als Ausstellungs- und Eventschiff im Einsatz ist, aber auch als „normales“ Binnenschiff mit Ladung fährt, zu arbeiten.

Unser neuer Mitarbeiter sollte teamfähig sein und neben den schiffischen Fähigkeiten auch handwerklich begabt sein.

Wenn Sie daran interessiert sind, bei uns zu arbeiten und weitere Informationen haben möchten, bitte per Mail an

info@scheubner.de

schreiben oder anrufen,

Tel. 0171/ 3129097

www.scheubner.de und www.ausstellungsschiff.de

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt Edwige Belliard neue Präsidentin

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) teilt mit, dass Frankreich für den Zeitraum vom 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2013 die Präsidentschaft der ZKR übernehmen und Edwige Belliard, Mitglied des Staatsrats und Leiterin der Direktion für Rechtsfragen im Ministerium für Auswärtige und Europäische Angelegenheiten der Französischen Republik, Leiterin der französischen Delegation bei der ZKR das Amt der Präsidentin ausüben wird.

Für denselben Zeitraum werden die Niederlande die Vizepräsidentschaft der ZKR und Rob Huyser, Direktor Maritime Angelegenheiten im Ministerium der Infrastruktur und der Umwelt der Niederlande und Leiter der niederländischen Delegation bei der ZKR, das Amt des Vizepräsidenten ausüben.

CDNI Abkommen

Die Entsorgungsgebühr bleibt 2012 unverändert bei 7,50 Euro

Im Hinblick auf ein voraussichtlich ausgeglichenes Ergebnis für das Jahr 2011 der Finanzierung des Systems für die Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle der Binnenschifffahrt teilt die Konferenz der Vertragsparteien (das zuständige Organ für die Entscheidungen in Bezug auf das CDNI Abkommen) mit, dass für das Jahr 2012 der Tarif der Entsorgungsgebühr von 7,50 € pro 1000 Liter Gasöl unverändert bleibt.

Sobald die endgültigen Ergebnisse dieses Finanzierungssystems vorliegen, wird das Gewerbe darüber in Kenntnis gesetzt werden.

Nach dem Schiffsunglück der „Waldhof“ im Rhein

Schaden von mehr als 50 Millionen Euro entstanden

Am 13. Januar 2011 kenterte das Deutsche Tankschiff „Waldhof“ mit 2.400 Tonnen Schwefelsäure im Rhein. Der Unfall ereignete sich in der Nähe von der Lorelei an dem östlichen Rheinufer bei Sankt Goarshausen. Wegen der starken Strömung und dem felsreichen Untergrund ist diese Flusskrümmung berüchtigt bei der Binnenschifffahrt. Erst am 14. Februar 2011 war der Rhein am Ort des Geschehens wieder völlig zugänglich für die Binnenschifffahrt. In dieser Zeit war der Rhein über einen Zeitraum von 33 Tagen gesperrt. Es war die größte Absperrung des Rheines seit dem zweiten Weltkrieg.

Beginn des Jahres hat das Untersuchungs- und Beratungsinstitut NEA den wirtschaftlichen Schaden untersucht der entstanden war durch die nachhaltige Sperrung der Binnenschifffahrt im Rhein bei Sankt Goarshausen. Die Untersuchung war gerichtet auf den Schadensumfang und auf die Verteilung des Schadens über die betroffenen Parteien.

Der von der Sperrung entstandene Schaden war erheblich für die Binnenschifffahrt. NEA hat berechnet dass Schiffeigner einen Schaden erlitten haben von circa 14 Millionen Euro. Doch der Schaden beschränkt sich nicht nur auf Binnenschifffahrtsunternehmer. Infolge der Sperrung sind viele Transporte ausgefallen, Transportalternativen mussten geregelt werden, oder alternative - teurere – Güterspeditionen gesucht werden. Verlagerer, Kraftwagenbefrachter und Händler haben folgedessen einen Schaden von ungefähr 26 Millionen Euro erlitten. Auch Versicherungsgesellschaften verbuchen einen Schadenposten von rund 2 Millionen. Zusätzlich hat die Sperrung einen Umsatzverlust oder erhöhte Kosten für die betroffene Produktionsindustrie ausgelöst. Und auf der anderen Seite der Transportkette ist der Warenbestand dadurch zugenommen. Schätzungsweise ist der Schaden folgedessen zwischen einigen Millionen und einigen Dutzenden von Millionen. Zuzüglich gab es selbstredend den direkten Schadensposten

vom Unfall, möglicherweise mehr als Zehn Millionen. Nach vorsichtiger Einschätzung kommt man schnell auf einen Totalschadenbetrag von 50-60 Millionen Euro. Dieser Schadenbetrag ist stark abhängig von den geltenden Transportpreisen, die an sich wieder stark abhängig sind von den Wasserhöhen. Schließlich spielt bei solchen langfristigen Sperrungen die mögliche Drohung eines Imageschadens eine Rolle für den Binnenschifffahrtssektor. Die Untersuchungsergebnisse geben eine bessere Einsicht in die wirtschaftlichen Folgen von derartigen Unfällen. Deshalb ist die von NEA ausgeführte Studie wichtig für Entscheidungen mit Bezug auf Maßnahmen die solche Sperrungen und ihre Folgen in der Zukunft helfen müssen zu vermeiden.

Auftraggeber für die Untersuchung sind:

- Centraal Bureau Rijn- en Binnenvaart, in Zusammenarbeit mit:
- Havenbedrijf Rotterdam N.V.
- Internationale Afdeling Koninklijke Schuttevaer
- Vereniging van Scheepsbevrachters en Logistieke dienstverleners in de Binnenvaart
- Kantoor Binnenvaart
- EVO
- Rijkswaterstaat



Das gekenterte Tankschiff „Waldhof“ am 13. Januar 2011 im Rhein unterhalb der Lorelei

Ablauf und Ursache der „Waldhof“-Havarie

WSD Südwest veröffentlicht erste Untersuchungsergebnisse

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest veröffentlicht erste Untersuchungsergebnisse über den Ablauf und die Ursachen des schweren Unfalls des Tankmotorschiffes Waldhof am 13.01.2011 auf dem Mittelrhein nahe der Loreley.

Am 13. Januar 2011 um 04.42 Uhr kenterte das Tankmotorschiff Waldhof kurz unterhalb des Bettecks bei Rhein-km 553,75 über die Steuerbordseite und verschwand von den Radarschirmen der Revierzentrale Oberwesel. Das gekenterte Fahrzeug trieb mit dem Bug voran an mehreren entgegenkommenden Fahrzeugen vorbei, kollidierte mit einem zu Berg fahrenden Tankmotorschiff, bevor es um 04.52 auf der Backbordseite liegend bei km 555,3 zum Stillstand kam. „Diesen Ablauf der Havarie des TMS Waldhof konnte die Untersuchungskommission, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Untersuchung der Unfallursache eingesetzt wurde, zweifelsfrei ermitteln,“ so Michael Putzschke, Leiter des Dezernates Schifffahrt der WSD Südwest und Leiter der Untersuchungskommission. Die Bewertung der Unfallursache ist allerdings noch nicht abgeschlossen. Folgende vorläufige Ergebnisse wurden ermittelt:

- Bau und Ausrüstung des TMS Waldhof entsprachen den einschlägigen Vorschriften des Schifffahrtspolizei- und Gefahrgutrechts.
- Qualifikation und Anzahl der an Bord befindlichen Besatzung entsprachen den Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung.
- Die Talfahrt des TMS Waldhof am 13.01.2011 bei erhöhten Wasserständen entsprach den allgemeinen und besonderen schifffahrtspolizeilichen Verkehrsvorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung.
- Der Transport von 96%tiger Schwefelsäure war nach dem für das Schiff erteilten ADNR-Zulassungszeugnis i.V. mit der von der Klassifikationsgesellschaft ausgestellten Stoffliste zulässig.
- Nach den geprüften und genehmigten Stabilitätsunterlagen ist die Leckstabilität für TMS Waldhof nur für Ladefälle bis zu einer Dichte der Ladung von 1,62 t/m³ mit maximalem Tiefgang von 3,11 m nachgewiesen.

Stabilitätsverhältnisse weiter verschlechterte.

- Jedoch führten die mangelhaften Stabilitätsverhältnisse rein rechnerisch sowie nach den ersten Ergebnissen der durchgeführten Versuche am Schiffsführungssimulator noch nicht zur Kenterung des Schiffes. Allerdings sind noch nicht alle dynamischen Einflüsse aus der Bewegung des Tankinhaltes auf die Stabilität aufgrund ihrer Komplexität abschließend untersucht worden.

Aus diesen Gründen werden weitere Untersuchungen zur Stabilität und Fahrdynamik erforderlich. Darüber hinaus sollen die staatsanwaltschaftlichen Untersuchungsergebnisse, die momentan noch nicht vorliegen, in die Gesamtuntersuchung eingebunden werden. Der vollständige Zwischenbericht nebst Anlagen wird auf der Internetseite des Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS) der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zum Download angeboten: www.elwis.de



Bergungsarbeiten an dem havarierten Tanker

Foto: Friedbert Barg

Grundlage für Gestaltung der Binnenschifffahrtspolitik Konsortium: Die Binnenschifffahrt braucht Stärkung

Ein Konsortium bestehend aus den Beratungsunternehmen NEA, Via Donau, CE Delft, PLANCO und MDS Transmodal hat heute einen Bericht zu den mittel- und langfristigen Perspektiven für die Binnenschifffahrt in Europa veröffentlicht. Die Studie wurde von der Europäischen Kommission finanziert und liefert ihr im Einklang mit dem Weißbuch für Transport eine Grundlage für die Gestaltung der Binnenschifffahrtspolitik bis ins Jahr 2020. Größte Herausforderungen werden in den kommenden Jahren die Umkehr des rückläufigen Trends der Binnenschifffahrt im modal split und die Zunahme des Einsatzes sauberer Motoren sein. Das Konsortium schlägt daher verschiedene Maßnahmen zur Stärkung des Binnenschifffahrtssektors in Europa vor.

Zwei große Herausforderungen sind in den kommenden Jahren zu bewältigen:

- Der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtverkehr geht schrittweise zurück;
- Die Umweltbilanz der Binnenschifffahrt im Vergleich zum Lkw verschlechtert sich zunehmend.

Die Binnenschifffahrt zeichnet sich durch sehr niedrige Transportkosten, hohe Transportkapazität, keine Überlastung, geringen Energieverbrauch und CO2 Fußabdruck, niedrige Lärmbelastung und Sicherheit aus. Vor dem Hintergrund der absehbaren Güterverkehrsentwicklung und der Probleme durch Überlastung der Straßen- und Schienennetze ist aus gesellschaftlicher Perspektive eine wesentlich stärkere Nutzung der Wasserstraßen zu begrüßen. Ein vorrangiges Ziel ist daher die Erhöhung des Verkehrsträgeranteils der Binnenschifffahrt. In den zurückliegenden Jahren ist der Verkehrsträgeranteil allerdings schrittweise zurückgegangen und die mittel- und langfristigen Aussichten hinsichtlich des Anteils der Binnenschifffahrt sind rückläufig, sofern keine spezifischen politischen Maßnahmen ergriffen werden. Im Vergleich zur Binnenschifffahrt wird ein höheres Wachstum des Straßen- und Schienenverkehrs erwartet. Dieser Trend läuft der gewünschten Entwicklung entgegen.

Eine zweite vorrangige Sorge ist der geringe Fortschritt bei der Verringerung der Schad-

stoffemissionen der Binnenschiffsflotte wie etwa Stickstoffoxide (NOx) und Feinstaub (PM2.5). Im Straßengüterverkehr sind modernere und dementsprechend sauberere Motoren wesentlich häufiger. Derzeit wird in vielen Fällen nur aufgrund des Größenvorteils der Binnenschifffahrt verhindert, dass die Emissionen per Tonnenkilometer jene im Straßenverkehr nicht übersteigen. In 2020 werden die Emissionen per Tonnenkilometer

Statistisches Bundesamt Binnenschifffahrt weiter rückläufig

Im Oktober 2011 hat sich nach ersten Schätzungen die Menge der auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Güter um 3 Prozent bzw. über 600.000 Tonnen verringert. Die in absoluten Werten stärkste Abnahme weist dabei mit knapp 480.000 Tonnen der Versand ins Ausland auf, gefolgt vom grenzüberschreitenden Empfang mit einem Minus von gut 340.000 Tonnen. Positiv entwickelte sich dagegen der innerdeutsche Binnenschiffsverkehr, der um knapp 450.000 Tonnen bzw. 9,3 Prozent zulegen konnte. Wie schon in den Vormonaten weiterhin abgenommen haben Containertransporte. Die hier registrierten 188.000 TEU entsprechen einem Rückgang von 2,9 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat 2010.

aufgrund der schnellen Modernisierung der Lkw-Flotten in Europa allerdings auch in vielen Fällen im Straßenverkehr geringer als in der Binnenschifffahrt sein. Dementsprechend dürfte der gegenwärtige Wettbewerbsvorteil der Binnenschifffahrt hinsichtlich der Umweltwirkungen mittelfristig gefährdet sein.

Das Konsortium schlägt verschiedene Politikpakete vor, die direkt oder indirekt auf die Bewältigung dieser zwei Herausforderungen ausgerichtet sind. Zudem sind Maßnahmen zur Verbesserung der allgemeinen Marktbedingungen notwendig, um der Branche ein effizientes Arbeiten zu ermöglichen. Insgesamt werden mehr als 60 Maßnahmen empfohlen. Die Empfehlungen richten sich an

Europäische Kommission, Mitgliedstaaten, Flusskommissionen, Gewerbe, Sozialpartner, Bildungseinrichtungen und Promotion Center.

Die wichtigsten Maßnahmen sind:

- Unterstützung und Förderung guter Infrastrukturunterhaltung, um Schiffen einen effizienten Betrieb mit hoher Nutzlast zu ermöglichen und die Anfälligkeit für Niedrigwasserperioden zu verringern
- Beseitigung der Engpässe im Binnenwasserstraßennetz und Ausweitung des Europäischen Wasserstraßennetzes durch Lückenschlüsse
- Volle Entfaltung und Nutzung von River Information Services (RIS) zur Steigerung der Effizienz und Verbesserung der Zuverlässigkeit sowie Kooperation mit anderen Verkehrsträgern
- Entwicklung eines Netzes von Binnenhäfen hoher Qualität mit Logistikflächen am Wasser
- Unterstützung von Verladern und Spediteuren bei der Integration der Binnenschifffahrt in ihre Transportketten
- Setzung von Anreizen für Schiffseigner zur Investition in moderne Motoren, alternative Brennstofftechnologien (z.B. LNG) und Nachrüstung von Technik sowie die Anwendung strengerer Vorschriften für neue und bestehende Schiffsmotoren
- Entwicklung von Benchmarking Verfahren und Marktinformationen, die Prognosen zur Verbesserung der Entscheidungsfindung und zur Reduzierung des Risikos von Überkapazitäten in der Zukunft beinhalten
- Unterstützung europäischer und nationaler Personalgewinnungskampagnen ausgerichtet auf junge Menschen und Jobsuchende sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen
- Beginn vorbereitender Arbeiten für eine Diskussion von Gebührensystemen für Wasserstraßennutzer

Zum Konsortium, das diese Studie durchgeführt hat, gehören die folgenden Unternehmen:

- NEA, Unternehmenseinheit von Panteia, Niederlande (Leitung)
- via donau, Österreich
- CE Delft, Niederlande
- PLANCO, Deutschland
- MDS Transmodal, Vereinigtes Königreich

Der Abschlussbericht der Studie „Mittel- und langfristige Perspektiven der Binnenschifffahrt in der Europäischen Union“ steht unter www.nea.nl Verfügung. ■

Bundestags-Ausschuss Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Streit über Liberalisierung des Führerscheinerwerbs in der Sportschifffahrt

Auf Zustimmung und Kritik stieß bei einer Anhörung des Verkehrsausschusses bei den Sachverständigen die Absicht der Koalition, die Führerscheine Regelungen bei der motorisierten Sportbootschifffahrt zu liberalisieren und auf diese Weise den Tourismus auf dem Wasser zu fördern. Steffen Häbich vom ADAC und Jürgen Tracht vom Bundesverband Wassersportwirtschaft begrüßten diese Pläne: Auch unter Verweis auf die Erfahrungen in vielen europäischen Ländern mit weniger rigiden Bestimmungen sei eine Erleichterung des Zugangs zur Freizeitschifffahrt möglich, „ohne dass dies zu Lasten der Sicherheit geht“ (Häbich). Bernd Roeder vom Deutschen Olympischen Sportbund warnte hingegen vor einer Erhöhung der Unfallgefahren als Folge einer Liberalisierung. Aus Gründen des Umweltschutzes wandte sich Winfried Lücking vom Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) gegen eine Ausweitung des Wassertourismus.

Zentrales Anliegen des Antrags der Koalitionsfraktionen ist die Forderung, eine Führerscheinplicht erst für Boote mit einer Mindeststärke von 15 PS vorzuschreiben, bislang liegt diese Schwelle bei fünf PS: „Dies bedeutet keinen Verlust an Sicherheit.“ Die geltende restriktive Regelung könne sogar kontraproduktiv sein, so Union und FDP: Boote mit weniger als fünf PS könnten in manchen Gefahrensituationen eine stärkere Leistung benötigen, doch würden die Eigner ihre Fahrzeuge nicht mit stärkeren Motoren ausrüsten, um eine Führerscheinplicht zu vermeiden. Die Koalition plädiert dafür, Unterrichtung und Prüfung mehr auf praktische Fähigkeiten abzustellen. Erforderlich

sei auch die Schaffung eines einheitlichen Qualitätssiegels für Ausbildungsstätten. Ausgeweitet werden soll die Fläche jener Gewässer, für die seit 2000 die sogenannte Charterregelung gilt: In diesen Gebieten können Touristen nach einer mehrstündigen Einweisung eine Charterbescheinigung er-

Jürgen Tracht: „Von einer Übernutzung der Gewässer sind wir weit entfernt.“

werben, die das Fahren eines Bootes erlaubt. Dies habe zu einer „Belebung des Tourismus geführt“.

Tracht widersprach BUND-Sprecher Lücking, aus dessen Sicht Sportboote die Gewässer schon jetzt ökologisch immer stärker belasten. Als Konsequenz der demographischen Entwicklung sinke die Zahl der Freizeitkapitäne vielmehr zusehends, „von einer Übernutzung der Gewässer sind wir weit entfernt“, so der Sachverständige. Der Wassertourismus benötige Impulse, „die rigiden Führerscheinvorschriften erschrecken ab“. Bewährt habe sich die Charterregelung, da 40 Prozent der Inhaber eines solchen Zertifikats anschließend auch den Führerschein erwerben würden. Tracht sieht „keine erheblichen Sicherheitsprobleme“ durch eine Heraufsetzung der Führerscheinschwelle von fünf auf 15 PS. Dies zeige sich auch in Skandinavien oder in Großbritannien und

Holland, wo liberalere Vorschriften in Kraft seien oder gar kein Führerschein verlangt werde.

Häbich assistierte, der Einstieg in den Wassersport müsse erleichtert werden. Der ADAC-Vertreter sagte, dass in der Ausbildung mehr Wert auf die Vermittlung praktischer Fähigkeiten gelegt werden müsse. Dringend erforderlich sei auch eine einheitliche Qualifizierung der entsprechenden Schulungsstätten.

Lücking lehnte eine Ausweitung des Wassertourismus mit dem Argument ab, dass die Sportboote mit ihrem Schadstoffausstoß die Wasserqualität und die Pflanzen schädigten sowie mit ihrem Lärm die Brutzeit der Vögel und Passanten in Ufernähe störten. Es gelte, den „natürlichen Reichtum“ der Gewässer zu erhalten. Wie Lücking verlangte Roeder die Beibehaltung der Fünf-PS-Schwelle. Werde der Führerscheinerwerb erst von 15 PS an zur Pflicht, „so wagen sich viele Leute aufs Wasser, bei denen das nicht sinnvoll ist“. Man müsse auch an die Sicherheit von Kanus und Ruderbooten denken, mahnte der Experte. Eine Liberalisierung bewirke zudem, dass zahlreiche Bootsfahrer nicht mehr über ökologische Aspekte unterrichtet würden. Kritik an den Plänen der Koalition mit dem Ziel einer Förderung des Wassertourismus übte auch Gerhard Philipp Süß vom Deutschen Segler-Verband. Schon jetzt seien besonders die Bundeswasserstraßen in hohem Maße frequentiert. Die geltende Führerscheinplicht sei ein „bewährtes Modell der Befähigungsnachweise“.

Hans-Joachim Werner von der Wasserschutzpolizei Brandenburg plädierte dafür, die Schwelle für den Führerscheinerwerb auf zehn PS heraufzusetzen und eine Probezeit von drei oder vier Jahren einzuführen. Die Altersgrenze solle bei 18 Jahren liegen. Sinnvoll sei eine obligatorische Haftpflichtversicherung. Für Brandenburg zog Werner eine „insgesamt positive Bilanz“ der Charterregelung. Gleichwohl habe es im zurückliegenden Jahrzehnt in diesem Bereich durchschnittlich 25 Unfälle jährlich gegeben. ■

— Anzeige —

Schulungskurse



Großes Patent (Rheinschifferpatent)
Radarpatent, Behördenpatent
ADN-Grundkurs, ADN-Wiederholungskurs
Chemie-Kurs, Gas-Kurs
UKW-Sprechfunkzeugnis
Radarpatent für Fahren
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

Die MTU-Motoren erfüllen Anforderungen aus EPA Tier 2, ZKR 2 und EU Stufe IIIA

Antrieb für harten Einsatz in Schleppern, Binnenschiffen und Offshore Supply Schiffen



Mit den MTU-Motoren der weiterentwickelten Arbeitsschiffmotor der Baureihe 4000 ist die Tognum-Gruppe weiterhin auf der Erfolgsspur. Der Langhub-Motor 4000 M63 aus der „Iron Men“-Baureihe mit wahlweise 8, 12 oder 16 Zylindern ist speziell für die Anforderungen von Arbeitsschiffen optimiert.

So konnten der spezifische Verbrauch auf 195 Gramm pro Kilowattstunde verringert und die Wartungsintervalle für die Grundüberholung je nach Leistung und Lastprofil auf bis zu 34.000 Stunden verlängert werden. Die Leistung der 16-Zylinder-Version wurde von 2.000 auf 2.240 Kilowatt gesteigert. Der Motor erfüllt alle heutigen Emissionsrichtlinien wie EPA Tier 2, ZKR

2 und EU Stufe IIIA und ist technisch für die künftigen Emissionsstufen gerüstet.

Arbeitsschiffe wie Hochseeschlepper, Binnenschiffe oder Feuerlöschboote sind die Schwerstarbeiter unter den Wasserfahrzeugen. Der Einsatz von Dieselmotoren in Arbeitsschiffen ist durch die Vielzahl der un-

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 68623 Lampertheim
 Telefon: 0 62 06 / 91 08 73 Telefax: 0 62 06 / 91 08 74
 Funk: 01 71 / 3 20 20 50 (Mechanik) E-Mail: Warnz@Warnz-GmbH.de
 Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik) www.Wernz-GmbH.de



Der Langhub-Motor 4000 M63 aus der „Iron Men“-Baureihe mit wahlweise 8, 12 oder 16 Zylindern ist speziell für die Anforderungen von Arbeitsschiffen optimiert

terschiedlichen Schiffstypen sehr vielfältig. In Abhängigkeit vom Einsatzzweck, werden unterschiedliche Anforderungen an den jeweiligen Motor gestellt. So braucht ein Hafenschlepper, welcher Tag und Nacht im Dauereinsatz ist und auch bei schwerem Wellengang Ozeanriesen in den Hafen begleitet, einen anderen Antrieb als beispielsweise eine Megayacht. Hauptmerkmal der „Iron Men“-Baureihe 4000 für Arbeitsschiffe sind daher niedrigster Kraftstoffverbrauch, lange Wartungsintervalle für minimale Lebenswegkosten, sowie höchste Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit

MTU ist in diesem Markt sehr erfolgreich. Un erwartet kommt dieser Erfolg nicht. Denn der Markt erkennt zunehmend, dass die MTU-Motorenbaureihe 4000 die anspruchsvollen technischen und wirtschaftlichen Anforderungen in hohem Maße erfüllt, unter anderem die immer strenger werdenden Emissionsvorschriften. Dieser Markt expandiert weltweit. Hauptgrund

dafür ist die steigende Zahl von Hochseeschiffen. Die Menge der Güter, die auf See transportiert werden, nimmt deutlich zu.

Als Folge davon sind auch in der Binnenschifffahrt sowie im küstennahen Bereich das Transportaufkommen und damit der Bedarf an Transportschiffen sowie an unterstützenden Schiffen wie Schleppern stark gestiegen. Die Tognum-Gruppe mit ihren beiden Geschäftsbereichen „Engines“ und „Onsite Energy & Components“ gehört zu den weltweit führenden Anbietern von Motoren, Antriebssystemen und dezentralen Energieanlagen. Basis hierfür sind Dieselmotoren bis 9.100 Kilowatt (kW), Gasmotoren bis 2.000 kW, Brennstoffzellen bis 363 kW und Gasturbinen bis 50.000 kW.

Das Produktportfolio des Geschäftsbereichs „Engines“ umfasst MTU-Motoren und Antriebssysteme für Schiffe, schwere Land- und

Schienenfahrzeuge, militärische Fahrzeuge sowie für die Öl- und Gasindustrie. Das Portfolio des Geschäftsbereichs „Onsite Energy & Components“ besteht aus dezentralen Energieanlagen der Marke MTU Onsite Energy, Einspritzsystemen von L'Orange sowie Gelenkwellen von Rotorion. Die Energieanlagen umfassen Dieselaggregate für Notstrom, Grund- und Spitzenlast sowie Blockheizkraftwerke zur Kraft-Wärme-Kopplung auf Basis von Gasmotoren, Brennstoffzellen oder Gasturbinen.

Tognum erzielte im Geschäftsjahr 2007 einen Umsatz von über 2,8 Mrd. Euro und beschäftigt rund 8.600 Mitarbeiter. Mit 26 vollkonsolidierten Tochtergesellschaften, über 130 Vertriebspartnern und 1.100 autorisierten Händlern ist Tognum mit ihrer Vertriebs- und Servicestruktur global ausgerichtet. Die Aktie der Tognum AG (ISIN: DE000A0N4P43) ist seit 2007 im Börsenindex MDAX notiert. ■

Richtlinie wurde auf Vorschlag des BDB verbessert

Motorenförderprogramm ist attraktiver geworden

Im Bundesanzeiger vom 5. Januar 2012 ist die geänderte Fassung der Richtlinie über Zuwendungen für die Beschaffung von abgasärmeren Dieselmotoren für den Antrieb von Binnenschiffen veröffentlicht, meldet der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) in seinem Verbandsorgan „RePort“.

Durch die Änderung wird die Motorenförderung um ein Jahr verlängert. Der Partikelgrenzwert bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen muss ab dem 1. Januar 2012 unter 0,14 g/kWh liegen. Für Schiffsneubauten wird jetzt sogar ein Partikelgrenzwert von 0,03 g/kWh verlangt.

Diese neuen Grenzwerte halten die Hersteller von Binnenschiffsmotoren aus heutiger Sicht für ambitioniert, aber erreichbar. Auf Vorschlag

des BDB ist die Richtlinie zudem verbessert worden, indem die Mehrkosten für Motoren über 500 kW jetzt immer mit 27,00 Euro angesetzt werden und nicht mehr nur für den Bereich von 500 kW bis 750 kW. Der geringere Pauschalbetrag für Motoren über 750 kW entfällt. Damit wird die Förderung für

viele Hauptantriebe attraktiver. Förderanträge und zusätzliche Informationen zur Förderung sind weiterhin unter www.elwis.de abrufbar. Der BDB führt weitere Gespräche mit dem BMVBS zur Fortentwicklung des Förderprogramms.

Zielsetzung ist es insbesondere, dass auch dieselektrische und Hybridantriebe besser gefördert werden und die Richtlinie für weitere Technologien geöffnet wird. ■

Anzeige

BU Drive
 BÜCKER + ESSING

Der richtige Antrieb für Ihr Schiff
 Individuelle Instandsetzung von Schiffsmotoren und -komponenten
 Fertigung nach DIN EN ISO 9001:2008

Wir mobilisieren lange Leistung - seit rund 50 Jahren sorgt BU Bucker & Essing dafür, dass Motoren lange laufen. Je nach Bedarf unserer Kunden setzen wir komplette Motoren, Motorenteile, Aggregate, Kurbelwellen, Nockenwellen und Präzisionsbauteile fachgerecht instand. Generalüberholungen führt BU Bucker & Essing nach strengen Qualitätskriterien durch. Das gilt natürlich auch für unsere Tauschmotoren.

BU Bucker & Essing GmbH | Friedrich-Ebert-Straße 125 | 49811 Lingen (Ems)
 T +49 (0) 5 91 / 71 050 | F +49 (0) 5 91 / 71 05 222 | info@bu-drive.de | www.buecker-essing.de

Zwei Flusskreuzfahrer im Bau, acht im Auftragsbestand Rostocker Neptun-Werft ist für längere Zeit beschäftigt

Das Jahr 2011 war für die Meyer Werft und die Neptun Werft ein arbeitsintensives Jahr. Der Gesamtauftragsbestand der Meyer Neptun-Gruppe sorgt mit acht Kreuzfahrtschiffen, zehn Flusskreuzfahrtschiffen und einem Gastanker sowie einem Forschungsschiff für eine Auslastung der beiden Werften bis in das Jahr 2014.

Für Beschäftigung sorgen im Jahr 2012 drei Ablieferungen von Kreuzfahrtschiffen und einem Gastanker in Papenburg sowie sieben Flusskreuzfahrtschiffe in Rostock/Warnemünde. Bei der Meyer Werft werden rund 280 junge Menschen in den 13 verschiedenen Berufen ausgebildet und sichern damit die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Mit 70 Auszubildenden ist die Ausbildung der Neptun Werft ebenfalls ein Garant für qualifizierten Nachwuchs. Den Fachkräftemangel und den gestiegenen Weiterbildungsbedarf wird mit der eigenen Meyer Werft Akademie begegnet. Um auch weiterhin im umkämpften Schiffbaumarkt bestehen zu können, investierten die beiden Werften auch im letzten Jahr massiv in Pro-

duktionsanlagen und neue Arbeitsorganisationen. Das Laserzentrum wurde erweitert und das „System Schlanker Schiffbau“ konsequent weiter umgesetzt.

Mit dem im Dezember abgeschlossenen Zukunftstarifvertrag sichert die Werft den eingeschlagenen Weg und stellt die Weichen für ihre Zukunft.

Darüber hinaus betreibt die Werft umfangreiche Anstrengungen im Bereich Forschung & Entwicklung. Hierbei gibt es beispielsweise zahlreiche Projekte, um noch umweltschonendere Schiffe zu bauen.

Ablieferungen im Jahr 2011

Anfang März 2011 wurde das Clussschiff AIDA-sol (71.100 BRZ) an AIDA Cruises (Rostock) geliefert. Am 18. Juli 2011 erfolgte die Übergabe des vierten Luxusliners für die amerikanische Reederei Celebrity Cruises - Celebrity Silhouette - mit 122.000 BRZ.

Die Neptun Werft lieferte in diesem Jahr die Flusskreuzfahrtschiffe A-Rosa Brava für die

Rostocker Reederei A-Rosa, die Viking Prestige für Viking River Cruises und die Fähre Schleswig-Holstein für die Wyker Dampfschiffs-Reederei ab.

Schiffe im Bau bzw. im Auftragsbestand

Auf der Meyer Werft befindet sich im Baudock II die Disney Fantasy kurz vor der Fertigstellung und wird am 7. Januar 2012 das überdachte Baudock verlassen. Mitte Januar 2012 wird es die Emsüberführung absolvieren und Anfang Februar planmäßig an Disney Cruise Line übergeben. Im Baudock I ist die AIDAMar (71.100 BRZ) im Bau, die im Mai 2012 abgeliefert wird. Ein weiteres Schiff dieses Typs wird im Jahr 2013 folgen.

Im September 2012 schließlich folgt das dritte Kreuzfahrtschiff im Jahr 2012. Es ist das fünfte Schiff für Celebrity Cruises - die Celebrity Reflection. Außerdem wird zum Jahresende der erste LNG-Gastanker für die Reederei Anthony Veder fertig gestellt.

Das Auftragsbuch in Rostock beinhaltet zwei weitere Flusskreuzfahrtschiffe für A-ROSA, die im März 2012 und 2013 von der Neptun Werft an die Reederei A-ROSA Flusssschiff GmbH geliefert werden. Weiterhin sind acht Flusskreuzfahrtschiffe für Viking River Cruises und ein Forschungsschiff im Auftragsbestand der Werft in Rostock. ■



Anfang Dezember lieferte die Neptun-Werft die Fähre „Schleswig-Holstein“ ab. Für den März dieses Jahres steht das luxuriöse Flusskreuzfahrtschiff A-Rosa Brava zur Auslieferung an. Foto: Neptun-Werft

Anforderungen für SIL3-Messketten werden erfüllt Magnetrol Eclipse 705 erhält SIL3-Zertifikat durch exida

Inwieweit darf man davon ausgehen, dass ein Prozess sicher abläuft? Und inwieweit darf man bei einem Ausfall davon ausgehen, dass der Ausfall des Prozesses sicher abläuft? Diese Fragen werden durch die Zuweisung eines gezielten Safety Integrity Levels (Sicherheitsintegritäts-Level) beantwortet. Mit den SIL-Einstufungen wird das Sicherheitsrisiko eines bestimmten Prozesses bewertet.

Je höher der SIL-Wert, desto größer sind die Auswirkungen eines Ausfalls und desto niedriger sind die Ausfallraten, die akzeptabel sind. Die Zuweisung eines SIL-Grades beruht also auf dem Umfang der Risikominderung, die notwendig bzw. erwünscht ist, um das Risiko auf einem akzeptablen Niveau zu halten.

Um SIL in der Prozessindustrie zu ermitteln, muss der gesamte Regelkreis einbezogen werden. Damit dies möglich ist, muss für jedes Gerät in diesem Regelkreis ein SFF-Wert (Safe Failure Fraction, Gesamtanteil der sicheren Ausfälle) vorliegen. Dieser stellt einen

der wichtigen Gerätefaktoren dar und muss berechnet werden. Zusammengenommen wird anhand all dieser unterschiedlicher Werte der SIL-Wert ermittelt.

Vor über 13 Jahren hat Magnetrol als erstes Unternehmen den Guided-Wave-Radar-Messumformer in 2-Leitertechnologie auf den Markt gebracht. Nun wurde dem Eclipse 705 das exida-Zertifikat für ein „SIL3-fähiges“ Gerät gemäß IEC 61508 : 2000 Teile 1-7 erteilt. Für die Praxis bedeutet dies, dass die Kombination von zwei Geräten in einer 1oo2-Anordnung die Anforderungen für SIL3-Messketten erfüllt. Dabei möchten wir das Augenmerk auf „Anforderungen für Messketten“ legen, da es hierbei um eine gesamte Installation und nicht nur um ein einziges Gerät geht.

Neben dieser SIL-Einstufung liegen für den Eclipse 705 von Magnetrol auch mehrere Zertifikate vor, so etwa von ATEX, Lloyds, TÜV oder FM/CSA. ■



Die Magnetrol Eclipse 705. Foto: Magnetrol

Ausschreibung läuft noch bis 9. Februar

Projekte für den Klybeckquai in Basel

Die Öffnung des Klybeckquais geht voran: Bis zum 9. Februar 2012 können sich Einzelpersonen oder Trägerschaften mit ausgereiften Ideen für Zwischennutzungen am Klybeckquai bewerben. Schrittweise soll der Quai damit belebt und aufgewertet werden.

Die Schweizerischen Rheinhäfen und der Kanton Basel-Stadt suchen gemeinsam nach Zwischennutzungen für den Klybeckquai. Ziel ist es, diesen Ort mit attraktiven Projekten für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Dabei wird grosser Wert gelegt auf eine ausgewogene Mischung aus kommerziellen und nicht-kommerziellen Nutzungen sowie auf den Einbezug des Quartiers. Denkbar sind also ganz unterschiedliche Angebote entlang des Quais.

Die öffentliche Projektausschreibung läuft bis zum 9. Februar 2012, 17 Uhr. Anschließend wählt die Jury acht bis zehn Bewerbungen für eine umfassende Präsentation aus. Daraus werden wiederum die definitiven Projekte evaluiert und unter Einbezug der Projektentwicklerinnen und -entwickler ein Gesamtkonzept erarbeitet. Ziel ist es, das Verfahren im April 2012 abzuschließen.

In Vorbereitung ist außerdem die gestalterische und verkehrliche Umgestaltung des Quais.

Alle Informationen sind auf www.oeffnung-klybeckquai.ch zu finden.

Interessantes Buch in bulgarischer Sprache

Die Donau - der Strom Europas

Auf unserem Planeten sind 25 Flüsse länger als die Donau. Sie ist der zweitlängste europäische Fluss nach der Wolga, steht aber an erster Stelle, wenn die geografische Lage und die Internationalität berücksichtigt werden. Kein anderer Fluss führt sein Wasser durch 10 Staaten des Alten Kontinents – Deutschland, Österreich, die Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Moldawien und die Ukraine. An den Ufern der Donau haben sich die vier europäischen Hauptstädte Wien, Bratislava, Budapest und Belgrad angesiedelt. Die Figur Danubius (Donau) an der Fontana dei Quattro Fiumi (Vierströmebrunnen) am römischen Platz Navona in der ewigen Stadt symbolisiert Europa, wobei La Plata (Rio de la Plata), Nil und Ganges andere Kontinente verkörpern. Ebenso stellt die Figur der Donau den Alten Kontinent auf dem berühmten Gemälde von Rubens dar. Schon Herodot – der Vater der Geschichte – nannte die Donau den „größten der Flüsse“. Hesiod ergänzte den Lobgesang: der „herrlich dahin fließende Strom



die Jacques-Yves Cousteau mit nur einem einzigen ausdrucksvollen Begriff benannte – Donauviade. Der bulgarische Schriftsteller Jordan Jovkov (1880 – 1937) schreibt: „Unsere Donau! Immer wenn wir diesen Namen hören berühren unsichtbare Finger die Saiten des Herzens. Die Donau ist Teilhaber der Jahrhunderte. Wie viele Ereignisse, das Schicksal bestimmend, wie viele Taten – tragische und heroische fanden hier an den Ufern dieses Flusses statt.“

Der Inhalt des neuen Buches verfolgt den Strom vom Schwarzwald, dem Quellgebiet, wo

ist der Bruder des Nils, Sohn des Ozeans und der Göttin des Meeres Tethys.“ Die Donau ist unsterblich wie der Tiber, fruchtbar wie der Nil, herrschaftlich wie der Mississippi, beliebt wie die Wolga, wird vergöttert wie der Ganges, lebendig wie der Rhein – mit einem Wort – die Donau ist der Strom Europas, den Napoleon als „König der Flüsse“ bezeichnete. Der große Strom ist eine einzige Enzyklopädie. Schon auf ihren ersten Seiten haben sich Aristoteles, Herodot, Strabon, Ovid, Plinius der Ältere, Tibul, Cicero, Vergilius und andere verewigt. Die Donau ist Teil des historischen Schicksals der Völker, spiegelt sie doch die Vergangenheit der Deutschen, Österreicher, Slowaken, Ungarn, Kroaten, Serben, Rumänen, Bulgaren, Moldawier und Ukrainer wider. Wie viel Wahrheit liegt in der Behauptung des französischen Geografen Elisee Reclus, dass „die Flüsse in ihren Fluten die Geschichte und das Leben der Völker tragen“. Die Donau fließt durch die Jahrhunderte, durch die Geschichte und Geografie Europas – die Wiege unserer Zivilisation. Sie schafft die bemerkenswerte Enzyklopädie,

die Flussläufe Breg und Brigach entspringen sowie der Karstquelle „Wiege des Jünglings“ im Park des Schlosses Fürstenberg in Donaueschingen. An drei Stellen befinden sich Tafeln der Donauquellen. Wie es Hans Bogner in seinem Buch über die Donau bezeichnete – „schwere Geburt von drei Elternteilen“. Die Donau beginnt ihren langen Weg bis zum Schwarzen Meer mit dem Naturphänomen der Donauversickerung, die den größten unterirdischen Fluss Europas bildet. Und danach reihen sich Städte, Schlösser, Brücken, Wehre, Schleusen, Inseln an diese Wasserstraße bis zum erhebenden Finale des Stroms – seinem überragenden Delta. „Die Strömung des Flusses ist eine unendliche Metapher für den Fluss der Zeit, des Eilens, der Vergänglichkeit. Es vergehen die Tage und wir mit ihnen - durch den Verlauf der Tage, Jahre, Dinge, das Leben. Und wir wissen, dass wir nicht zweimal in denselben Wassern schwimmen können.“ (Wolfgang von Goethe). Unsere Fortbewegung auf der Donau endet nicht mit Verlassen des Schiffes. Vom Ufer aus, begleitet uns die

Bewunderung für den großen Fluss aus unserem Donaufenster. Unsere Gedanken verlieren sich in den Fluten des bedeutenden Stromes, so als wäre die Feder der Eingebung in das Flusswasser getaucht. Auf diese

Weise entstand das Buch „Die Donau – der Strom Europas“. So wie du „niemals zweimal in denselben Wassern schwimmen kannst“, so ist dieses Buch auch nicht das Selbe wie vor 10 Jahren. Bei jeder Befahrung erlebt man das Wasser anders – es flüstert neue Legenden, erweckt lang vergessene Ereignisse, gaukelt uns vor, dass der Fluss magisch durch tausend Dinge fließt – angefangen vom Straußwalzer „An der schönen blauen Donau“ über „Die Biografie eines Flusses“ von Claudio Magris, die Gedanken von Jovkov „Unsere Donau“, die Idylle von Rakitin bis hin zur „Geretteten Zunge“ des Elias Canetti. Das Wasser fließt durch den Brailaer „Kodin“ von Panait Istrati, betrachtet sich in den Essays des Belgrader Momo Kapor, glänzt in der „Description de Danub“ des Grafen Luigi Fernando Marsili, in „Donau- Bulgarien und der Balkan“ eines Felix Kanitz. Nora Kirchner stellt die Donau in Mythen, Sagen und Märchen vor, und Michael Weitmann tafelt uns die Monografie „Die Donau“ auf. Und das Lexikon der Donau ist unendlich... Unser Fotoobjektiv entdeckt

immer neue Bilder der Donauquelle, des Phänomens der Donauversickerung, von Sigmaringen, Schlögen, Schönbühl, der Wachau, der vier Donauhauptstädte – Wien, Bratislava, Budapest und Belgrad, von dem Babakai-Felsen und Golubatz, ja bis zum Delta – dem feierlichen Finalakkord der Flusssinfonie. „Die Flüsse tragen auf ihren Wellen die Geschichte und das Leben der Völker“. (Elisee Reclus) Unsere Flussfahrt auf der Donau hält an und ist die Metapher des „Panta rhei“. Der Fluss strömt in Raum und Zeit und wir mit ihm!

„Die Donau – der Strom Europas“, so benannten die bulgarischen Autoren Doz. Dr. Vasil Doikov und Dipl. Ing. Nikolai Gentschev – bedeutende Kenner der Donauwasserstraße ihre neue Ausgabe über die Donau, die 2012 in bulgarischer Sprache erschienen ist. Auf 520 Seiten, davon 344 Text und 176 Seiten mit reichhaltigen, interessanten farbigen Illustrationen, wird unterhaltsam der Donau-Fluss beschrieben. An der deutschen Übersetzung wird gearbeitet. ■

Mitgliederversammlung

Niedersächsische Hafenvertretung bestätigt Vorstand



Die Mitgliederversammlung der Niedersächsischen Hafenvertretung e. V. (NHV) hat auf ihrer Jahressitzung den amtierenden Vorstand für weitere zwei Jahre im Amt bestätigt.

Vorstandsvorsitzender bleibt damit Dr. Andreas Schmidt, Rhenus Midgard GmbH & Co. KG, Nordenham (Mitte). Seine Kollegen im Vorstand sind Ralf Pospich, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

(3. v. l.), Karsten Dirks, Emdener Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden (2. v. r.), John Niemann, Wilhelmshavener Hafenwirtschaftsvereinigung e. V. (rechts) sowie Hans-Peter Zint, Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven e. V. (2. v. l.).

Zint übernimmt das Amt von Jens Lühmann, Spedition Lühmann GmbH & Co. KG, Cuxhaven, der nicht erneut für den Vorstand kandidierte. Im Rahmen der Sitzung würdigte die Mitgliederversammlung zudem die langjährige Arbeit und das Engagement ihres Geschäftsführers Dr. Michael Ahrens (3. v. r.) für die niedersächsischen Seehäfen. Ahrens hatte die NHV als gemeinsame Vermarktungsplattform der Seehäfen ins Leben gerufen und ihre Gründung maßgeblich vorangetrieben. Als Nachfolger von Ahrens, der die NHV-Geschäftsführung zum Jahresende niederlegt, bestimmte die Mitgliederversammlung zum 1. Januar 2012 Felix Jahn (links), Geschäftsführer Verkehr und Außenwirtschaft bei der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer. ■

Text und Bild: NHV ■

Güteraufkommen nur ganz knapp unter vier Millionen Tonnen

Rheinhafen Kehl mit neuem Rekordergebnis



Der Rheinhafen Kehl hat im Jahr 2011 ein neues Rekordergebnis erzielt. Dank deutlicher Zuwächse beim wasserseitigen Umschlag von Eisen- und Stahlwaren konnte die bisherige Bestmarke aus dem Jahr 2008 (3.970.364 Tonnen) mit 3.994.000 Tonnen leicht übertroffen werden. Damit lag das Güteraufkommen nur ganz knapp unter vier Millionen Tonnen. Die Steigerung gegen-

über dem Vorjahr 2010 beträgt 160.000 Tonnen oder 4,3 Prozent. Bei Eisen- und Stahlwaren wurde ein Zuwachs von rund 200.000 Tonnen registriert. Eine ausführliche Analyse der Zahlen wird mit dem »Kehler Hafenbericht 2011« in Kürze vorgelegt.

Foto: Hafen Kehl

Es muss mit Sperrzeiten von bis zu drei Jahren gerechnet werden

Am Neckar werden in diesem Jahr acht Schleusen instandgesetzt

Das Wasser- und Schiffsamt Heidelberg (WSA) betreibt an der Wasserstraße Neckar 12 Staustufen. 12 dieser Schleusenanlagen verfügen über zwei, eine über drei Schleusenkammern. Damit sind vom WSA Heidelberg insgesamt 25 Schleusenkammern zu unterhalten und zu betreiben.

2012 sind an den Anlagen in Feudenheim, Heidelberg, Neckargemünd, Neckarsteinach, Rockenau, Guttenbach, Gundelsheim und Kochendorf Instandsetzungsmaßnahmen im Schleusenreparaturprogramm des WSA Heidelberg geplant. Begonnen wird ab Ende Februar, sobald die Hochwassergefahr gering wird und die Witterungsverhältnisse Bauarbeiten zulassen.

Das Schleusenreparaturprogramm wird seit den 1970er Jahren jährlich auf Grundlage der gemeldeten Bauwerksmängel von Bauwerksprüfung, Bauwerksüberwachung und

Bauwerksbesichtigung erstellt. Dabei geht es neben der Beseitigung von Schäden um den Austausch von Verschleißteilen an den Schleusentoren (Lager, Dichtungen), den Füll- und Entleerungsorganen (Lager, Dichtungen) sowie an den Antrieben.

Um die durch den Betrieb entstandenen Schäden (z. B. durch Anfahrungen der Schifffahrt, Witterungseinflüsse, Verschleiß) rechtzeitig zu erkennen und den aktuellen Zustand der Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit der Anlage festzustellen, wird jede Schleusenkammer regelmäßig alle 6 Jahre einer umfassenden Bauwerksprüfung unterzogen. Mängel, die im Rahmen der Bauwerksinspektion oder bereits während des Betriebs festgestellt wurden, werden – soweit möglich – in Instandsetzungspaketen pro Schleusenkammer zusammengefasst. Um sowohl die Bauwerksprüfungen als auch die Instandsetzungen durchführen zu können,

muss die jeweils betroffene Schleusenkammer außer Betrieb genommen und trockengelegt werden. Es fallen folgende Arbeiten an:

- Instandsetzung von Luftsprudelanlagen,
- Erneuerung der Hals- und Spurlager sowie der Zuganker an Stemmtoren,
- Überholung von Schützlagern und Antriebswellen bei Hub- und Senktoren,
- Überholung von Schützlagern der Füll- und Entleerungsorgane,
- Austausch von Dichtungen an den Toren und Schützen,
- Erneuerung von Konstruktionselementen (Knotenbleche, Winkel, Streben),
- Instandsetzung von Riegeln, Stemmnaggen und Mauerplatten,
- Überholung von Antriebszylindern, Durchführung von Schlauch- und Ölwechseln,
- Durchführung von Bauwerksprüfungen, -überwachungen.



Auch das Obertor der Schleuse Schwabenheim wird erneuert

Am Neckar zeigt sich als Vorteil, dass jeweils zwei Schleusenkammern pro Anlage zur Verfügung stehen. Somit kann für die Zeit des Schleusenreparaturprogramms eine Kammer gesperrt werden, ohne dass die Schifffahrt zum Erliegen kommt. F

ür die Unterhaltung des WSA Heidelberg steht die Betriebssicherheit im Vordergrund. Deshalb wird bei länger geplanten Sperrungen immer im Vorfeld die nicht zu sperrende Kammer trocken gelegt und inspiziert. Erst wenn hier keine Mängel entdeckt wurden bzw. behoben wurden, wird die andere Kammer für einen längeren Zeitraum außer Betrieb genommen.

Die Leichtigkeit der Schifffahrt auf dem Neckar wird jedoch eingeschränkt. Gerade in den Sommermonaten, in denen neben der Frachtschifffahrt auch die Fahrgastschifffahrt und Sportboote unterwegs sind, kann es zu Wartezeiten kommen.

Das WSA Heidelberg strebt eine hohe Verfügbarkeit der Wasserstraße für die Schifffahrt an und begrenzt die Kammersperrungen auf das unbedingt notwendige Maß. Daher werden die planbaren Arbeiten für die Bauwerksprü-

fungen und die Instandsetzungen, die eine Trockenlegung oder Außerbetriebnahme der Schleusenkammer erfordern, an allen betroffenen Schleusen in einem lange vorher mit der Schifffahrt abgestimmten Zeitraum durchgeführt. Die einzelnen Kammersperrungen können von wenigen Tagen bis zu mehreren

Monaten, je nach Anfall an Reparaturmaßnahmen, andauern.

Für Maßnahmen im Zuge der projektierten Schleusenverlängerung muss aufgrund des Umfangs der Arbeiten mit längeren Sperrzeiten von bis zu 3 Jahren gerechnet werden.



Ein Tor wird zur Instandsetzung in der Schleusenkammer in Gundelsheim abgelegt
Fotos: WSA Heidelberg

Anzeige



JadeWeserPort

Die JOHANN BUNTE Bauunternehmung zählt zu den führenden Adressen der deutschen Baubranche. Unsere mittelständische Unternehmensgruppe beschäftigt rund 1.600 Mitarbeiter. Wir decken als Generalsanbieter nahezu alle Baubereiche ab.

BUNTE ist an zahlreichen infrastrukturellen Zukunftsprojekten wie unter anderem dem Bau des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven beteiligt – die derzeit größte Wasserbaustelle Europas. Einzigartige und anspruchsvolle Herausforderungen sind unsere Spezialität.

DYNAMISCH & INNOVATIV
WIR BAUEN ZUKUNFT

Wasserbau

Straßenbau & Tiefbau

Bahnbau

Brückenbau

Erdbau

Ingenieur- & Spezialtiefbau

Projektentwicklung

Schlüsselfertiges Bauen

PPP Infrastructure

Rohrleitungs- & Anlagenbau

JOHANN BUNTE Bauunternehmung GmbH & Co. KG
Hauptkanal links 88 | 26871 Papenburg
Tel. 04961-8950 | www.johann-bunte.de

12-mal jährlich

www.schifffahrt-online.de

ISSN 1867-8831

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Abonnement Printausgabe

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684

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

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

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

Firma Privat

Firma/Name _____ Vorname _____

Beruf/Funktion/Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Telefon _____ Fax _____ Mobil _____

E-Mail _____

Datum, Unterschrift _____

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

Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name _____ Vorname _____

Firma _____

Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

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

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

Name _____ Vorname _____ Geb.datum _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

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

Datum, Unterschrift _____

ORDER

Order zwischen Strom und Kai

I/2012

I. Quartal



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

Jahresbericht 2011 der Kath. Binnenschifferseelsorge

November 2010 bis Dezember 2011

Die schlimmste Nachricht oder Erkenntnis des Schifferseelsorgers in Ruhrort ist, dass die Berufsschifffahrt auf dem Rhein immer mehr an Duisburg vorbeifährt.

Kein Ausgleich dafür ist, dass in diesem Jahr noch mehr Auszubildende das Binnenschifffahrts-Berufskolleg Rhein besuchten – im nächsten Jahr werden es wohl wieder weniger Schüler werden (L 150). Der Religionsunterricht wurde durch Herr Darius Kurzok erteilt und gut angenommen. Weniger gut angenommen wurde die Einrichtung „Schiffer-Jugendheim“ Mittwochs abends im Maximilian-Haus, aber vorläufig bleibt sie.

Den Kontakt zu Schülern und Kolleg konnte ich pflegen durch Teilnahme an Theaterbesuch, der Fortbildungsmaßnahme in Hamburg und anderen Freizeitinitiativen.

Der Kontakt zu Behörden etc. wurde sorgfältig gepflegt, dabei waren erfreulich die vielen Segenshandlungen (u.a. WSP1). In der Umkehrung: nur durch die Spenden aus dem Gewerbe blieb ich als Schifferseelsorger beweglich und konnte für die „Interessengemeinschaft der St.-Nikolaus-Schiffervereine“ an den normalen Versammlungen und Prozessionen teilnehmen.

Im November traf ich mit dem Liquidator des Verbandes, Herrn Diakon Barth, zusammen, und wir löschten das Verbandskonto, der Restbestand wurde dem Kinderheim in Mannheim übergeben. Das alte Konto besteht also nicht mehr.

Hilfen sind aber willkommen auf das Konto:

3202084426
bei der Sparkasse Duisburg
BLZ 350 500 00.

Der Order konnte regelmäßig erscheinen. Die Umstellung auf die elektronische Ausgabe ist wohl gelungen, der Schifffahrt-Online.de, Herrn Friedbert Barg bzw. der Zeitschrift „Schifffahrtsmagazin“, sowie der Druckerei Dünnwald vielen Dank.

Da Abzeichen und Flaggen ein anderer Bereich sind, sind sie weiterhin auf gewohnte Art zu erhalten (am besten per Postkarte bestellen).

Da sehr viele Ereignisse an Land stattfanden bzw. per Schiff des Einladenden, fanden relativ wenig Bordbesuche und Hafenerkundungen mit dem evangelischen Kirchenschiff „Hinrich Wichern“ statt.

Dennoch fällt die Konzentration in der Binnenschifffahrt auf, wie zuletzt die Übernahme von Lehnkering durch Imperial. Hart getroffen wurde die Schifferseelsorge durch Todesfälle wie Josef Kuhl, Bernhard Heck und Udo van Koeverden, auf deren Wissen und Hilfe ich immer zurückgreifen durfte – R.I.P.

Auffällig zahlreich waren im Berichtsjahr auch die vielen Hilfesuche an die Schifferseelsorge.

Ingesamt scheint sich die Umstrukturierung der Binnenschifferseelsorge zu festigen und zu gelingen, obwohl die Deutsche Bischofskonferenz sich ganz verabschiedet hat und deren Unterstützung – z.B. Diakonenweihe für Herrn Kurzok – fehlt.

Es können die an der Zusammenarbeit interessierten Vereine und Fahrensleute getrost in das Jahr 2012 schauen, soweit es die Schifferseelsorge betrifft.

Die Wasserstände, die je persönliche Gesundheit und den wirtschaftlichen Erfolg empfehlen wir Geistlichen – Diakon Barth, Pfarrer Hans Jörg und Pastor Paquet – der Fürsorge des Hl. Nikolaus: Aber nicht zuletzt auf Grund der Wallfahrt und Fürbitten in Bari im Mai 2011 bin ich recht zuversichtlich.

Nochmals allen Helfern vielen Dank,
und für 2012
„Allzeit gute Fahrt - In Gottes Namen“

Schifferpastor

Werner Paquet
Werner Paquet



St. Nikolaus I
bis 1955
(Flieger)

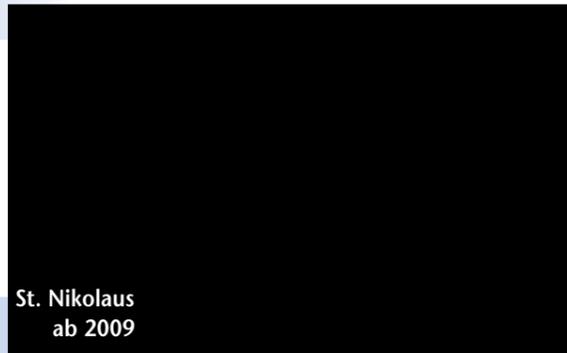
*St. Nikolaus I-III
das Kirchenboot*



St. Nikolaus II
1955 bis 1964



St. Nikolaus III
1964 bis 2009



St. Nikolaus
ab 2009

Die kath. Schifferseelsorger bis 2012

v. li. n. re.

Pfarrer Maron · Ruhrort † 1962

Pater Guido · Mannheim bis 1955

Kaplan Kockerols · Ruhrort bis 1960



13. Oktober 1953

Pfarrer Küppers · Ruhrort bis 1972

Pfarrer Recke · Ruhrort 1975 bis 1977

Die Duisburger Schifferseelsorg

v. li. n. re.

Pfarrer Frank Wessel · Homberg

Pastor Werner Paquet · Ruhrort

bei der Docksegnung »HaDu II«

der Fa. Harbisch im November 2011



Aus den Fotoalben der katholischen Ruhrorter Schifferseelsorge
Hintergrund: Frauleichwamsprozession Begleitschiff „Karl Jarres“

1954 „M. Fiducia“

Familie Page mit Pfarrer Werkmann und Pfarrer Vennebusch



KM 780

»Licht aus Bethlehem«

März 1954

„M. Ersheim“

Familie

Willi und Kathrin Bracht



15. September 1990
Taufe Jennifer Götz

15. März 1989 · St.-pauli. Bischofskaufereuz
besucht die St.-Ruhrorter Häfen



Dezember 1993

St. Nikolaus im

Ruhrorter Hafen

zu Besuch auf der

„M. Vigilia“

Familie Wirtz



Nikolaus-Prozession Assmannshausen
Dezember 1992



KM 530

St. Nikolaus-Prozession

Assmannshausen

Dezember 2011



Dezember 2011 *Lahnwindung*

Aus den Fotoalben



Ostermontag 16. April
1990
110 Jahre
St.-Nikolaus-TV
Ruhrort



Bei den immer wieder stattfindenden fußballerischen Begegnungen zwischen den Mannschaften »Schulschiff Rheine« und »St. Maximilian« schlug St. Maximilian

1991 die Schulschiffmannschaft zwar um Längen, nichts desto trotz wurde hinterher in der Landdisco gemeinsam kräftig gefeiert.



2. Dezember
2008
St. Nikolaus auf dem Schulschiff »Rheine«

Grubenfahrten gehören seit eh und je zu den Lehrgangsjahres-Abschlüssen

1990

2.177 am 25. Januar



Teilnehmer 1990:
Steiger Lappel Nikolaus
Paquet-Dietzel-Kenzen
Schüler: Gaedike, v.Nijenhoff, Meutis, Herentrey, Weber, Iliou Touri, Petkauov, Bigos, Fischer, Wagener

auch 2011
2.242 im November



der Katholischen Ruhrorter Schifferseelsorge



Schiffregatta und -taufe
»THS Maunel«
Familie Heider
Reederei Jaegers

Das Tätigkeitsfeld der Schifferseelsorge deckt ein breites Spektrum in der seelsorgerischen Betreuung, dem täglichen Leben, der Freizeitgestaltung, Pflege von Traditionen und Geselligkeit, Förderung der Jugend usw. ab.

Dies wurde über Jahre dokumentarisch festgehalten, Pastor Werner Paquet hat für diese Ausgabe des Orders einmal die Fotoalben der Ruhrorter Schifferseelsorge geöffnet und uns einen kleinen Einblick in die Arbeit der Schifferseelsorge gewährt.

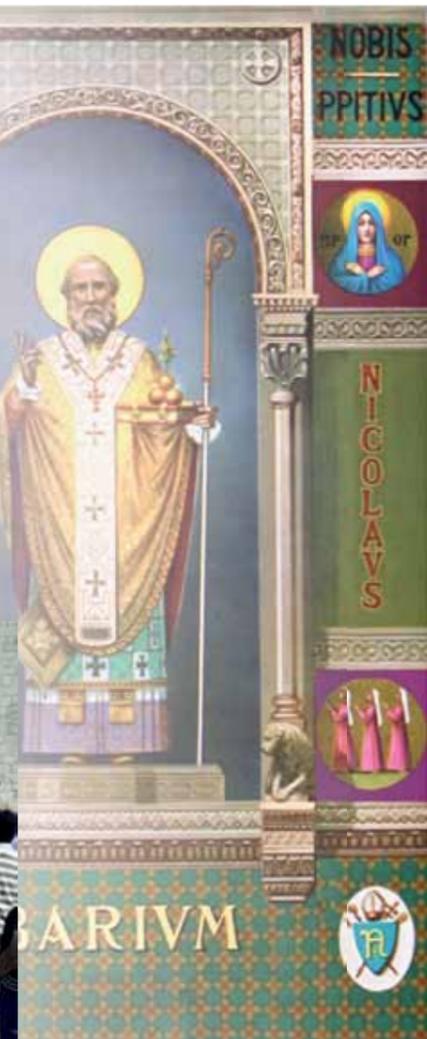
Sommer
2008
27-28. Juli
Hafenfest in Ruhrort



13 April
2009
Osterfrühstück im
Maximilian-Haus, Ruhrort



2011
Bari-wallfahrt



+++ TERMINE +++

- Sonntag 4. März 2012**
Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine, Bezirk III Mittelrhein ♦ Urmitz
- Sonntag 17. März 2012**
„ARGE“ – Schiffer-Verein Beuel 1862 eV ♦ Beuel (Bonn)
- Ostermontag 9. April 2012**
10.00 Uhr Osterfestmesse in der St.-Maximilian-Kirche, anschließend gemeinsames Schifferfrühstück des St.-Nikolaus-SV Ruhrort 1880 eV ♦ DU-Ruhrort
- Sonntag 6. Mai 2012**
Schifferswallfahrt ♦ Kamp-Bornhofen, anschl. Versammlung der »IG Schiffervereine«
- Sonntag 20. Mai 2012**
Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine, Bezirk I Oberrhein/Neckar
- Sonntag 3. Juni 2012**
Schiffertag in Nackenheim
- Donnerstag 7. Juni 2012**
Fronleichnamprozession ♦ Duisburg-Ruhrort

Sonntag 20. Oktober 2012
Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine, Bezirk IV Niederrhein/Kanalgebiet ♦ Haren/Ems

Außerdem jeder 1. Montag im Monat ab 19.00 Uhr offener Monatstreff des St.-Nikolaus-SV Ruhrort „Taverne im Deutschen Haus“

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

+++ TERMINE +++

Jetzt ist es
endgültig –

auch die Liquidationszeit ist vorbei.

Den St.-Nikolaus-Schiffer-Verband gibt es nicht mehr.
Neu ist die Interessengemeinschaft der Nikolaus-Vereine.

Vereine, die daran Interesse haben, können unterstützen und helfen wie vorher im Verband, aber nun auf das Konto:
320 208 44 26
bei der Sparkasse Duisburg
BLZ 35050000.

„Ich bin dankbar – jedem, der mithilft“

Pastor Werner Paquet

Impressum

Arbeitsstelle der
Katholischen Binnenschifferseelsorge
„ORDER“
Zwischen Strom und Kai

www.schiffahrt-online.de

Herausgeber und Verleger:
Kath. Schifferseelsorge
47119 Duisburg-Ruhrort
Fabrikstraße 16

Telefon: (0203) 82973
Telefax: (0203) 81792
E-Mail: 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!

Redaktionsschluss für die
„ORDER“ I/2012, 15. Februar 2012

Familiennachrichten I.Quartal 2012

Assmannshausen

- 5. 1. Hilde Jochum 81 J.
- 10. 1. Helga van de Lücht 71 J.
- 22. 1. Marl. Wahlen-Klebarowski 77 J.
- 23. 1. Marita West 68 J.
- 18. 2. Rainer Altenkirch 69 J.
- 23. 2. Franz Knothe 80 J.
- 12. 3. Günter Albrecht 75 J.

Dorfprozelten

- 3. 1. Werner Zöllner 84 J.
- 6. 1. Ludwig Zöllner 89 J.
- 13. 1. Walter Seus 69 J.
- 15. 1. Firmin Zöllner 81 J.
- 25. 1. Ruthard Müssig 82 J.
- 28. 1. Artur Brand 80 J.
- 17. 2. Erwin Zöllner 65 J.
- 22. 2. Gerhard Schnellbach 60 J.
- 6. 3. Albrecht Scheubner 61 J.
- 9. 3. Herbert Brand 75 J.
- 12. 3. Alfons Siebenlist 86 J.
- 20. 3. Arthur Berger 64 J.
- 25. 3. Hans Brimmer 64 J.

Erlach

- 1. 1. Helene Bätz 62 J.
- 4. 1. Helmut Ott 80 J.
- 8. 1. Elfi Welpe 92 J.
- 10. 1. Ernst Wolf 71 J.
- 12. 1. Hiltrud Schubert 75 J.
- 18. 1. Margarete Müller 94 J.
- 18. 1. Gabriele Bils 82 J.
- 7. 2. Elisabeth Ott 82 J.
- 8. 2. Dieter Ziemainz 62 J.
- 11. 2. Erwin Grübel 78 J.
- 21. 2. Karl-Wilhelm Lattin 76 J.
- 9. 3. Maria Langer 81 J.
- 18. 3. Käthe Tippmann 84 J.
- 18. 3. Waltraud Brunnemer 68 J.
- 26. 3. Annemarie Endres 78 J.
- 31. 3. Luise Bils 80 J.

Faulbach

- 3. 1. Karl-Heinz Steiler 64 J.
- 7. 1. Hans Bäcker 61 J.
- 10. 1. Emil Landeck 85 J.
- 13. 1. Hans Wieland 79 J.
- 26. 1. Günther Brand 81 J.
- 18. 2. Wolfgang Stahl 70 J.
- 26. 2. Anna Simon 79 J.
- 27. 2. Eduard Hausen sen. 71 J.
- 9. 3. Siegfried Geiger 81 J.
- 11. 3. Friedhelm Mayweg 74 J.
- 17. 3. Kurt Müssig 74 J.
- 22. 3. Hermann Meier 84 J.
- 28. 3. Eugen Brand 84 J.

Hirschhorn
IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:
9. 1. Helmut Knörzer 91 J.

Freudenberg

- 11. 1. Heinz Eitel 84 J.
- 12. 1. Otto Stapf 80 J.
- 17. 1. Agnes Eitel 78 J.
- 2. 2. Wilhelm Hegmann 82 J.
- 4. 2. Otto Maier 75 J.

Greffern

- 5. 1. Albrecht Hellmuth 78 J.
- 6. 1. Erwin Dilzer 75 J.
- 14. 1. Edgar Kiefer 77 J.
- 15. 1. Erich Tschan 73 J.
- 26. 1. Erwin Kapp 68 J.
- 2. 2. Willi Brixner 75 J.
- 5. 2. Franz Müller 86 J.

- 6. 2. Erich Koch 81 J.
- 13. 2. Albert Jäger 71 J.
- 14. 2. Karl Meister 77 J.
- 25. 2. Helmut Walter 68 J.
- 26. 2. Helmut Koch 69 J.
- 9. 3. Manfred Ernst 80 J.
- 19. 3. Josef Stolz 75 J.
- 23. 3. Edgar Friedmann 24. 3. Bader Anita 24. 3. Walter Bertsch 30. 3. Helmut Weingartner

Haren-Ems

- 5. 1. Bernhard Schöning sen. 84 J.
- 13. 1. Franz Cosse 73 J.
- 18. 1. Hans Winkelmann 76 J.
- 21. 1. Gerhard Sibum 82 J.
- 29. 1. Bernhard Schepers 85 J.
- 29. 1. Bernhard Kiepe 82 J.
- 1. 2. Hermann Backs 77 J.
- 5. 2. Wilhelm Gerdelmann 84 J.
- 11. 2. Bernhard Wessels 87 J.
- 12. 2. Heinz Klene 71 J.
- 19. 2. Gerhard Hermsen 87 J.
- 19. 2. Wilhelm Husmann 73 J.
- 26. 2. Gerhard Schulte 87 J.
- 27. 2. Heinz Litmeyer 72 J.
- 1. 3. Hans Jüngerhans 75 J.
- 2. 3. Rudolf Meyering 83 J.
- 2. 3. Johann Gerdes 80 J.
- 3. 3. Heinrich Esders 77 J.
- 4. 3. Bernhard Esders 72 J.
- 5. 3. Gerhard Schepers 74 J.
- 5. 3. Hubert Schepers 74 J.
- 7. 3. Hermann Hakenholt 74 J.
- 9. 3. Arnold Menke 80 J.
- 10. 3. Gerhard Schepers 71 J.
- 12. 3. Bernhard Kathmann 80 J.
- 16. 3. Rudolf Kötter 81 J.
- 20. 3. Tim Schepers 80 J.

- 85 J. IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:
30. 9. Heinz Scherf 78 J.
- Karlstadt**
9. 1. Christian Faßnacht 85 J.
- 11. 1. Bruno Gillhuber 69 J.
- 20. 1. Lore Buchert 72 J.
- 21. 1. Johan Schut 90 J.
- 21. 1. Friedhelm Sagert 83 J.
- 30. 1. Johan C. van Weel 73 J.
- 1. 2. Emil Buchert 79 J.
- 2. 2. Birgit Bohak 73 J.
- 11. 2. Wilma Hochbein-Stapf 75 J.
- 28. 2. Wiltrud Wolf 62 J.
- 6. 3. Albrecht Scheubner 79 J.
- 8. 3. Amanda Zöllner 71 J.
- 9. 3. Manfred Franz 64 J.
- 12. 3. Heinz Langmeier 65 J.
- 20. 3. Theo Senft 63 J.
- 30. 3. Hans Schäfer 60 J.

Mannheim

- 19. 2. Willi Page 82 J.
- 21. 2. Ursula Schlebach 80 J.
- 18. 3. Anne-Marie Gras 74 J.
- 21. 3. Adam Distel 74 J.
- 29. 3. Wilma Kirchesch 91 J.

Marktheidenfeld

- 3. 1. Werner Reinhart 68 J.
- 23. 1. Friedrich Bleich 65 J.
- 25. 1. Bernd Ludwig 53 J.
- 26. 1. Egid Furth 92 J.
- 28. 1. Gerd Mützel 79 J.
- 30. 1. Niklas Ludorf 16 J.
- 2. 2. Karl-Hans Heckelbach 68 J.
- 2. 2. Kurt Liebler 72 J.
- 5. 2. Eva Scheiner 85 J.
- 11. 2. Wilma Hochbein-Stapf 74 J.
- 11. 2. Norbert Klehm 68 J.
- 11. 2. Norbert Klug 77 J.
- 24. 2. George Reinhart 53 J.
- 25. 2. Hans Träger 75 J.

Miltenberg

- 17. 1. Karl Gerling 83 J.
- 20. 2. Walter Hoch 73 J.
- 8. 3. Ludwig Kern 80 J.
- 9. 3. Manfred Franz 70 J.
- 13. 3. Heinz Difloe 64 J.

Neckargerach

- 1. 1. Ursula Franz 64 J.
- 4. 1. Ferdinand Wiegel 75 J.
- 8. 1. Meinhard Link 58 J.
- 13. 1. Ferdinand Bell 76 J.
- 25. 1. Theodor Walker 73 J.
- 26. 1. Jürgen Mark 58 J.
- 28. 1. Bruno Link 69 J.
- 29. 1. Hans Timmermanns 67 J.

- 8. 2. Willi Maier 67 J.
- 24. 2. Werner Bell 86 J.
- 27. 2. Josef Nohe 72 J.
- 3. Ehrengard Lösken 68 J.
- 10. 3. Erwin Edelmann 72 J.
- 13. 3. Willi Laukemper 76 J.
- 21. 3. Karl Brenneis 84 J.
- IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:
Hubert Fischer 79 J.
- Ruhrort**
2. 1. Ottmar Muno 84 J.
- 8. 1. A. E. Fendel 74 J.
- 1. 3. Heinz Waibel 73 J.
- 13. 3. Heiner Asbeck 73 J.
- Wellmich-Ehrenthal**
24. 2. Käthe Jansen 71 J.
- 4. 3. Josef Schweikart 71 J.



Hier wollen wir gratulieren, Anteil nehmen und informieren.

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

Senden Sie Ihre Familiennachrichten an:
nikolausig@googlemail.com



Für das neue Jahr 2012 wünschen wir allen Mitgliedern, Förderern und Gönnern:

Allzeit gute Fahrt, in Gottes Namen.



Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts

Keine Haftungsbeschränkung für Kosten eines Feuerwehreinsatzes bei Schiffsunfall

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat am 23.11.2011 entschieden, dass ein Schiffseigner seine ordnungsrechtliche Haftung für die Kosten eines Einsatzes der Feuerwehr, die aus Anlass eines Schiffsunfalls angefallen sind, nicht nach den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes beschränken kann.

Der Schiffseigner kann nach dem Binnenschiffahrtsgesetz seine Haftung unter anderem für Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden, die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes eingetreten sind, auf einen Betrag beschränken, der sich grundsätzlich an den technischen Merkmalen seines Schiffes orientiert. Die Haftungsbeschränkung wird bewirkt durch die Errichtung eines Fonds, in den der Schiffseigner die Haftungssumme einzuzahlen hat. Sie wird auf der Grundlage der Schiffahrtrechtlichen Verteilungsordnung auf die Gläubiger verteilt.

Die Klägerin war Eigentümerin eines Motortankschiffs, aus dem im August 2004 im Rhein-Hafen von Gernsheim eine Partie von 651 Tonnen Xylol gelöscht wurde. Während des Löschvorgangs schob der Steuermann versehentlich den Fahrhebel nach vorne. Das dadurch in Fahrt gesetzte, mit der Löschanlage verbundene Schiff riss den Löscharm aus der landseitigen Verankerung, der daraufhin ins Hafenbecken fiel. Das Schiff konnte zwar sofort wieder zum Stehen gebracht werden, so dass die Löschleitungsverbindung insgesamt standhielt. Auch konnte der Löschvorgang durch Auslösen der Notstoppeinrichtungen (Abschaltung der Pumpen und Schließen der Sicherheitsschieber) unterbrochen werden.

Nach dem Abschlussbericht der Hessischen Wasserschutzpolizei tropfte aber eine Menge von (höchstens) fünf Litern durch ein Leck am Rohrleitungssystem auf die Uferbefestigung. Soweit weiteres Xylol auslief, wurde dieses durch eine Wanne aufgefangen. Die in dem Löscharm verbliebene Menge konnte in das Schiff zurückgepumpt werden. Am Unfallort kamen zahlreiche Hilfskräfte zum Einsatz, unter anderem die Freiwilligen Feuerwehren der beklagten Städte Gernsheim, Riedstadt und Groß-Gerau. Wegen der Kosten des Einsatzes verlangten die beklagten Städte von der Klägerin jeweils Erstattung. Auf Antrag der Klägerin eröffnete das Amtsgericht Mainz ein schiffahrtrechtliches Verteilungsverfahren.

Die Klägerin hat gegen die Kostenerstattungsbescheide der beklagten Städte Gernsheim, Riedstadt und Groß-Gerau beim Verwaltungsgericht Darmstadt jeweils Klage erhoben und unter anderem beantragt, festzustellen, dass ihre Haftung nach den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes beschränkt ist und den Beklagten über den Betrag hinaus, der in dem schiffahrtrechtlichen Verteilungsverfahren zu ihren Gunsten festgestellt wird, kein weitergehender Anspruch zusteht. Das Verwaltungsgericht hat die Klagen abgewiesen, der Verwaltungsgerichtshof Kassel hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen.

Die Revision der Klägerin blieb erfolglos. Das Bundesverwaltungsgericht hat angenommen, dass die Kostenerstattungsansprüche der beklagten Städte nicht der Haftungsbeschränkung nach dem Binnenschiffahrtsgesetz unterliegen. Es handelt sich nicht um Ansprüche wegen Sachschäden im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes. Ansprüche

wegen Sachschäden sind nach der insoweit einschlägigen Vorschrift des Binnenschiffahrtsgesetzes solche wegen des Verlustes oder der Beschädigung von Sachen, wegen der Verspätung bei der Beförderung von Gütern, Reisenden oder deren Gepäck sowie sonstige Vermögensschäden wegen der Verletzung nichtvertraglicher Rechte. Ansprüche wegen Sachschäden sind ferner Ansprüche wegen Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung von Personen- oder Sachschäden, für die der Schuldner seine Haftung beschränken kann. Der Feuerwehreinsatz diente hier zwar der Abwendung eines Schadens, aber nicht der Abwendung eines Sachschadens im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes. Nach den tatsächlichen, im Revisionsverfahren bindenden Feststellungen des Verwaltungsgerichtshofs diente der Einsatz der Feuerwehr dazu, einen Schaden für das Gewässer abzuwenden, nämlich ein Einlaufen größerer Mengen Xylol in das Hafenbecken zu verhindern. Die drohende Gewässerverunreinigung ist aber kein Sachschaden, insbesondere stellt sie keine Beschädigung einer Sache im Sinne der Definition des Sachschadens nach dem Binnenschiffahrtsgesetz dar. Denn das Wasser im Hafenbecken ist kein körperlicher Gegenstand und damit keine Sache.

BVerwG 6 C 6.11 - Urteil vom 23. November 2011*Vorinstanzen:*

- VGH Kassel, 8 A 3077/09 - Urteil vom 25. November 2010 -
- VG Darmstadt, 3 E 969/07(4), 3 E 1329/07(4), 3 E 1895/05(4) - Urteile vom 31. Juli 2008

Im Briefumschlag an **Schiffahrts-Magazin**, Mülheimer Str. 4, 40239 Düsseldorf
oder per Fax an 0211-383684

Schiffahrts-Magazin -Leserreise 2012 - Donau 20.-31.8.2012

Hiermit melde ich mich/uns zur **Schiffahrts-Magazin-Leserreise 2012 Donau** an. Bitte reservieren Sie

1.899 € * pro Person in der Doppelkabine / Personenzahl: _____ (Einzelkabine: 40 % Zuschlag)

* **Der reguläre Reisepreis beginnt bei € 2.149,- pro Person in der Doppelkabine (S-Außen). Dank einer Frühbucher-Ermäßigung in Höhe von € 250,- sinkt der Preis auf € 1.889,- pro Person bei Anmeldung bis 7.2.2012**

(Weitere Kabinenkategorien und den Decksplan finden Sie unter www.schiffahrt-online.de. Wenn Sie keinen Internetzugang haben, senden wir Ihnen die Informationen auch gerne per Post zu.)

Teilnehmerdaten (Ihr Reisepass muss zum Reisebeginn noch mindestens 6 Monate gültig sein!)

Name _____ Vorname _____
 Straße _____ PLZ/Ort _____
 geb. am _____ geb. in _____
 Nationalität _____ Reisepass-Nr. _____
 ausgestellt in _____ ausgestellt am _____ gültig bis _____

Name _____ Vorname _____
 Straße _____ PLZ/Ort _____
 geb. am _____ geb. in _____
 Nationalität _____ Reisepass-Nr. _____
 ausgestellt in _____ ausgestellt am _____ gültig bis _____

Berechnung des Gesamtpreises

Preis je Reiseteilnehmer: _____ €

Mein Gesamtreisepreis beträgt demnach _____ €

Der Gesamtreisepreis wird 4 Wochen vor Reiseantritt fällig. Die Anzahlung (380,- € pro Person) überweise ich nach dem Erhalt der Teilnahmebestätigung auf das Konto 1005225675, Stadtparkasse Düsseldorf, BLZ 30050110, F. Barg Verlag, Verwendungszweck: Leserreise Donau 2012.

Für Rückfragen erreichen Sie mich unter Festnetzanschluss _____

Fax _____

Mobiltelefon _____

E-Mail _____

Ort/Datum _____ Unterschrift _____

Ihr Multiplikator für die Binnenschiffahrt

www.schiffahrt-online.de

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschiffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik



Fach-Leserreise ab Oltenita mit MS „A-ROSA SILVA“ 20.08.-31.08.12

Die Donau vom Schwarzen Meer bis Passau

2650 km Schiffsreise mit Fachvorträgen und Hafenbesichtigungen

- Flug von Frankfurt, München oder Düsseldorf nach Bukarest sowie Transfer vom Flughafen Bukarest nach Oltenita.
- Ausflug mit Ausflugsbooten in Donaudelta bis km 0. Erleben Sie die Mündung der Donau ins Schwarze Meer
- Vergünstigte Bahnfahrkarten für die Anreise zum Flughafen und Rückfahrt von Passau von/nach allen deutschen Bahnhöfen

**ab € 1.899,- p.P. bei
Anmeldung bis 7.2.2012**

Regulärer Preis ab € 2.149,- (Frühbucherrabatt € 250,-)

Die Donau könnte in Zukunft von noch größerer Bedeutung für die deutsche und europäische Binnenschifffahrt sein, als schon heute zu erkennen ist.

Verschaffen Sie sich einen eigenen Eindruck von den Binnenschiffsflotten der südöstlichen Donaustaaten und den Donauhäfen in der Ukraine, Bulgarien, Rumänien, Serbien, Ungarn und der Slowakei,

sehen Sie sich auf einer bekannten Schiffswerft um und hören Sie aus dem Mund von praxiserfahrenen Experten, wie Navigation, Umschlag und Umsätze auf der Donau im Tagesgeschäft ablaufen. Partizipieren Sie an diesen Erfahrungen.

Eigens aus diesem Grunde haben wir eine Leserreise aufgelegt, die Ihnen und uns die Donau vom Kilometer 0 – der Mündung dieses

mächtigen Stromes in das Schwarze Meer – stromaufwärts bis Passau (Donau-km 2226) zeigen soll.

Wir werden dabei mit dem modernen Flusskreuzfahrtschiff „A-ROSA SILVA“ der A-ROSA Flussschiffahrt GmbH reisen, das derzeit noch bei der Rostocker Neptun-Werft gebaut wird. Die „A-ROSA SILVA“ wird 135 m lang und 11,40 m breit.

Das Schiff ist mit modernen Außenkabinen (zwei Drittel mit französischem Balkon) mit Platz für 3 Personen ausgestattet.

Es erwartet Sie die von den anderen A-Rosa Schiffen bekannte luxuriöse Ausstattung. Die „A-ROSA SILVA“ verfügt auch über 2 Balkonsuiten (ca. 29 qm) und 4 Juniorsuiten (ca. 21 qm), die besonders für längere Routen konzipiert wurden.

Reiseverlauf und Programm

- 1. Tag** Oltenita, Rumänien, Transfer vom Flughafen Bukarest, Einschiffung, Abfahrt ab Oltenita um 20.00 Uhr
- 2. Tag** Izmail, Ukraine, Ankunft in Izmail um 16.00 Uhr
- 3. Tag** Izmail, Vilkovovo, Donaudelta, Ukraine, Galati, Rumänien, Abfahrt ab Izmail um 02.00 Uhr, Ankunft in Vilkovovo um 07.00 Uhr, Abfahrt ab Vilkovovo um 12.00 Uhr, Highlight Passage Donaudelta: Mit Ausflugsbooten bis zum Kilometer 0 inklusive. Ankunft in Galati um 22.00 Uhr, Abfahrt ab Galati um 00.00 Uhr
- 4. Tag** Oltenita (Bukarest), Giurgiu, Rumänien, Rousse (Bulgarien), Ankunft in Oltenita um 15.30 Uhr, Abfahrt ab Oltenita um 16.00 Uhr, Ankunft in Giurgiu um 20.00 Uhr, Abfahrt ab Giurgiu um

- 21.00 Uhr, Ankunft in Rousse um 21.30 Uhr
- 5. Tag** Rousse (Bulgarien), Abfahrt ab Rousse um 14.00 Uhr
- 6. Tag** Tagsüber Flussfahrt, ab Abend Kataraktenpassage
- 7. Tag** Belgrad (Serbien), Ankunft in Belgrad um 09.00 Uhr, Abfahrt ab Belgrad um 20.00 Uhr,
- 8. Tag** Mohács (Ungarn), Ankunft in Mohacz um 13.00 Uhr, Abfahrt ab Mohács um 15.00 Uhr, Stopp zur Zollabfertigung
- 9. Tag** Budapest (Ungarn), Ankunft in Budapest um 08.00 Uhr, Abfahrt ab Budapest 14.00 Uhr
- 10. Tag** Wien (Österreich), Ankunft in Wien um 14.00 Uhr, Abfahrt ab Wien um 23.00 Uhr
- 11. Tag** Krems, Passage Wachau, Melk (Österreich), Ankunft in Krems um 08.30 Uhr, Abfahrt

- ab Krems um 09.00 Uhr, Ankunft in Melk um 12.30 Uhr, Abfahrt ab Melk um 13.00 Uhr, Stopp zur Ausflugsabwicklung
- 12. Tag** Passau (Deutschland), Ankunft in Passau um 07.00 Uhr, Ausschiffung.

Das genaue Landprogramm (an Bord buchbar) entnehmen Sie bitte der Landausflugsbroschüre, die Sie mit den Reiseunterlagen erhalten. Änderungen vorbehalten.

Das Fachprogramm in Form der Vorträge an Bord und Werft- bzw. Hafenbesichtigungen für die Teilnehmer der **Schiffahrts-Magazin-Leserreise** wird so in den Reiseplan eingebaut, dass der planmäßige Reiseverlauf der „A-ROSA SILVA“ nicht beeinträchtigt wird.

