

10 / 2013

Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

transport logistic China

Fachreise vom 16.-28.06.2014
mit Messeaufenthalt und
Yangtze-Flusskreuzfahrt

Seite 3

Rhein-Zentralkommission

Die Überkapazität in der Binnen-
schifffahrt verhindert die Erho-
lung der Frachtraten

Seite 13

SM-Interview mit DNV GL

LNG ist eine attraktive Alternative
und kann sogar Branding-Instru-
ment sein

Seite 26



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

esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

www.esa-allianz.de



Ein Unternehmen der Allianz 

THE GATEWAY TO EUROPE.



Intelligente Vernetzung bringt Ihre Güter effizienter zum Ziel.

Je geschickter Sie Wasserwege, Straßen und Schienen verknüpfen, desto mehr Vorsprung gewinnen Sie im Wettbewerb um Zeit und Kosten. Mit duisports intelligenter trimodaler Vernetzung sichern Sie Ihrem Unternehmen ein Höchstmaß an Effizienz – ganz gleich, welche Ziele Kontinentaleuropas Sie ansteuern.

Als herausragende Handels- und Verkehrsdrehscheibe im größten industriellen Ballungsraum Europas setzt duisport in jeder Richtung eigene Maßstäbe und bietet ideale Voraussetzungen für komplette Versorgungslösungen.

In welchen Größendimensionen sich Ihre Anforderungen auch bewegen: duisport – wir versorgen Europa.

duisport 
excellence in logistics

Tel. +49 203-80 31
mail@duisport.de
www.duisport.de



Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur

Das Schifffahrts-Magazin ist Medienpartner der Messe München und der transport logistic China 2014 und organisiert in Kooperation mit Fox-Tours, einem Unternehmen der TUI-Gruppe, vom 16.-28.06.2014 eine Fachreise zum wichtigsten Event für Logistik und Transport in ganz Asien

Neue Kontakte knüpfen auf der transport logistic 2014 in Shanghai

Auf 25.000 Quadratmetern wird sich die transport logistic China vom 17.-19. Juni des kommenden Jahres im Shanghai New International Expo Centre der 23,8 Millionen Einwohner zählenden Hafenstadt Shanghai ausdehnen. Rund 500 Aussteller aus über 40 Ländern werden dort ihre Leistungen und Serviceangebote in den Bereichen Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management präsentieren. Seit dem Start der von der Messe München durchgeführten Ausstellung hat sich die transport logistic China zum wichtigsten Fach-Event für Logistik und Transport in ganz Asien entwickelt. Über 15.000 Fachbesucher aus 73 Ländern weltweit waren 2012 zur transport logistic China nach Shanghai gekommen, um neue Partner für neue Geschäftsbeziehungen zwischen ihren und europäischen Unternehmen zu finden. Aus Deutschland und den benachbarten europäischen Ländern werden ebenfalls viele Logistikunternehmen, Speditionen, Reedereien und Häfen auf der transport logistic China 2014 in Shanghai vertreten sein, denn China ist - nicht nur erst jetzt - das Wirtschaftswunderland der Zukunft, aus dem es gewaltige Mengen an Gütern zu transportieren gilt. Die Teilnahme an der Messe, die Anwesenheit dort und das Knüpfen entsprechender Kontakte wird neue Möglichkeiten eröffnen und neue Chancen aufzeigen.

Das Schifffahrts-Magazin ist Medienpartner der Messe München und der transport logistic China 2014 und organisiert in Kooperation mit Fox-Tours, einem Unternehmen der TUI-Gruppe, vom 16.-28.06.2014 eine Fachreise nach Shanghai.

Die interessierten Teilnehmer der Fachreise werden an der feierlichen Eröffnung der Messe teilnehmen und während der drei Messetage vom 17. bis 19. Juni auch

an den Ständen Ihrer Unternehmen arbeiten können. Für den täglichen Transfer zwischen den Hotels und dem Expo Center ist gesorgt.

Begleitungen können - wenn sie denn nicht auf der Messe sein wollen - während eines umfassenden Ausflugsprogrammes die faszinierende, geschichtsträchtige und gleichzeitig ungeheuer quirlige Hafenstadt an der Mündung des Yangtze Rivers ins Chinesische Meer kennenlernen.

Am Tag nach Messeschluss beginnt eine China-Rundreise, auf der die Teilnehmer der Fachreise viel von dem Land kennenlernen werden, mit dem sie künftig Geschäftsbeziehungen pflegen wollen - oder auch schon haben. Es ist von Vorteil, zu wissen, was ein Land ausmacht und wie es in seinem Inneren aussieht. Die Besichtigung des größten Staudammes der Welt in Yichan gehört ebenso zu der Rundreise, wie die beeindruckende Reise 4-Tage-Flusskreuzfahrt über den Yangtze, an dessen Ufern viele kleinere Schiffe noch heute per Hand entladen werden, der Besuch der berühmten Terrakotta-Armee in Xi'an, die Verbotene Stadt und der Kaiserpalast in Peking, ein Ausflug zur Chinesischen Mauer und viele spannende Orte mehr.

Verteilt auf die gesamte Reise werden - neben dem Tagungsprogramm, das während der transport logistic China 2014 von der Messe in Shanghai angeboten wird - Fachvorträge zum Thema Schifffahrt, Umschlag, Logistik und Leben in China den Teilnehmern interessante Einblicke in das Reich der Mitte geben.

Informationen zu der Fachreise finden Sie auf der Titel- und hinteren Umschlagseite dieser Ausgabe des Schifffahrts-Magazins und im Internet unter www.schifffahrts-magazin.de

Schifffahrt

■ Bei Rhein-km 381 Neue Liegestelle Sundernheim	6
■ Dettmer Rail GmbH gegründet Dettmer per Bahn unterwegs	6
■ Binnenschifffahrt wächst im 1. Halbjahr 2013 um 1,3 % 1,4 Millionen Tonnen mehr	6
■ Neuer Sales Manager bei der A-Rosa Flussschiff GmbH Thorsten Zeiger für Südwest	6
■ Reederei Jaegers Prokura für Martin Schleuter	7
■ In Duisburg-Ruhrort VBW-Thementag und Bankett am 14.11.2013	7
■ Hamburger Seemannsheim Kraysenkamp Gewinnen mit dem Maritimen Kalender	7
■ Eine spannende Reise durch ein Leben „Geh nicht in die Bars, wo die Mädchen sind“	8
■ Neue Direktverbindung zwischen Portugal und den Kanarischen Inseln Zwei neue OPDR-Büros in Cartagena und Bilbao	9
■ Im WDR-Film „Heimatabend Duisburg“ ist auch Schifffahrts-Magazin Herausgeber Friedbert Barg einer der Protagonisten Zeitzeuge aus Ruhrort, den Häfen und der Binnenschifffahrt	10
■ Neues Buch von Karl F. Fritz und Reiner Jäckle Schaufelraddampfer auf dem Bodensee	12
■ Marktbericht der Zentralkommission Überkapazität verhindert die Erholung der Frachtraten	13
■ Gruner + Jahr feierte an Bord der MS „Jenny“ Ein Laderaum von „Schöner wohnen“	13
■ Familie Müller aus Magdedurg Binnenschiffer in fünfter Generation	16
■ Alle Akteure der Logistikkette benötigen genaue Containergewichtsdaten Expertendiskussion bei der ZKR über die Stabilität von Containerschiffen	18

■ Auszeichnung für EffizienzCluster LogistikRuhr Logistik ist ein Motor für die Attraktivität der Städte	19
---	----

Schiffstechnik

■ Krohne Messtechnik GmbH in Duisburg Mit Präzision und Qualität an die Weltspitze	20
■ Aufrüstung von Kompressoren zusätzlicher Heckanker MV „Fehn Calais“ bei der Lindenau Werft in Kiel	22
■ Konsortium präsentiert Hard- und Software zur Verbesserung der Energieeffizienz von passiv temperaturgeführten Transporten von Flüssigaluminium um bis zu 10 Prozent Erfolgreicher Abschluss des Projekts SMITH	24
■ Dieselmechanisch, dieselmechanisch + Torque, dieselelektrisch MS Goblin fährt variabel	24
■ Seatrade Insider Cruise Awards 2013 Interschalt zum „Supplier of the Year“ gewählt	25
■ Internetplattform der ZKR und ihrer Partner LNG-Projekte in der Binnenschifffahrt	25
■ DNV GL über LNG in der Binnengüter- und Fluss- kreuzschifffahrt LNG ist eine attraktive Alternative und kann sogar Branding-Instrument sein	26
■ Tag der offenen Tür zum Jubiläum 100 Jahre Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt	28
■ Sonderausstellung „Schiffbau zur Zeit der Hanse“ im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt Von Schiffen in Klinkerbau und wie man sie dicht kriegt	30



Seiten 39 -46

TITELBILD Shanghai. Zum 6. Mal veranstaltet die Messe München im kommenden Juni die transport logistic China in Shanghai. Das **Schifffahrts-Magazin** ist Medienpartner der transport logistic und organisiert in Zusammenarbeit mit Fox-Tours, einem Unternehmen der TUI-Gruppe, eine Fachreise zur Messe mit anschließender Yangtze-Flusskreuzfahrt und China-Rundreise. Während der Reise werden Fachvorträge Einblicke in die chinesische Logistik zu Wasser und zu Lande geben. Einzelheiten dazu unter www.schifffahrts-magazin.de

Impressum

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Gegründet 2008

als **Schifffahrt-online**

Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg
Fachverlag Schifffahrt und Wasserstraßen
Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

Redaktion

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

Online-Redaktion

Sylvia Artl (sylvia-artl@schifffahrts-magazin.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 6/2013 vom 01.01.2013

Tagesaktuelle Nachrichten im Internet auf
www.schifffahrts-magazin.de

Häfen / Wasserstraßen

- Neue Lagerhalle in Brake
Optimierung logistischer Abläufe 31
- Erinnerung an 100 Jahre Stahlproduktion in Rheinhausen
Gedenktafel auf logport I in Duisburg eingeweiht 31
- Hafen Dresden verbindet Luft und Wasser
Rumpf und Cockpit für Airbus A380 verladen 32
- Duisport empfängt chinesische Delegation und Staatsfernsehen zur Ankunft des „Yuxinou-Zugs“
1. Containerzug aus China in Duisburg 33



- Vier Mitarbeiter je 25 Jahre dabei
100 Jahre WSA-Kompetenz 34
- Im der Rahmen der EU-Studie für die Donau
619 ha Deichrückverlegung 34
- Bericht der Bundesregierung
Flutkatastrophe 2013 hat die von 2002 zum Teil
übertraffen 34

- Dammverstärkung oberhalb Straubing
Für ein höheres Sicherheitsniveau 35
- Schleuse Hilter im Dortmund-Ems-Kanal
Grundinstandsetzung beginnt 35



- Von Februar 2014 bis April 2015
Schleuse Dietz außer Betrieb 35
- Doppelfunktionale Spundwand dient als
Grundwassersperre und gleichzeitig als Schiffsanlegestelle
Neue Erschließungstraße im Magdeburger Hafen 36
- Das Rhenus Bulk Terminal in Wilhelmshaven sieht
sich gut aufgestellt für wachsende Mengen beim Kohleumschlag
Vertiefung ermöglicht Abfertigung von Bulkcarriern mit 18,50 m
Tiefgang 37
- Förderung der Nord-Süd-Verkehre
Ganzzugverbindung zwischen den Häfen Rostock
und Wien 38
- 2. Internationaler Donau Soja Kongress
Rohstofftransport per Binnenschiff 38

Rubriken

- Kommentar 3
- Impressum 4

Kompetente Partner für Schifffahrt und Häfen

Kleinholz-Ruhrort

Gegr. 1877

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

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

HENKELHAUSEN.

ZUVERLÄSSIGKEIT BRAUCHT KOMPETENZ

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

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

Partner von:

schwarz technik

Generalvertretung **SWISS RADAR**

Vom Autopiloten bis zum Radar – alles aus einer Hand!

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

MSG eG
der Marktführer in Bayerns Binnenschifffahrt
Süßliche Hafenstraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere Service-Station Würzburg Ihr Barkwerftbetrieb im Neuen Hafen Main km 247/0 und unseren MSG-Schiffmotoren und Werftbetrieb Dornpöschel

MSG
ships & more

Expertise seit über 95 Jahren

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

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

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

www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz

Bei Rhein-km 381

Neue Liegestelle Sondernheim

Seit dem 29.10.2013 steht der Binnenschiffahrt bei Rhein-km 381 am linken Ufer bei fast allen Wasserständen eine neue PKW-Absetzstelle und eine Liegestelle zur Verfügung, teilte der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB) seinen Mitgliedern mit. Wer mit dem Pkw zur Liegestelle Sondernheim möchte, folgt ab Germersheim-Sondernheim den Schildern „Ziegeleimuseum“. Umgekehrt ist dem Weg am Ziegeleimuseum vorbei Richtung Rheinstraße in Sondernheim zu folgen, wenn ein Fahrzeug am neuen Pkw-Versatzplatz an Land gesetzt wurde.

Die 315 m lange und mit drei Landgängen versehene Dalbenliegestelle bietet zwei Liegeplätze von jeweils 140 m Länge, die je nach Breite der Fahrzeuge auch mehrreihig belegt werden können. Auch Verbände werden vom WSA Mannheim zugelassen. Selbstverständlich können auch Fahrgastschiffe die Fahrt an der neuen Liegestelle unterbrechen. Allerdings ist keine Anfahrmöglichkeit für Busse vorgesehen. Nach der Gefahrgutliegestelle in Iffezheim ist Sondernheim die zweite von insgesamt 14 projektierten Stellen am Ober- und Mittelrhein, die mit zeitgemäßen Liegeplätzen ausgerüstet wurde. Der BDB bekräftigte seinen Wunsch, dass auch für die weiteren Stellen zwischen Weil und Brohl bald genügend Mittel und vor allem Ingenieure zur Verfügung stehen, um das vom Bund verabschiedete Liegestellenkonzept für den Ober- und Mittelrhein zügig umsetzen zu können. ■

Dettmer Rail GmbH gegründet

Dettmer per Bahn unterwegs

Am 01. Januar 2014 nimmt das mit Sitz in Hamburg gegründete Unternehmen „Dettmer Rail GmbH“ sein operatives Geschäft im Güterverkehr auf der Schiene auf. Die Zielgruppe werden überwiegend Kunden aus der Mineralöl- und Chemieindustrie sein mit Transporten innerhalb Deutschlands aber auch in das benachbarte Ausland, insbesondere Tschechien und Polen, sowie die ARA Region.

Kunden können bei Dettmer Rail sowohl auf Blockzüge, Einzelwagen – und Wagengruppenverkehre zurückgreifen. Dabei stellt das Tanklager in Magdeburg (MUT) eine wichtige Drehscheibe für die Blockzugverkehre dar. Diese werden bedarfsgerecht nach Ost, Nord oder Süddeutschland weitergeleitet.

Europäische Einzelwagenverkehre runden das Angebot ab.

Das Bremer Logistikunternehmen will damit seine Aktivitäten im Bereich Binnenschiffahrt und Tanklagerung strategisch erweitern, um somit erweiterte Dienstleistungen für die Kunden aus einer Hand anzubieten. Laut Heiner Dettmer, geschäftsführender Gesellschafter der Dettmer Group: „Wir sehen große Chancen in dem Geschäft. Denn innerhalb der Dettmer Group können wir viele Synergien und Kompetenzen nutzen.“ Geschäftsführer der Gesellschaft ist Andreas Niemeyer. Ab 1.1.2014 wird Gert Sieksmeyer ebenfalls in die Geschäftsführung eintreten.

Weitere Information zu Dettmer Rail unter www.dettmer-rail.com. ■

Binnenschiffahrt wächst im 1. Halbjahr 2013 um 1,3 %

1,4 Millionen Tonnen mehr

Im 1. Halbjahr 2013 hat die Güterbeförderung der Binnenschiffahrt gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,3 % zugenommen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) wurden 111,5 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. Dies waren 1,4 Millionen Tonnen mehr als im gleichen Zeitraum 2012.

Am stärksten zugenommen hat mit einem

Plus von 3,4 % der Empfang aus dem Ausland. Der Versand ins Ausland stieg um 0,5 %. Rückläufig waren dagegen in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres der Durchgangsverkehr (– 3,3 %) und der innerdeutsche Verkehr (– 0,1 %).

Schlechter als die Gesamtbeförderung entwickelte sich der Containerverkehr. Hier kam es – in TEU gemessen – gegenüber dem 1. Halbjahr 2012 zu einem Minus von 1,3 %. ■

Neuer Sales Manager bei der A-Rosa Flussschiff GmbH

Thorsten Zeiger für Südwest



Thorsten Zeiger

Seit 01. September 2013 verstärkt Thorsten Zeiger (Foto links) das Außendienstteam der A-Rosa Flussschiff GmbH. Als neuer Sales Manager der Rostocker Reederei übernimmt der gebürtige Saarländer den Vertrieb für die Region Südwest von Melanie Hagnberger, die sich auf eigenen Wunsch neuen beruflichen Herausforderungen stellen wird.

Thorsten Zeiger verfügt über umfangreiche touristische Berufserfahrung, die der 36-Jährige unter anderem als Reiseverkehrskaufmann beim ADAC, als Büroleiter bei TLT und als Mitinhaber und Geschäftsführer des

Reisebüros „Ihr Reisespezialist“ in Saarbrücken sammeln konnte.

Bei RCL Cruises LTD begann der Vater einer dreijährigen Tochter 2009 als Reservation Agent bevor er 2011 die Position des District Sales Manager übernahm.

„Mit Thorsten Zeiger haben wir einen erfahrenen Mitarbeiter für das Sales Team gewinnen können. Wir freuen uns, dass er neuer Ansprechpartner für die Agenturen und Vertriebspartner in der Region Südwest ist“, so Sandra Pfützenreuter, Senior Manager Sales bei der A-Rosa Flussschiff GmbH. ■

Reederei Jaegers Prokura für Martin Schleuter

Verkehrsfachwirt Martin Schleuter (40) – Abteilung Operating - wurde am 01.10.2013 zum Prokuristen der Reederei Jaegers bestellt. ■

In Duisburg-Ruhrort VBW- Thementag und Bankett am 14.11.2013

Die moderne Logistik ist abhängig von leistungsfähigen Informations- und Kommunikationstechnologien und -diensten. Flexible und kundenorientierte Transportketten erfordern die jederzeitige Verfügbarkeit einer Vielzahl ladungs-, schiffs- und infrastrukturbezogener Daten. Angesichts des steigenden Transportaufkommens in Europa ist eine stärkere Integration und Optimierung der einzelnen Verkehrsträger zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, der Sicherheit und der ökologischen Nachhaltigkeit des Transports unablässig.

Auf dem VBW Thementag am 14.11.2013 wird mit einer Vielzahl fachkundiger Referenten aus dem In- und Ausland das bisher Erreichte resümiert und über die künftigen Erfordernisse an Informations- und Kommunikationstechnologie in der Binnenschifffahrt diskutiert. Chancen und Herausforderungen der Optimierung des Verkehrssystems durch elektronischen Daten- und Informationsaustausch“ am Donnerstag, dem 14. November 2013, um 14.00 Uhr im "Haus Rhein" in Duisburg-Ruhrort. Die Teilnahme am Thementag ist kostenlos.

Im Anschluss an den VBW-Thementag findet am Donnerstag, dem 14. November 2013, um 18.30 Uhr im Haniel Museum in Duisburg-Ruhrort das VBW-BANKETT 2013 statt. Die diesjährige Veranstaltung steht unter dem Motto „Globale Entwicklungen in der Stahlindustrie und ihre Auswirkungen auf die Logistik“. ■

Hamburger Seemannsheim Krayenkamp

Gewinnen mit dem Maritimen Kalender

Mit zwei Hamburg-typischen Hauptgewinnen macht der Maritime Adventskalender viel vorweihnachtliche Vorfreude: Eine Vier-Nächte-Flusskreuzfahrt für zwei Personen mit einem Schiff der A-Rosa-Flotte sowie ein Gutschein für eine Kurz-Kreuzfahrt z.B. mit der AIDAaura vom Hafen in Palma de Mallorca aus nach Valencia und Barcelona. „Welche Topgewinne passen besser in den maritimen Adventskalender der Seemannsmissionen als Kreuzfahrt“, freut sich Inka Peschke. Geschäftsführerin der Seemannsmission am Krayenkamp.

Neben diesen Kreuzfahrt-Trips verspricht der Kalender weitere Preise à la Waterkant: AIDA-IPads, eine Fahrt Travemünde-Trelleborg und zurück für vier Personen mit PKW, Schiffs-Fahrten auf der Elbe und nach Helgoland.

Zusätzlich hat der Adventskalender an Bord: Kinogutscheine, Gutscheine für Restaurants, Einkaufsgutscheine, Weinkisten, Poloshirts, Bücher und anderes, was es in keinem Laden zu kaufen gibt: Fahrt mit dem Hafenkaptän im Hamburger Hafen, Schiffsbesichtigung eines Hamburg Süd Schiffes,

Original „Mein Schiff“- Wärmflaschen oder Regenschirme, mit dem man stilsicher auf der „MS Deutschland“ flanieren könnte. Über 400 Einzelgewinne! Dabei sind sie nicht – wie gewohnt – aus Schokolade. Die Gewinne sind vielmehr Spenden maritimer Unternehmen, die sich Seefahrt und Seeleuten verbunden fühlen.

Deutschlands einziger Maritimer Adventskalender hat 24 Türchen, herausgegeben vom Hamburger Seemannsheim Krayenkamp, dem Seemannsclub Duckdalben sowie der Seemannsmission Brunsbüttel. Jeder Adventskalender kostet 8 Euro, die der sozialen Arbeit in den Seemannsheimen zu Gute kommen.

Jeder Käufer (und Spender) kann gewinnen

Die Kalender sind durchnummeriert. Sie funktionieren wie ein Los. Verkauf ab Anfang November: Seemannsheim Krayenkamp, Seemannsclub Duckdalben, Seemannsmission Brunsbüttel. In Hamburg weiterhin: Buchhandlung HanseNautic, Herrengraben 31. Postversand gegen Porto-Erstattung. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. ■

Anzeige

GERPOL



SITZSYSTEME

... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!

Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile



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

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

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

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

Eine spannende Reise durch ein Leben

„Geh nicht in die Bars, wo die Mädchen sind“

Lebenswege, die mit Leidenschaft gegangen werden, zeichnen sich meist schon sehr früh ab. So war bereits zu Schulzeiten die griechische Mythologie Olaf Malckes Lieblingsthema. In Gedanken träumte sich der Junge auf ferne Meere, schmeckte in seinen Träumen die Freiheit der See.

Er ahnte damals schon, dass dies die Möglichkeit bieten könnte, dem eigenen Umfeld zu entkommen. Fortan kämpfte der Junge um seinen Traum, sprach bei etlichen Reedereien vor, bis sich ihm im Alter von 14 Jahren die Chance bot, als Messejunge auf der M.S.Castor anzuheuern.

Halb Kind noch, halb Mann, stand er vor dem Abschied von seiner Familie, in wenigen Worten versuchte der Vater noch, Aufklärung zu leisten. Diese gipfelte in der Ermahnung: "Geh nicht in die Bars, wo die Mädchen sind". Dann setzte er ihn in den Zug nach Bremerhaven und entließ ihn in sein eigenes selbstständiges Leben, ein Leben, das ihn noch an viele Ufer tragen sollte.

In den darauffolgenden Jahren durfte Olaf Malcke unzählige Meere bereisen. Schnell stieg er die Karriereleiter der Schifffahrt empor: vom Schiffsjungen bis hin zum 1. Steward. Über seine vielen Erlebnisse erzählt

er in diesem kleinen Buch und nimmt den Leser mit auf eine spannende Reise über das faszinierende Meer, in ferne Länder und durch einen Teil seines Lebens

Messejunge

Olaf Malcke wurde im Jahre 1937 im Osten Berlins geboren. Zum Ende des Zweiten Weltkriegs gelangte seine Familie als Flüchtlinge ins niedersächsische Oldenburg. Hier besuchte er unterschiedliche Schulformen, bis er im Alter von 14 Jahren als Messejunge auf einem kleinen Frachtschiff anheuerte. Damit erfüllte er sich seinen Traum nach Freiheit und Unabhängigkeit.

Nach schnellen Karrieresprüngen bis zum Chefsteward blieb er der Christlichen Seefahrt bis 1960 treu. Zurück an Land, besuchte er eine Hotelfachschule und absolvierte seine Prüfung zum Hotel- und Gaststättenkaufmann. Mit dieser Qualifikation war er den weiteren Teil seines Berufslebens als Hotelmanager tätig.

Der Autor befindet sich heute im Ruhestand, den er gemeinsam mit seiner Partnerin auf gemeinsamen Urlaubsreisen, die stets das Meer, die Schiffe und den Strand zum Ziel und Mittelpunkt haben, genießt.



Olaf Malcke

Geh nicht in die Bars, wo die Mädchen sind ... / Vom Schiffsjungen zum 1. Steward auf Schiffen der Götterflotte

152 Seiten, 9 vierfarbige Fotos, 68 s/w Illustrationen, Format: 13 x 20 cm, Preis: 12,80 EUR, ISBN: 978-3-86279-657-1

Weitere Informationen unter:

http://www.wagner-verlag.de/Olaf_Malcke/Geh_nicht_in_die_Bars,_wo_die_Mädchen_sind_...

Anzeige

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



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

MSG eG
der Marktführer in Bayerns Binnenschifffahrt

Südliche Hafenstraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

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

und unseren MSG-Schiffsmotoren und Werftbetrieb Dorfprozelten



Expertise seit über 95 Jahren

Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen.
Jeden Monat neu.

Schifffahrts-Magazin
Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Das Abonnement der Printausgabe kostet € 54,- für 12 Ausgaben jährlich.

www.schifffahrts-magazin.de

Neue Direktverbindung zwischen Portugal und den Kanarischen Inseln

Zwei neue OPDR-Büros in Cartagena und Bilbao

Die Shortsea-Reederei OPDR bietet vom 23. Oktober eine neue Direktverbindung zwischen den portugiesischen Häfen Leixões und Lissabon und den Kanarischen Inseln. Der wöchentliche Dienst bietet schnelle Transitzeiten und läuft die Häfen Las Palmas und Santa Cruz de Tenerife an. Mit einer Transitzeit von nur 4 Tagen zwischen Las Palmas und Lissabon wird insbesondere den Anforderungen an Perishables-Transporten Rechnung getragen. Auf dem neuen Dienst werden insgesamt vier Schiffe mit einer Kapazität von je 700 TEU eingesetzt. OPDR bietet auch für diese Relation wie gewohnt ein breites Spektrum an Equipment, neben 40'- und 45'-palettenbreiten High-Cube Containern (PWHC) können auf 40' und 45' High-Cube-Reefer-Container eingesetzt werden. „Wir sind froh, dass wir mit unserem neuen Dienst nun eine Lücke in unserem Portfolio schließen können und

auch die Westküste der Iberischen Halbinsel näher an die Kanaren rücken“, so Simon Uhrhau, Director Product Management bei der Oldenburg-Portugiesische Dampfschiff-Rhederei GmbH & Co. KG.

Die Eröffnung des neuen OPDR-Büros in Bilbao geht einher mit dem kürzlich neu eingeführten Bilbao-Dienstes, einem gemein-

samen Dienst von Team Lines und OPDR. Vier OPDR-Schiffe mit einer Kapazität von je 700 TEU werden auf dem wöchentlichen Bilbao-Dienst, der Bilbao mit Felixstowe und Rotterdam innerhalb von zwei bis drei Tagen verbindet, eingesetzt.

„Durch die Einbindung des Hafens von Bilbao können wir nun alle wichtigen Hub-Häfen auf der Iberischen Halbinsel abdecken“, so Fernando Muñoz. „Der Hafen von Bilbao ist ein zentrales Drehkreuz für sämtliche Warenströme, die mit unseren eigenen Blockzügen von Zentral- und Nordostspanien kommen und über den Hafen Bilbao in Richtung Nordeuropa gehen. Natürlich können wir auch Verkehre von Nordeuropa nach Spanien über Bilbao abbilden.“



Vier OPDR-Schiffe mit einer Kapazität von je 700 TEU werden auf dem wöchentlichen Bilbao-Dienst eingesetzt.

Foto: OPDR

Anzeige



Messe München
International

6th International Exhibition

for Logistics, Mobility, IT and Supply Chain Management

Be part of Asia's No. 1 for logistics
Book your stand now!

www.transportlogistic-china.com



including


connecting business

June 17-19, 2014
Shanghai New International Expo Centre

Organizers: Munich Trade Fairs International Group | Munich Trade Fairs (Shanghai) Co., Ltd.
Trade Fair Management: Munich Trade Fairs (Shanghai) Co., Ltd. | Info hotline: +49 89 949-11498 | Fax: +49 89 949-11499

Im WDR-Film „Heimatabend Duisburg“ ist auch Schifffahrts-Magazin Herausgeber Friedbert Barg einer der Protagonisten

Zeitzeuge aus Ruhrort, den Häfen und der Binnenschifffahrt

Von Petra Grünendahl

Die Solidarität ist die Seele Duisburgs“, äußerte Alt-Oberbürgermeister Josef „Jupp“ Krings in der Talkrunde auf die Frage der Moderatorin Ines Rothmeier, was für ihn Duisburg ausmache. Andere in der Talkrunde äußerten sich ähnlich, um das gemeinsame Ärmelaufkrepeln und das Zusammenstehen für gemeinsame Ziele zu umschreiben. Dies habe zuletzt beim Kampf um die Lizenzerteilung für den MSV Duisburg so beeindruckt, erinnerte Fußballlegende Bernhard „Ennatz“ Dietz.

Zehn Folgen „Heimatabend“ stehen beim WDR im Oktober und November auf dem Programm: Zehn Städte in alten Bildern, kommentiert von Zeitzeugen. Zum Preview-Abend des „Heimatabend Duisburg“ hatte der WDR Interessierte und Zeitzeugen ins Foyer des Lehmbruck-Museums eingeladen. Nach dem 60-minütigen Film (im Fernsehen laufen jeweils nur 45 Minuten) kamen

in einer Talkrunde Zeitzeugen zu Wort. Den Duisburger „Heimatabend“-Film hat der aus Gelsenkirchen stammende Frank Bürgin gedreht. Der Preview-Abend war auch Thema in der „WDR-Lokalzeit Duisburg“, für die Chadia Hamadé Stimmen einfiel.

Ruhrorter Kneipen

Geboren, aufgewachsen und ins Berufsleben eingetreten ist auch Friedbert Barg, Herausgeber und Chefredakteur des Schifffahrts-Magazins, in Duisburg. Und den Duisburger will er auch nicht verleugnen: „In Duisburg habe ich mein Selbstbewusstsein bekommen.“ Viele Strecken der alten Filmsequenzen, die in den Film eingeflossen und von Zeitzeugen ergänzt und kommentiert wurden, stammen aus Ruhrort, den Häfen und der Binnenschifffahrt, die den Duisburger Hafenstadtteil früher ganz anders prägte als heute. „Damals gingen die Matrosen von den auf Entladung wartenden Schiffen in die Kneipen in Ruhrort, wo schon morgens viel los war“, erzählte Friedbert



WDR-Moderatorin Chadia Hamadé im Gespräch mit Friedbert Barg während einer Live-Schaltung zur WDR-Fernsehsendung „Lokalzeit Duisburg“

Barg, der diese Zeit noch miterlebt hat, als er als Schiffsjunge in der Binnenschifffahrt anfang. Heute warten die Schiffe nicht mehr auf das Löschen der Ladung. Die Abläufe sind effizienter. Dafür ist der Hafenstadtteil deutlich beschaulicher. Manch einer mag das bedauern. Viel Filmmaterial konnte das Stadtarchiv aus den Zwanziger Jahren beisteuern, als



Der sehr gut besuchte Preview-Abend fand im Foyer des Lehmbruck-Museums statt.

Fotos: Petra Grünendahl

für Duisburg alle Zeichen auf Aufschwung und Wohlstand standen. Hafen und Industrie brummen. Tief berührt haben so manch einen im Publikum die Szenen von den Luftangriffen und der zerstörten Stadt. Emmi Pannenbecker mit ihren fast 100 Jahren erzählte im Film, wie sie den Krieg in Duisburg erlebt hatte. Die lokal engagierte ehemalige Kulturpolitikerin erzählte auch vom Wiederaufbau der Kultur nach dem Krieg. Andere kamen aus dem Kriegsgeschehen zurück in ihre zerstörte Heimatstadt: „Ich habe mich hingesezt und geheult“, bekannte Werner Konrad als Zeitzeuge im Film.

Duisburgs Wirtschaft blüht wieder auf

Der Boom der Nachkriegsindustrie brauchte Arbeitskräfte. Die wurden dann in Südeuropa und der Türkei angeworben. „Am Hochofen hat niemand erkannt, ob welcher Herkunft du warst. Man hat zusammen gearbeitet“, erzählte Josef Krings, früherer Oberbürgermeister Duisburgs. Das bestätigte auch Ali Güzel. Sein Vater war in den Sechziger Jahren nach Duisburg gekommen, um im Stahlwerk zu arbeiten. Erst mit neun Jahren durfte er mit seiner Mutter und seinen Geschwistern nachkommen: „Es war ein Kulturschock damals.“ Dreck, Lärm und Abgase aus jener Zeit lassen sich nicht wegdiskutieren, sind sie doch Teil der Industrie gewesen: der Preis für Arbeitsplätze und Wohlstand. „Ich bin Duisburger und will hier auch nie wieder weg. Ich habe zwei Wurzeln“, sprach Güzel vielen Duisburgern mit Migrationshintergrund aus der Seele.

TV-Kommissar ist heute Kult

Kein Film über Duisburg kommt ohne Horst Schimanski aus. Der Proll-Kommissar, der damals polarisierte, zumal: „Kein Polizist in Duisburg sah so runtergekommen aus wie Schimanski“, wie Friedbert Barg, der - nach seiner Zeit als Schiffsjunge und Matrose in der Binnenschifffahrt - von 1968 bis 1971 Polizeibeamter im Duisburger Schutzbereich II (Hafen) war, anmerkte. Auch Duisburgs Altbürgermeister Josef Krings war damals



Nach der Talkrunde im Duisburger Lehbruck-Museum: (hintere Reihe, v. l.: WDR-Moderatorin Ines Rothmeier, WDR-Programmgruppenleiterin Christiane Hinz, Ali Güzel, Friedbert Barg, Josef Krings; (vordere Reihe, v. l.): Annegret Finke, Emmi Pannenbecker, Bernhard Dietz, Frank Bürgin

von der seiner Meinung nach schlechten Werbung durch den TV-Kommissar gar nicht begeistert. Dass Schimanski mit seiner Ehrlichkeit und Direktheit Spiegel des kleinen Mannes im Revier ist, wird ihm indes hoch angerechnet: Heute ist er Kult!

Der Blüte der Stahlindustrie folgte die Krise. Der Krupp-Arbeitskampf in Rheinhausen setzte Zeichen. „So gut die Sozialpläne für die ausscheidenden Mitarbeiter waren, das Schlechte war: Die Arbeitsplätze waren weg“, erzählte Annegret Finke, Betriebsrätin bei ThyssenKrupp Steel. Egal, ob Krupp, Thyssen oder Mannesmann: Alle Stahlarbeiter waren damals zum Protest gegen die Schließung auf die Straße gegangen – gelebte Solidarität auch hier. Duisburg ist immer noch ein bedeutender Industriestandort, der Hafen hat und hatte immer großen Anteil daran. Um ihn dreht sich auch heute im Wirtschaftsleben eine ganze Menge, auch wenn er nicht der alleinige Dreh- und Angelpunkt

des Verkehrs ist. Alle Wege führen nach Duisburg: Per Schiff, per Eisenbahn oder über die Straße. Dass es auch mal Flugplätze in Duisburg gegeben hat, hat der Film leider verschwiegen. Gut, diese eigneten sich nur für Kleinflugzeuge (Neuenkamp) und Wasserflugzeuge (Wanheim), also nicht für die Anreise von Menschenmassen. Aber immerhin: Duisburg war auch mal aus der Luft erreichbar.

Warum wir Duisburg lieben

„Duisburg ist eine starke Stadt“, antwortete Friedbert Barg. „Wegen der Solidarität“, meinte Ali Güzel, und: „weil die Menschen füreinander einstehen“, so „Ennatz“ Dietz. Solche abschließenden Aussagen aus der Talkrunde im Lehbruck-Museum haben übrigens manche Fernsehzuschauer, die nur den Film im Fernsehen sahen, schmerzlich vermisst. Das hätte den Film so richtig rund gemacht! ■

Anzeige



ATLAS SCHIFFFAHRT GMBH



Staatlich anerkanntes Aus- und Weiterbildungsinstitut

Vinckeweg 19 · D-47119 Duisburg · Telefon +49 203 / 87 30 54 · www.atlas-schifffahrt.de

- ✿ Großes Patent („Rheinschifferpatent“)
- ✿ Elbepatent
- ✿ Patenterweiterungen
- ✿ Schifferpatent A + B + C1 + C2
- ✿ Behördenpatent D1 + D2

- ✿ Radarpatent
- ✿ Radarpatent für Fähren
- ✿ UBI-Sprechfunkzeugnis
- ✿ ADN-Aufbaukurse Chemie
- ✿ ADN-Aufbaukurse Gas

- ✿ ADN-Basislehrgänge inkl. Stabilitätsberechnung Tankschifffahrt
- ✿ ADN-Wiederholungskurse inkl. Stabilitätsberechnung Tankschifffahrt
- ✿ Ersthelfer/Sachkundiger in der FGS

Neues Buch von Karl F. Fritz und Reiner Jäckle

Schaufelraddampfer auf dem Bodensee

Fast 150 Jahre lang prägten rauchende Schornsteine und kreisende Schaufelräder das Bild auf Deutschlands größtem Binnengewässer. Auf 96 reich illustrierten Seiten widmen sich Karl F. Fritz und Reiner Jäckle der Geschichte der Schaufelraddampfer auf dem Bodensee in Deutschland, der Schweiz und in Österreich. In 20 kurzweiligen Episoden erzählen die Autoren teils kuriose, teils dramatische Geschichten rund um die Traditionsdampfer.

Über 70 historische Abbildungen, viele davon bislang unveröffentlicht, sowie eine Übersicht über wichtige technische Details der einzelnen Schiffe ergänzen die spannenden Erzählungen. Dieses liebevoll gestaltete Buch lässt nicht nur das Herz von Schifffahrtsbegeisterten höher schlagen, sondern bereitet auch allen Freunden des Bodensees Vergnügen.

Der Leser ist hautnah bei der Jungfernfahrt

der Wilhelm am 1. Dezember 1824 dabei, die als Geburtsstunde der Dampfschifffahrt auf dem Bodensee gilt. Er erfährt Spannendes vom Einsatz der ersten badischen Dampfboote auf dem Ober- und Überlinger See, bestaunt einen der Pioniere des Dampfzeitalters, die Leopold II, oder geht an Bord der Germania, eines fast vergessenen Stars der Konstanzer Dampfboot-Gesellschaft.

Einmalige Aufnahmen zeigen die Kaiser Wilhelm, den ersten Salondampfer und Patenschiff des Kaisers, der damit oft zur Insel Mainau fuhr, wo sich die großherzogliche Sommerresidenz befand. Der Leser begegnet dem Doppelsalondampfer Stadt Bregenz, der bis zu 1000 Fahrgästen Platz bot und eine tragende Rolle im Obersee-Längsverkehr spielte, oder der Schaffhausen, dem letzten Dampfschiff der Schweizer Dampfboot-Gesellschaft.

Die Geschichte von Traditionsdampfern wie der Zähringen oder des schnellsten Dampf-



schiffs Mitteleuropas, der Bavaria, finden sich ebenso in Wort und Bild festgehalten wie die Abschiedsfahrt der Stadt Überlingen II, die 1963 die Dampfschiffahrtsära auf dem Bodensee beendete, oder die wechselvolle Vergangenheit der Hohentwiel, die als einziger Dampfer heute wieder auf dem zweitgrößten See Mitteleuropas zu sehen ist und auf die selbst schon Hollywood aufmerksam wurde.

Kleine Anekdoten über die Menschen, die am Ufer des Sees lebten, runden die Zeitreise ab. Der Leser erfährt Amüsantes über die Konstanzer Fracht, die einlaufende Schiffe schon aus der Ferne zuordnen konnten oder die Dammglonker, die je nach Lust und Laune beim Entladen der einkommenden Schiffe halfen.

Karl F. Fritz ist passionierter Chronist der Bodenseeschifffahrt und selbst bei der Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH (BSB) tätig. Im Sutton Verlag veröffentlichte er in diesem Jahr bereits den vielbeachteten Bildband Vom Raddampfer zur Weißen Flotte. Geschichte der Bodenseeschifffahrt. Reiner Jäckle ist Journalist und arbeitet als Redakteur der SeeWoche Überlingen. In seiner Freizeit moderiert er, arbeitet als Fotograf und Filmer. Er ist im Schwarzwald aufgewachsen und lebt seit 1995 in Konstanz, wo er die Faszination Schifffahrt entdeckte.

Das Buch erscheint am 28. Oktober 2013. ISBN 978-3-95400-308-2 • 18,95 €[D] • 96 S. • 78 Abb. • gebunden • 16,7 x 24 cm • 400 g

Anzeige

Die Qualität einer Transportleistung beginnt beim Personal – daher

**Weitblick beweisen und ausbilden
Lebenslanges Lernen bedeutet weiterbilden**



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

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Schulschiff RHEIN

Stadthafen / Rheinanlagen

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

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

Marktbericht der Zentralkommission

Überkapazität verhindert die Erholung der Frachtraten

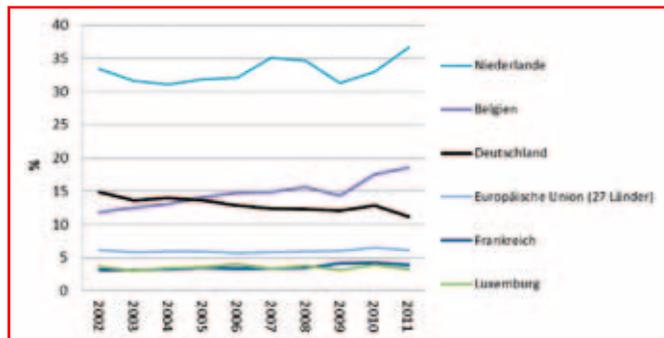
Der neueste Marktbeobachtungsbericht für die europäische Binnenschifffahrt kommt zum Ergebnis, dass sich die Binnenschifffahrt im Jahre 2012, aus ökonomischer Sicht, weiterhin in sehr schwierigem Fahrwasser befindet. Auf dem gesamten Rhein, von Basel bis Rotterdam, werden etwa mit rund 330 Mio. t 2/3 der auf europäischen Binnenwasserstraßen beförderten Gütermengen transportiert. (Die in der EU-27 beförderte Menge beträgt knapp 500 Mio. t). Die auf dem traditionellen Rhein (von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze) im Jahr 2012 beförderte Menge nahm von 187 Mio. t (2011) auf 188,7 Mio. t (2012), und damit um knapp 1 % zu. Es lässt sich in positiver Hinsicht feststellen, dass der Rheinverkehr in jedem Jahr seit 2009 gewachsen ist. Allerdings sind die Zuwächse, die es in 2010, 2011 und in 2012 gab, relativ verhalten. In jedem Fall haben sie nicht ausgereicht, um den Stand des Jahres 2008 wieder zu erreichen. In diesem Jahr betrug der traditionelle Rheinverkehr noch 207,5 Mio. t. Nach einzelnen Gütersegmenten betrachtet gab es Bereiche mit Aufkommenszuwächsen, und andere mit Verlusten. (Die folgenden Zahlen beziehen sich auf den traditionellen Rhein).

- Zuwächse waren bei Kohle und vor allem bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen zu beobachten. Dies wird im Falle der Kohle auf energiepolitische Entwicklungen zurückgeführt.
- Rückgänge wurden in den Gütersegmenten, die am engsten mit der Stahlindustrie verbunden sind, verzeichnet (Erze, Metalle). Die westeuropäische Stahlindustrie befindet sich derzeit in einer Strukturkrise.
- Der Containerverkehr erreichte im Jahre 2012 ein Niveau von knapp 2 Mio. TEU, wodurch das Vorjahresergebnis egalisiert wurde.
- Mit knapp 19 Mio. t Beförderung konnte das Chemiesegment der Tankschifffahrt im Jahre 2012 den Vorkrisenstand des Jahres 2008 (17,5 Mio. t) bereits wieder deutlich übertreffen. Die Transporte von Mineralölprodukten stagnierten.

Frachtraten und Entwicklung der Unternehmen

Aufgrund der Wirtschaftskrise befindet sich das Binnenschifffahrtsgewerbe, wie auch die Unternehmen in anderen Verkehrszweigen, in einer schwierigen betriebswirtschaftlichen Lage. Bei der Beförderungsnachfrage gab es in den letzten drei Jahren nur schwache positive Impulse.

Die Angebotsseite ist zwar von einem starken Rückgang der Neubaurate gekennzeichnet. So sank die Neubaurate in der westeuropäischen Trockenschifffahrt von 480.000 t in 2009 auf rund 100.000 t in 2011, und erreichte mit etwa 60.000 in 2012 einen mehrjährigen Tiefststand. Dennoch hat die



Modal Split Anteil der Binnenschifffahrt in der EU-27 und in Ländern Westeuropas im jeweiligen Landverkehr. Quelle: ZKR

hohe Neubautätigkeit der früheren Jahre zur Situation der Überkapazität, bei einer kaum vorhandenen (Angebots-)Elastizität geführt. Eine Erholung bei den Frachtraten wird dadurch verhindert, was vor allem die Trockenschifffahrt schmerzlich zu spüren bekommt.

Eine leicht bessere Entwicklung gibt es in der Tankschifffahrt. Hier haben sich die Mengen im Chemiesegment, das rund 40 % des Aufkommens in der Tankschifffahrt umfasst, mit +14% gegenüber dem Vorjahr deutlich ausgedehnt.

Auch die Frachtraten haben sich in der Tankschifffahrt in den letzten Jahren besser entwickelt als in der Trockenschifffahrt. Dies liegt zum einen am positiven Trend bei der Beförderung chemischer Erzeugnisse. Aber auch Faktoren auf der Angebotsseite sind hier von Bedeutung.

Mit der Umstrukturierung von Einhüllen- auf Doppelhüllenschiffe wurde die Angebots-

seite in starkem Maße modernisiert, und hohe Sicherheitsstandards sind erreicht worden. Wenn auch die Situation noch weit von zufriedenstellend zu kennzeichnen ist, wird insgesamt in der Tankschifffahrt unter der Wirkung einer Qualitätsoffensive eine günstigere Ertragsentwicklung auf mittelfristigen Frist als in der Trockenschifffahrt beobachtet.

Beförderung auf weiteren europäischen Binnenwasserstraßen und Modal Split

Mit mehr als 300 Mio. t pro Jahr und einem Modal Split Anteil von knapp 37 % sind die Niederlande sowohl beim absoluten Beförderungsvolumen, als auch beim Modal Split Anteil, in Europa führend. Auch in Belgien wird mit einem Modal Split Anteil von 18,5 % ein sehr hoher Wert erreicht. In beiden Ländern war für die letzten vier Jahre ein ansteigender Trend beim Modal Split Anteil der Binnenschifffahrt festzustellen (siehe folgende Grafik).

Im Rahmen eines thematischen Berichts wurde ein zahlenmäßiges Bild des Fluss-See-Verkehrs in Europa skizziert. Der Fluss-See-Verkehr wird sowohl auf kleineren Seeschiffen, als auch auf speziell konstruierten Fluss-See-Schiffen in zahlreichen Gebieten Europas durchgeführt. Insgesamt werden in Europa (inklusive des europäischen Teils von Russland) schätzungsweise rund 100 Mio. t im Rahmen dieser Verkehrsart pro Jahr befördert.

Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt

Die europäische Binnenschifffahrt zählt gemäß offizieller Statistiken rund 44.000 direkt beschäftigte Personen. Rund 40 % der Gesamtbeschäftigung entfällt auf die Fahrgastschifffahrt, 60 % auf die Güterschifffahrt. Die Mehrheit der in der Binnenschifffahrt tätigen Personen ist im Rheinkorridor aktiv.

Die Länder mit den höchsten Arbeitskräftezahlen in der Binnenschifffahrt sind die Niederlande, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Italien, Belgien, Rumänien und Bulgarien. Zusammen entfallen auf diese Länder ca. 80 % aller in der europäischen Binnenschifffahrt tätigen Arbeitskräfte.

In den Niederlanden hat die Beschäftigung in den letzten Jahren zugenommen, während in Deutschland eine rückläufige Tendenz zu beobachten ist. In den meisten osteuropäischen Ländern ist ebenfalls ein Rückgang der registrierten Beschäftigung in der Binnenschifffahrt festzustellen. ■



Das MS „Jenny“ der Eignerfamilie Karin und Albrecht Scheubner vor den Düsseldorf Rheinterrassen.

Foto: K. Scheubner

Das Verlagshaus Gruner + Jahr feierte an Bord der MS „Jenny“ alias „Relevanz“ Ein Laderaum von „Schöner wohnen“

Nur dem Neugierigen erschließt sich, was das Leben zu bieten hat. Unter diesem Motto hat G+J Media Sales EMS ihre Vermarktungspartner auf der MS Relevanz zu einer exklusiven Entdeckungsreise durch die Inhaltswelten von G+J eingeladen. Zum einen wurde extra dafür eine hochwertige und einzigartige Lebenswelt geschaffen in die alle Marken des Hauses integriert wurden. Zum anderen fand ein hochkarätiger Talk, moderiert von Judith

Rakers und Yared Dibaba, mit den Chefredakteuren von Stern, Brigitte, Gala, Capital, Schöner wohnen, Beef und Chefkoch statt.

Der Laderaum der in Würzburg beheimateten MS „Jenny“, auch bekannt als MS „Wissenschaft“ oder MS „Relevanz“, wurde eigens für diese Veranstaltung von Mitarbeitern der Schöner-wohnen-Redaktion eingerichtet. ■



Der hintere Teil des 76 m langen Jenny-Laderaums mit verschiedenen Wohnraumgestaltungen und der vordere (rechtes, ganzseitiges Foto) als Saal für den Empfang der Gäste und eine Talkrunde mit Prominenten. „Special guests“ an Bord des Scheubner-Schiffes waren u.a. Sylvie van der Vaart und Verona Pooth
Fotos (2): Friedbert Barg



Familie Müller aus Magdedurg

Binnenschiffer in fünfter Generation

Eine Bildergeschichte von Dr. Carola Siedhoff

Es gibt sie noch, richtige Binnenschifferfamilien, in denen das Arbeiten auf einem Binnenschiff Tradition ist. Wir stellen Ihnen heute und in den folgenden Artikeln die Familie Müller aus Magdeburg vor. Torsten Müller ist Binnenschiffer in der fünften Generation. Schon sein Ururopa, Carl Müller aus Aken an der Elbe, arbeitete als selbständiger Binnenschiffer, genauso auch sein Uropa, ebenfalls ein Carl Müller aus Aken an der Elbe. Seine Geschichte und die Geschichte der Deutschen Binnenreederei sind eng miteinander verbunden.

Der Opa von Torsten Müller, Karl Müller, geboren 1899 in Aken an der Elbe, arbeitete Anfang des 21. Jahrhunderts für die NDBE (Neue Deutsch-Böhmische-Elbschiffahrtsgesellschaft) in Hamburg. Gegründet wurde die Neue Deutsch-Böhmische-Elbschiffahrtsgesellschaft am 26.9.1907 in Dresden. Seit 1918 bestand eine Betriebsgemeinschaft der NDBE mit der Deutsch-Österreichischen Dampfschiffahrt AG in Magdeburg mit der es 1921 zur Vollfusion kam. Zwei Jahre später, 1923, kam auch die Sächsisch-Böhmische Dampf-



Torsten Müller arbeitet für die DBR in Berlin. „Mir hat es immer gefallen, auf dem Schiff zu sein“, sagt er. Bereits als Kind verbrachte er zusammen mit seiner Schwester die Ferien an Bord des Schiffes seines Vaters. Foto: Carola Siedhoff

schiffahrts-Gesellschaft in Dresden durch Fusion hinzu. Die Gesellschaft betrieb einen Eildampfer-Linienvkehr zu den wichtigen Plätzen entlang der Elbe und über Berlin ins ostdeutsche Stromgebiet. Befördert wurden



Karl und Johanna Müller in Lovosice (Tschechien) 1932 an Bord der Motorschute 5 der NDBE. Damals war es noch üblich, dass die Ehefrauen mitfahren. Sie waren für das Kochen an Bord zuständig. s/w-Fotos: Archiv Torsten Müller



Foto aus Decín aus dem Jahre 1953



Schiff 448 der CSPLO im Jahre 1954



Schiff 448 der CSPLO im Jahre 1954

hauptsächlich Stückgüter. Ab dem Jahr 1925 bestand eine Betriebsgemeinschaft mit der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaft AG in Dresden. Im Jahre 1927 verlagerte sich der Schwerpunkt der NDBE langsam nach Hamburg. Es wurde ein großer Umschlagplatz am Hamburger Hafenbecken „Haken“ erworben.

Ab 1937 wurde eine Betriebsgemeinschaft mit der Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt AG in Hamburg gegründet. Die AG wurde 1951 endgültig von Dresden nach Hamburg verlagert, wo 1958 die letzten zwei Kähne und fünf Motorschiffe an die Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd AG in Hamburg verpachtet wurden. Ein Dampfer der NDBE ist noch zu sehen. Der Elbeseitenradschleppdampfer „Württemberg“, gebaut im Jahre 1908/09, steht als letztes technisches Denkmal im Kulturpark Rotehorn Magdeburg und ist dort auch zu besichtigen.

Karl Müller wechselte später zur CSPLO.

Dort arbeitete er als Schiffsführer u.a. an Bord der CSPLO 448.

Die CSPLO, die eskoslovenská plavební akciová spole nost Labská, Praha, wurde am 13. Juni 1922 in Decín (deutsch Tetschen, 1942–1945 Tetschen-Bodenbach) als Aktiengesellschaft gegründet. Gründer waren die damalige Regierung und die Banken. Schwerpunkt der CSPLO war der Transport von Waren und Menschen sowie auch der Bau und die Reparatur von Schiffen. Decín liegt im Norden der Tschechischen Republik an der Elbe, nahe der Grenze zum Bundesland Sachsen. Die Stadt gehörte ab 1918 zur Tschechoslowakei und besaß einen der wichtigsten Elbhäfen. Im Jahr 1938 wurde die Elbstadt mit dem Münchner Abkommen dem Deutschen Reich angeschlossen und gehörte zum Reichsgau Sudetenland. Nach dem Zweiten Weltkrieg gelangte die Stadt wieder zur Tschechoslowakei.

Am 21. Oktober 2002 wurde aus der CSPLO die Aktiengesellschaft CSPL, asspolecnost ARGO Internationale Spedition (heute AR-

GO BOHEMIA). Die CSPL hat insgesamt 205 Mitarbeiter und 73 Schiffe mit einer Tonnage von 51.377 Tonnen und 20.984 kW. Die Schiffe fahren Binnenhäfen in Deutschland, den Niederlanden, Belgien, der Schweiz und Frankreich an.

Der Hafen der Tschechischen Republik liegt interessanter Weise im Hamburger Hafen. Seit einer Bestimmung der Versailler Verträge von 1919 ist seit dem Jahr 1929 ein 30 000 Quadratmeter großes Gelände im Moldau- und Saalehafen tschechisches Hoheitsgebiet. Das Gelände wurde an die Tschechoslowakei verpachtet, damit das kleine Binnenland eine schiffbare Verbindung zu den Meeren bekam. Die Betreiberfirma war die CSPL. Der Pachtvertrag gilt noch bis 2028. Allerdings ging die Nutzung nach der Insolvenz der CSPL im Jahr 2002 stark zurück.

Auch der Vater von Torsten Müller, Karl-Heinz Müller, (geboren 1934, gestorben 2009) arbeitete anfangs bei der CSPLO, bis er 1959 zur DSU wechselte. ■



Karl-Heinz Müller an Bord der CSPLO 7217 in Stettin im Jahre 1959



Eine kleine Pause an Bord: Karl-Heinz Müller in Stettin im Jahre 1959



Karl-Heinz Müller fuhr u.a. auf der CSPLO 7217. Hier im Jahre 1953

Alle Akteure der Logistikkette benötigen genaue Containergewichtsdaten

Expertendiskussion bei der ZKR über die Stabilität von Containerschiffen

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat am 5. September 2013 einen Runden Tisch zum Thema „Stabilität von Containerschiffen“ veranstaltet, an dem rund sechzig Experten teilnahmen. Ziel der Diskussionen war es, Vorschläge zu erarbeiten, wie gewährleistet werden kann, dass ausreichend genaue Containergewichtsdaten verfügbar sind, oder andernfalls abzuklären, welche Mittel angesichts der Unsicherheit über das Gewicht bestimmter Container erforderlich sind, um Stabilitätsberechnungen durchführen zu können. Damit soll sichergestellt werden, dass die Schiffsstabilität unter allen Umständen gewährleistet ist.

Als Ergebnis konnte Folgendes festgehalten werden: Alle Akteure der Transportkette – von der Verpackung bis zur Lieferung – benötigen genaue Containergewichtsdaten. Es handelt sich um ein sehr komplexes Problem, das von der Binnenschifffahrt nicht allein gelöst werden kann, da sie nur ein Glied in der Logistikkette darstellt. So gilt es, auch die Arbeiten anderer Akteure wie der IMO zu berücksichtigen.

Das Binnenschifffahrtsgewerbe verfügt über eine Reihe von Best Practices, die das Problem ungenauer oder fehlender Containergewichtsdaten entschärfen. Dank dieser Best Practices ist die Zahl der Unfälle mit Containern relativ niedrig. Dies ist von großer Bedeutung, da solche Unfälle für die Schifffahrt gravierende Folgen haben können, bis hin zu einem vollständigen Erliegen des Verkehrs.

Inzwischen sind neue Instrumente zur Stabilitätsüberwachung (z. B. Ladungsrechner) oder zur Tiefgangsmessung an verschiedenen Punkten des Schiffskörpers auf dem Markt verfügbar. Wenn diese Instrumente an Bord eingebaut sind, bieten sie dem Schiffsführer eine wertvolle Hilfe zur jederzeitigen Gewährleistung der Stabilität seines Schiffes.

Alle Akteure unterstrichen die Bedeutung der Erstausbildung und der lebenslangen Weiterbildung gerade im Hinblick auf die Komplexität der Stabilitätsberechnungen.

Hintergrund

Die letzten Havarien von Containerschiffen (Arc-en-Ciel, Excelsior), aber auch die Havarie des TMS Waldhof haben gezeigt, welche Bedeutung dem Aspekt der Schiffsstabilität zukommt. Diese Thematik ist Teil des aktuellen Arbeitsprogramms der ZKR. So arbeitet die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung derzeit an der Verbesserung der Sicherheit von Containertransporten, um die Bedingungen festzulegen, unter denen eine Stabilitätsberechnung erforderlich ist. Das Ergebnis dieser Berechnung muss zuverlässig sein und die Stabilität des Schiffes gewährleisten, auch wenn die Qualität der Ausgangsdaten (Containergewicht) nicht in der Verantwortung des Schiffers liegt.

Genaue Containergewichtsdaten, eine Herausforderung auch für die Seeschifffahrt Uwe Lohmann (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) erläuterte in seinem Vortrag den Sachstand der Arbeiten bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation. Die Frage der Containergewichtsdaten steht auch auf der Tagesordnung der Ausschüsse und Arbeitsgruppen.

Zurzeit werden zwei Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation in Betracht gezogen: Wiegen der Container durch den Verloader (z.B. in den Seeterminals) oder Gewichtsbestimmung durch den Verloader mittels Addition der Einzelgewichte der Ladung, der Ladungssicherungseinrichtungen und des Containers bei Zertifizierung des Verfahrens durch eine unabhängige Gesellschaft und dadurch Sicherstellung genauer Gewichtsdaten.

Stabilität der Containerschiffe

Kurt Ackermann (BASF) sprach über die Modalitäten zur Bestimmung der Containergewichte entsprechend den verschiedenen Ladegutarten und die an das nachfolgende Kettenglied zu übermittelnden Informationen (Brutto- oder Nettogewicht).

Holger Bochow (Contargo) erläuterte anschließend die Rolle der Binnenterminals und ging dabei insbesondere auf die Schwierigkeiten (Logistik, Zeitverlust) ein, die mit der genauen Bestimmung der Containergewichte bei der Beladung des Schiffes

verbunden sind, auch wenn Mittel zur groben Prüfung zur Verfügung stehen.

Heinz Amacker (Danser Group) stellte die Sichtweise des Containertransportunternehmens dar und erläuterte die technischen Hilfsmittel für den Schiffsführer und die Modalitäten für die hausinterne Schulung, wobei er den engen Zusammenhang mit der Stauplanung hervorhob.

Marc Stefanoff (PSA Antwerpen) erinnerte an die Rolle der Seehafenterminals und stellte den Unterschied zwischen importierten und exportierten Containern, die Verwechslungsgefahr bezüglich Brutto- und Nettogewicht, aber auch aktuelle Projekte (z. B. elektronische Datenübertragung) heraus.

Jan Kruisinga (Technisch-Nautische Kommission von ESO/EBU) schilderte die Herausforderung, die Gewährleistung der Stabilität seines Schiffes selbst bei ungenügend genauen Daten. Dabei ging er insbesondere auf die Verantwortung des Schiffsführers und die Bedeutung der lebenslangen Weiterbildung ein.

Wie wird die Stabilität der Schiffe geprüft und gewährleistet?

Nico Becker (Wasserschutzpolizei Rheinland-Pfalz) illustrierte anhand konkreter Beispiele die wichtigsten von Aquapol festgestellten Mängel.

Thomas Guesnet (DST Duisburg) stellte Instrumente zur Gewährleistung der Schiffsstabilität auch bei ungenauen Daten vor (z. B. Schwingungsfrequenzmessung).

Abschließend ging Herbert Koelman (SARC) auf die Möglichkeiten von Ladungsrechnern sowie laufende und künftige Entwicklungen ein.

Erkenntnisse

Alle Akteure der Logistikkette benötigen genaue Containergewichtsdaten. So kann ein in einem Terminal entladener Container nicht auf einen LKW geladen werden, wenn er das zulässige Gewicht überschreitet und damit zu schwer ist. Dieses Thema betrifft also zumindest die Verkehrsträger Straße, Seeverkehr und Binnenschifffahrt, weshalb eine branchenübergreifende Lösung notwendig

ist. Die ZKR wird die Arbeiten der IMO daher mit großem Interesse verfolgen.

Besonders wichtig ist dabei die Genauigkeit der Containergewichtsdaten: auch ein Container, der deutlich weniger wiegt als deklariert, birgt für die Schiffsstabilität Risiken. Abgesehen von fehlenden oder falschen Daten sollte das Datenmanagementverfahren noch verbessert werden, um Fehler aufgrund einer Verwechslung von Netto- und Bruttogewicht (mit/ohne Tara) zu vermeiden. Das Gewerbe verfügt über eine Reihe von Best Practices, aufgrund derer sich die Zahl der Unfälle trotz ungenügend genauer Daten in Grenzen hält. Die derzeitigen Arbeiten an § 1.07 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, der die Bedingungen festlegt, unter denen eine Stabilitätsberechnung erforderlich ist, sollten zu klaren und vereinfachten Regeln führen.

Alle Partner hoben einmütig den hohen Stellenwert der Aus- und Weiterbildung hervor. Die Erstausbildung legt einen wichtigen Grundstein und muss durch Weiterbildung regelmäßig aufgefrischt werden, um z. B. die Bedienung von Ladungsrechnern zu erlernen.

Ausblick

Der Runde Tisch hat die Komplexität des Problems genauer Containergewichtsdaten vor Augen geführt und verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt:

- dem Schiffsführer stehen zur Gewährleistung der Schiffsstabilität verschiedene Instrumente und Verfahren zur Verfügung: Ladungsrechner und Stauplansoftware sowie Tiefgangsmessungen an verschiedenen Punkten des Schiffskörpers;
- eine elektronische Übertragung der Daten dürfte die Zuverlässigkeit der Informationen entlang der gesamten Logistikkette verbessern;
- technologische Entwicklungen werden neue Möglichkeiten zur Stabilitätskontrolle eröffnen: Einbau kalibrierter Wiegesysteme in Containerterminalkräne, Messung der Schwingungsfrequenz des Schiffes oder Wahrscheinlichkeitsmethode zur Bestimmung der Containergewichte usw.;
- einer gründlichen Erstausbildung und lebenslanger Weiterbildung kommt eine enorme Bedeutung zu.

Diese Verbesserungsmöglichkeiten werden in den zuständigen Ausschüssen der ZKR weiterdiskutiert werden, um einen Fahrplan für die künftigen Arbeiten festzulegen. Diese Arbeiten werden selbstverständlich in enger Abstimmung mit dem Gewerbe erfolgen. ■

Auszeichnung für EffizienzCluster LogistikRuhr

Logistik ist ein Motor für die Attraktivität der Städte

Der EffizienzCluster LogistikRuhr hat in Berlin die Auszeichnung als „Ausgezeichneter Ort im Land der Ideen“ 2013/2014 erhalten. Vertreter des bundesweiten Innovationswettbewerbs übergaben Prof. Dr. Michael ten Hompel, geschäftsführender Institutsleiter des Fraunhofer IML, Dr. Christian Jacobi, Vorsitzender der Geschäftsführung der EffizienzCluster Management GmbH (ECM) und Thorsten Hülsmann, ECM-Geschäftsführer, die Urkunde. Die Verleihung der Auszeichnung fand im Rahmen des NRW-Logistik-Events von EffizienzCluster LogistikRuhr, LogistikCluster NRW und NRW.INVEST zum Deutschen Logistik-Kongress in Berlin statt. Mehr als 100 Logistik-Vertreter aus Wirtschaft und Wissenschaft hatten sich dazu in der Landesvertretung des Landes Nordrhein-Westfalen eingefunden.

Logistische Kompetenzen leisten heute einen entscheidenden Beitrag für die Zukunft der Stadt. „Die Wahl des EffizienzCluster LogistikRuhr zum ‚Ausgezeichneten Ort im Land der Ideen‘ hat die Bedeutung der Logistik für die Zukunft unserer Städte einmal mehr unterstrichen“, freute sich Dr. Christian Jacobi in seiner Danksagung. „Über viele Jahre wurde die Logistik als Teil des Problems der Städte gesehen – wir zeigen nun, dass sie ein Kern der Lösung dieser Probleme ist! Damit ist die Logistik zu einem Motor für die Attraktivität der Stadt geworden.“

Als Vertreter des Innovationswettbewerbs hatte Sven Jezoreck, Regionalleiter Privat- und Firmenkunden der Deutschen Bank

Ruhrgebiet und Münsterland, in seiner Rede zuvor noch einmal die Entscheidung der Jury für den EffizienzCluster erläutert: „Der EffizienzCluster LogistikRuhr zeigt uns, wie Innovationen erfolgreich werden: kreative Ideen entwickeln, unterschiedliche Kompetenzen bündeln, Projekte zusammenführen und so gemeinsam etwas Neues auf die Beine stellen. Der EffizienzCluster hat das Potenzial, zum Markenzeichen für innovative Stadtkonzepte zu werden.“ Eine kluge Logistik weise der Stadt von morgen den Weg zur Smart City.

Im Leitthema „Urbane Versorgung“, einem von sieben Innovationskorridoren des EffizienzClusters, entwickeln Wissenschaft und Wirtschaft gemeinsam umwelt- und ressourcenschonende, individuelle und modulare Logistiklösungen speziell für den urbanen Raum. Die insgesamt sechs Forschungsprojekte beschäftigen sich unter anderem mit der Bündelung von Material- und Warenströmen in einem Urban Hub vor den Toren der Stadt oder der Nutzung von City-Parkhäusern als Warenlager, mit branchenindividuellen Navigationslösungen für den Wirtschaftsverkehr oder der sicheren Warenübergabe an der Haustür.

„In vielen dieser Projekte arbeiten auch Wettbewerber eng zusammen und ziehen an einem Strang“, verwies Thorsten Hülsmann darauf, dass die Zukunft der Stadt ein Gemeinschaftsprojekt sein müsse. „Kooperationen zahlen sich für die Wirtschaft immer aus, denn in der Zukunft der Stadt liegt die Zukunft der Unternehmen.“ ■



Freuen sich über die Urkunde (v.l.): Sven Jezoreck, Prof. Dr. Michael ten Hompel, Kirsten Verbeek, Thorsten Hülsmann, Dr. Christian Jacobi, Prof. Dr. Uwe Clausen, Juliana von Trotha, Matthias Löhr, Geschäftsführender Gesellschafter der LB GmbH und Vorsitzender des EffizienzCluster Logistik e.V.

Krohne Messtechnik GmbH in Duisburg

Mit Präzision und Qualität an die Weltspitze

Der unscheinbare Flachbau hinter dem Firmenschild täuscht über die Bedeutung des Standortes: Krohne Messtechnik ist einer der weltweit führenden Entwickler und Produzenten von Messtechnik für Durchfluss, Füllstand, Temperatur und Druck sowie Analysenmesstechnik. Produktlösungen des Duisburger Traditionsunternehmens finden in vielen Branchen Anwendung – auch in der See- und Binnenschifffahrt.

Im Jahr 1921 fertigte Ludwig Krohne in einer angemieteten Werkstatt in Duisburg-Neudorf seine ersten Schwebekörper-Durchflussmesser. Erst nach 14 Jahren im Geschäft, 1935, baute er seine erste Fertigungsstätte auf eigenem Grundstück. Der Zweite Weltkrieg ließ nicht nur Duisburg weitgehend in Schutt und Asche zurück, sondern auch die Firmengebäude von Krohne & Sohn, wie das Unternehmen damals hieß. Mit Tochter Anna beginnt nach dem Krieg der Wiederaufbau. Nach dem Eintritt von Kristian Rademacher-Dubbick, Enkel des Firmengründers, in das Unternehmen 1949 beginnt der Aufstieg zu einem weltweit führenden Anbieter von innovativer Messtechnik. Weltweit arbeiten heute fast 3.100 Menschen in 55 Ländern für Krohne. Davon sind etwa 260 Mitarbeiter

in Forschung & Entwicklung tätig und damit Garant für den Markterfolg von Morgen.

Bis heute ist das Unternehmen in Familienbesitz. Flache Hierarchien und kurze Entscheidungswege sind die Basis für schnelle Reaktionen, wo der Markt sie erfordert. Heute führen Michael Rademacher-Dubbick als nächste Generation (zuständig für Controlling und Personal) und Stephan Neuburger (Marketing und Vertrieb) die Krohne-Gruppe. Die Holding ist als Ludwig Krohne GmbH & Co. KG ins Duisburger Handelsregister eingetragen. In Duisburg arbeiten bei der Krohne Messtechnik GmbH über 600 Mitarbeiter. Neben teils promovierten Hochschulabsolventen setzt Krohne auch auf Fachkräfte aus eigener Ausbildung: 32 junge Menschen werden aktuell im kaufmännischen und technischen Bereich ausgebildet. „Wir bilden für den eigenen Bedarf aus“, erklärte Volker Lenz, Produktmanagement Füllstandmesstechnik in Duisburg. Das heißt auch: Wer seine Ausbildung erfolgreich abschließt, wird übernommen. „Die Fluktuation ist niedrig. Rund 30 Prozent der Belegschaft sind schon seit ihrer Berufsausbildung bei uns“, so Lenz. Jahrzehnte im Betrieb und



Eher unscheinbar: der Hauptsitz der Krohne-Gruppe in Duisburg-Duissern

das bis zur Rente sind hier keine Seltenheit. Krohne sieht die eigenen Mitarbeiter als Schlüssel für den Erfolg des Unternehmens: Über Schulungen und Weiterbildungen werden Mitarbeiter lange über die Erstausbildung hinaus gefördert und für die wachsenden Anforderungen fit gemacht. Krohne engagiert sich zudem für die Kinder seiner Mitarbeiter, z.B. mit dem Flow-Jugendprogramm, das einen Schüler-Austausch unter Mitarbeiterkindern ermöglicht. Als Duisburger Unternehmen unterstützt man nicht nur den MSV Duisburg, sondern auch viele kleinere Vereine.

Einsatz von Messtechnik in der Binnenschifffahrt

Mit Füllstandsuhren hat sich Krohne Messtechnik in den 1960er Jahren auch in der Binnenschifffahrt etabliert. Viele dieser alten Uhren sind auch heute noch auf älteren Tankschiffen im Einsatz. Dabei gibt es längst Nachfolger für die alten Uhren, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen und genauer Füllstände nicht nur erfassen, sondern über den vernetzten PC gleich als Lade- und Löschprotokoll ausgeben können. Das vereinfacht das Laden und das Löschen der Flüssigkeiten, da mit Absender und Empfänger präzise Daten ausgetauscht werden können. Wo früher nur mechanisch gemessen werden konnte, kommen heute im Normalfall geführte Mikrowellen oder Radar zum Einsatz, die deutlich genauere Messergebnisse liefern und völlig wartungsfrei sind. Produziert wird die Füllstandmesstechnik für die Binnenschifffahrt beim Tochter-Unternehmen Krohne S.A.S. in Frankreich. Rund 200 Mitarbeiter bauen in Romans-sur-Isère, im Rhône-Tal im Südosten des Landes, Füllstandmessgeräte sowohl für Ladetanks als auch für Kraftstofftanks oder Bunkertanks.

Innovationen durch Forschung & Entwicklung

Nicht „geht das?“ war die Frage des Senior-Chefs, wenn Kunden mit ihren Problemen kamen, sondern „wer macht mir das?“ Kristian Rademacher-Dubbick, Enkel des Fir-



Alte Füllstandsuhr an Deck eines Tankschiffs .

Foto: Krohne

mengründers Ludwig Krohne, war 1949 ins Familienunternehmen eingetreten. Lieber wäre er Maler geworden statt der Familientradition folgend das Unternehmen zu leiten. Dafür hat er vieles aus einer anderen, kreativeren Perspektive gesehen und seine Mitarbeiter damit immer wieder herausgefordert hat, neue Wege zu denken.

Neue Wege bringen Innovationen hervor, die Marktführerschaft bedeuten. Kontinuierliche Verbesserungen an Produkten sichern einen treuen Kundenstamm. Und Krohnes Unternehmensphilosophie fördert und fordert motivierte und hochqualifizierte Mitarbeiter. Sie sind der Garant dafür, dass sich innovative Ideen umsetzen und verwirklichen lassen. „Wir sind auf dem Weg zum Komplettanbieter“, bilanzierte Lenz. Schon jetzt bietet Krohne Komplettlösungen aus einer Hand an, allerdings sind einzelne Komponenten zum Beispiel die Druckmesstechnik für die Binnenschifffahrt noch nicht aus eigener Entwicklung und Produktion. Das soll sich künftig ändern.

In der Mess- und Analysetechnik geht nichts über Präzision: Eigene Kalibrierungsanlagen sichern optimale Zuverlässigkeit, Genauigkeit und Reproduzierbarkeit der Messungen. Die weltweit größte und genaueste Kalibrierungsanlage (für Magnetisch-Induktive- und für Ultraschall-Durchflussmessgeräte) steht seit 2002 im niederländischen Dordrecht. Eine weitere gleichgroße Anlage betreibt Krohne in Shanghai. Dazu kommt die umfangreiche Qualitätssicherung während des gesamten Produktionsprozesses.

Internationale Ausrichtung

Schon früh – Anfang der Sechziger Jahre – gründete Krohne Niederlassungen im benachbarten Ausland. „Wir fertigen dort, wo die Kunden sind“, erklärte Volker Lenz. Und Vertrieb, Beratung und Service sind entsprechend dezentral verteilt: Vor Ort, wo die Wege zum Kunden kurz sind. Die beiden ersten Auslandsgesellschaften entstehen 1961 in der Schweiz und den Niederlanden. Schon 1963 wird die Krohne-Tochter in Frankreich gegründet, wo die Produktion für die Binnenschifffahrt läuft. „Wir sind früh nach Asien gegangen. Nach China, Indien und später auch in die damalige Sowjetunion mit ihren Öl und Gasvorkommen, wo wir Marktchancen sahen“, erzählte Lenz. „Der Erfolg hat uns Recht gegeben.“ Über die Duisburger Krohne Messtechnik GmbH hinaus gehören zur Krohne-Gruppe heute insgesamt 15 Produktionsstätten in 10 Ländern, 43 Tochtergesellschaften und Joint Ventures

sowie 55 Vertretungen für qualifizierte Beratung und raschen Service.

Neben der Forschung & Entwicklung in Duisburg bilden sich je nach Bedarf so genannte Kompetenzteams in aller Welt, die sich um Ent- und Weiterentwicklung der Produkte kümmern. Viele kleine Lösungen, für die Krohne unzählige Patente hält, tragen zum Profit des Kunden bei. Krohnes Mess- und Analysetechnik ist branchenübergreifend im Einsatz: „Unsere Branchenunabhängigkeit macht uns weitgehend krisensicher“, meinte Lenz. Auch die weltweite Wirtschaftskrise 2008/2009 hatte man gut überstanden, ohne – wie andere in der Branche – Mitarbeiter zu entlassen oder kurz zu arbeiten.

Industrielle Fertigung mit viel Handarbeit

In Duisburg werden vor allem Schwebekörper-Messgeräte, Level-Radar-Geräte und Elektronik für Messgeräte hergestellt. Trotz der industriellen Fertigung ist immer noch sehr viel Handarbeit gefragt. Nur damit sind Funktionstüchtigkeit und Präzision der Geräte gewährleistet. Die Qualitätssicherung in der Produktion ist umfangreich: Die fertige Elektronik muss nicht nur bei Zimmertemperatur, sondern auch in Temperaturkammern ihre Zuverlässigkeit beweisen. Schließlich sind viele Geräte nicht nur im gemäßigten Klima Mitteleuropas im Einsatz.

Kundenservice

„Früher stand auch schon mal freitags nachmittags der Schiffselektriker vor der Tür und brauchte Füllstanduhren oder Ersatzteile“, erzählte Lenz. Das geht heutzutage nicht

mehr. Zwar gibt es noch einige Ersatzteile für die Altgeräte, diese Teile für die Uhren sind aber immer schwieriger zu beschaffen. Außerdem kann Krohne an seinem zentralen Unternehmenssitz in Duissern nahe der Ruhr so etwas nicht mehr vorrätig halten. Das weltweite Servicenetz ist rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr erreichbar, und zumindest die Problemstellungen können auch jederzeit aufgenommen werden. Reparaturen sind jedoch nicht immer umgehend überall möglich. Die zentrale Lagerhaltung für Tankmanagementsysteme auf Binnenschiffen hat auch deswegen schon vor längerer Zeit der Duisburger Schiffsausrüster Wittig übernommen. Allerdings muss sich der Partikulier oder Reeder mehr und mehr überlegen, ob sich die Reparatur angesichts einer schwierigeren Ersatzteilbeschaffung für Altgeräte noch lohnt, oder ob nicht eine Erneuerung auf den neuesten Stand der Technik unterm

Strich rentabler ist. Auch hierfür kann Krohne maßgeschneiderte Komplettlösungen anbieten.

Im Service- und Reparaturgeschäft ist in naher Zukunft eine neue Kooperation von Krohne und Wittig mit einem Betrieb für Schiffstechnik und –elektrik geplant, um im Notfall flexibler und genauer auf Kundenwünsche eingehen und Ersatzteile mit Einbau beim Kunden vor Ort anbieten zu können. Das gilt dann nicht nur für die reine Reparatur: Auch für Ersatzeinbauten und Kompletterneuerungen stehen dann standardisierte Lösungen aus einer Hand zum kostengünstigen Festpreis zur Verfügung.

Petra Grünendahl ■



Werner Blech und Volker Lenz (v. l.) bei der Kalibrierung von Durchfluss-Messgeräten. Eine Kamera stellt die Zeigerstellung bei verschiedenen definierten Durchflussraten (z.B. 5, 10 und 20 l/h) fest. Anhand dieser Werte wird dann die Skala für das Messgerät individuell gedruckt.
Fotos (2): P. Grünendahl

Aufrüstung von Kompressoren zusätzlicher Heckanker MV „Fehn Calais“ bei der Lindenau Werft in Kiel

Für diverse Arbeiten lag die „Fehn Calais“, ein General Cargo Vessel, dessen Eigner die Fehn Bereederungsgesellschaft mbH & Co KG in Leer ist, an der Ausrüstungsbrücke der Lindenau Werft GmbH. Es wurden diverse Kleinreparaturen, Aufrüstung von Kompressoren sowie Aufstellen eines zusätzlichen Heckankers für den anstehenden Charterauftrag zusammen mit der „Noortruck“ durchgeführt.

Die Fehn Calais befindet sich in Time Charter der Bitunamel Feldmann GmbH und wird durch diese Maßnahmen in die Lage versetzt, gemeinsam mit der OSV „Noortruck“ den Schutz der Meeresbewohner insbesondere bei Rammarbeiten für Unter-

wasserbauwerke der Offshore Windparks sicherzustellen.

Die Lindenau Werft GmbH gehört seit Anfang des Jahres 2013 zur Privinvest Gruppe, die nunmehr mit den Traditionswerften Nobiskrug, ADM Kiel und Lindenau über drei Standorte verfügt, bei denen insgesamt rund 900 hochqualifizierte Arbeitskräfte beschäftigt sind.

Alle drei Standorte werden von einem integrierten Management-Team und einer gemeinsamen Verwaltung geführt und besitzen komplementäre Werftanlagen und Fähigkeiten. Die deutsche Gruppe ist auf den Neubau von Megayachten, Marineschiffe

Daten „Fehn Calais“

Länge über Alles:	82,40 m
Breite über Alles:	11,40 m
Tiefgang max.:	4,03 m

Klassifikation:

BV, general cargo ship
Lindenau Werft GmbH

und Offshore-Plattformen spezialisiert und fokussiert sich auf die Konstruktion und den Bau von individuell angefertigten Luxusyachten sowie Marinefahrzeugen ab einer Länge von 60m. Ferner bietet die Reparatur-Abteilung außergewöhnliche und spezifisch zugeschnittene Möglichkeiten für jegliche Instandhaltungs- und Reparaturmaßnahmen sowie Umbauten von Yachten, Marinefahrzeugen, Handels- und Behördenschiffen.

www.nobiskrug.com



MV „Fehn Calais“

Konsortium präsentiert Hard- und Software zur Verbesserung der Energieeffizienz von passiv temperaturgeführten Transporten von Flüssialuminium um bis zu 10 Prozent

Erfolgreicher Abschluss des Projekts SMITH

Nach einer Laufzeit von zweieinhalb Jahren konnte das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Forschungsvorhaben SMITH, das die Verbesserung der Energieeffizienz von passiv temperaturgeführten Transporten am Beispiel von Flüssialuminium untersuchte, erfolgreich abgeschlossen werden. Am Grevenbroicher Standort der Aleris Recycling GmbH stellte das Projektkonsortium, das durch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen koordiniert wurde, bereits Ende September vielversprechende Ergebnisse vor und demonstrierte die entwickelten Hard- und Softwarekomponenten. Das Hardwaresystem besteht aus einer Funkzentrale mit entsprechenden Sensoren und erfasst beim Transport neben relevanten Umweltdaten auch die Temperatur des transportierten Aluminiums. Die zugehörige Expertensystem-Software ist dabei in der Lage, auf Basis der erhobenen Umweltdaten und unter Berücksichtigung der Kundenwünsche die optimale Abfahrtemperatur des Flüssialuminiums für den Transport zu prognostizieren.

Mit Hilfe der Systeme können Unternehmen und Transportdienstleister im Niedrig- und Hochtemperaturbereich zukünftig ihre Ware beim Transport durchgängig überwachen und zugleich Einsparungen bei der im Vorfeld notwendigen Erwärmung oder Abkühlung ihrer Ware für den passiv temperaturgeführten Transport realisieren. Die Demonstration der entwickelten Hardwarekomponenten stand im Mittelpunkt der SMITH Abschlussveranstaltung. Hintergrund von SMITH waren temperaturgeführte Warenströme wie etwa tiefgekühlte oder gekühlte Lebensmittel, Pharmaerzeugnisse, Chemikalien oder Flüssigteer und Flüssigmetall im Hochtemperaturbereich.

Ein Teil dieser Transporte wird mit einer aktiven Temperaturführung, ein anderer Teil mit einer passiven Temperaturführung durchgeführt. Die passive Temperaturführung erfolgt ohne Kühlung oder Erwärmung mittels Aggregaten während des Transportes, dabei darf sich die Ware nur innerhalb eines bestimmten Temperaturspektrums abkühlen oder erwärmen.

Das Projekt fokussierte stellvertretend am Beispiel der Aleris Recycling GmbH und den hier durchgeführten Transporten von Flüssialuminium die Problematik der passiven

Temperaturführung. Das flüssige Aluminium muss so erhitzt sowie der entsprechende Transportbehälter so vorgeheizt werden, dass die Anlieferung beim Kunden in der richtigen Verarbeitungstemperatur erfolgt. Das Einstellen beider Temperaturen durch die Verloader erfolgt dabei oftmals erfahrungsbasiert, wobei Daten wie die Transportdauer, der Zustand des Transporttiegels oder Wettereinflüsse wie die Außentemperatur, Luftfeuchtigkeit und Niederschlagsdichte berücksichtigt werden. Um die notwendige Verarbeitungstemperatur bei Anlieferung nicht zu unterschreiten, werden die Aluminiumschmelze und die Transportwarmhalte-tiegel allerdings häufig über das notwendige Maß hinaus erhitzt. Dieses führt zu einer negativen Energieeffizienz, wie sie sich oftmals bei passiv temperaturgeführten Transporten darstellt.

Das Ziel von SMITH war daher die Verbesserung der Energieeffizienz von passiv temperaturgeführten Transporten. Dazu wurde ein Expertensystem entwickelt, das Verloader und Logistikdienstleister bei ihrer Entscheidung über die Ausgangstemperatur der zu transportierenden Waren unterstützt. Die Software prognostiziert dazu die Ankunfts-temperatur anwendungsspezifisch auf Basis aktueller Einflussfaktoren wie Transportverhältnisse und Wetterbedingungen und gibt durch Verknüpfung hinterlegter Regeln eine entsprechende Empfehlung zur Einstellung der Abfahrtemperatur der Ware. Die Bewertung der energetischen Einsparungen erfolgte durch einen quantitativen Vergleich der erfahrungsbasierten Prognosen der Mitarbeiter mit den zugehörigen Prognosen des Expertensystem-Demonstrators. Ausgehend von rund 400 analysierten Fahrten ergibt sich unter den getroffenen Annahmen und der Berücksichtigung gegenwärtiger Preise für Gas und CO₂-Zertifikate durch den Einsatz der Software eine Reduktion der Kosten und CO₂-Emissionen um bis zu 10,9 Prozent.

Zur Konfiguration des Expertensystems wurde als Hardwarekomponente ein multisensorisches System – bestehend aus einer Funkzentrale, welche die Sensorsignale eines kabellosen On-Board-Sensornetzes empfängt, sowie Funksensoren – entwickelt. In der ersten Ausbaustufe werden Umwelt-

daten wie Lufttemperatur, Luftfeuchtigkeit und Ladegut-Temperatur erfasst und gespeichert. Weitere Messgrößen sind problemlos adaptierbar. Die Funksensoren wurden sehr robust aufgebaut, vollständig vergossen und so gegen alle störenden Umwelteinflüsse geschützt. Sie sind daher insbesondere für den rauen Betrieb an allen Transport- und Nutzfahrzeugen geeignet. Die verwendeten Funksensoren beziehen ihre Betriebsenergie aus einer Lithium-Thionchlorid-Batterie, die einen weiten Temperaturbereich (-20 °C bis +70 °C) bei sehr geringer Selbstentladung unterstützt. Damit sind Batteriestandzeiten von mehreren Jahren problemlos möglich. Das Funknetz selbst ist in dem störnsicheren und lizenzfreien 868-MHz-ISM-Band angeordnet. Zur robusten Datenübertragung im praktischen Fahrbetrieb verfügen alle Funkteilnehmer über sogenannte Diversity-Antennen, um möglichen Funklöchern entgegenzuwirken. Die Funkzentrale ihrerseits ist modular aufgebaut und enthält sowohl einen Datenlogger zur lokalen Speicherung der Sensordaten als auch jeweils ein GPS-/GSM-Modul zur Übertragung und Überwachung der Messdaten auf einem Internet-Server. Auf diesem sind Algorithmen zur Überwachung der Messwerte gespeichert, die bei Überschreiten programmierter Grenzwerte einen Alarm auslösen und z.B. auf ein Smartphone übertragen. Dieses System erlaubt erstmalig die lückenlose Überwachung aller Messdaten des beschriebenen Sensornetzes. Die Abfrage des LKW-eigenen CAN-Bussystems erweitert die verfügbaren Messdaten um die fahrzeugspezifischen CAN-Messwerte und komplettiert das mobile Sensorsystem zu einem mit beliebigen Messgrößen erweiterbaren Telematiksystem im Bereich Transport / Logistik.

Das Projekt SMITH wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Forschungsprogramm "KMU-innovativ: Ressourcen- und Energieeffizienz" im Schwerpunkt Klimaschutz und Energieeffizienz gefördert. Neben dem ISL wirkten am Projekt die Unternehmen Aleris Recycling (German Works) GmbH, die scemtec Sensor Technology GmbH, die Smart-TEC GmbH & Co. KG sowie das Institut für Distributions- und Handelslogistik (IDH) des Vereins zur Förderung innovativer Verfahren in der Logistik (VVL) e. V. als Verbundpartner mit. ■

Dieselmotorschiff, dieselmotorschiff + Torque, dieselelektrisch

MS Goblin fährt variabel

Der Scheepvaartbedrijf VrankenBV mit seinem Reeder Willy Vranken aus Maasbracht hat sich sehr viele Gedanken gemacht, wie ein Binnenschiff mit einem Antriebssystem konzipiert werden kann, welches den größtmöglichen Nutzen darstellt. Bei der Trierer Boost-Werft ließ Vranken das Kasko bauen. Vranken: „Ich möchte ein qualitativ hochwertiges Schiff haben. Die importierten Kaskos erfüllen nicht meine Ansprüche.“ Den gesamten Innenausbau sowie die technische Einrichtung ließ er in Holland bei der Firma Koedood Dieselservice durchführen. Das Massengüterschiff, getauft auf den Namen Goblin (englisch für Kobold), kann rund 4.400 to Ladung befördern.

Der Hybrid-Antrieb

Vranken hat sich für ein Doppelpropellerschiff entschieden. „Damit habe ich die Möglichkeit, auch bei relativem Niedrigwasser auf dem Rhein zu fahren, da nun die beiden Propeller einen vergleichbar kleineren Durchmesser haben“.

Der motorische Antrieb besteht, je Propellerwelle, aus einem 12-Zylinder Mitsubishi Dieselmotor des Typs S12A2-PTA der seine Leistung von maximal 634 kW bei 1.940/min über ein Wendeuntersetzungsgetriebe von Masson Marine mit einer Untersetzung von 1:5,913 auf den Propeller überträgt.

Auf beiden Propellerwellen ist hinter dem Getriebe ein wassergekühlter Torque-Elektromotor der Fa. Baumüller vom Typ DST2

installiert worden. Die E-Motoren leisten ein Drehmoment von 9.100 Nm bei 285 kW; damit erreicht der Propeller eine maximale Drehzahl von 230/min.

Die erforderliche Stromversorgung der E-Motoren erfolgt durch ein separates Elektroaggregat, bestehend aus einem Mitsubishi 12-Zylinder Dieselmotor, Typ S12A2-PTA, mit einer Leistungseinstellung von 634 kW bei 1.800/min, gekoppelt mit einem Stamford-Generator, Typ HCM 634 K2, der 815 kVA bei 1.800/min leistet. Der Antriebsmotor läuft bei niedrigerer Last nur mit 1.350/min. Die Geräuschentwicklung wird dadurch stark reduziert.

Bei allen drei Dieselmotoren wurde jeweils eine Abgasnachbehandlung in Form eines SCR-Katalysators der Fa. Emigreen BV eingebaut. Die Abgasanlage ist für die Nachrüstung von Partikelfiltern vorgesehen.

Mit dieser Antriebskonfiguration hat die Schiffsführung mehrere Antriebsmöglichkeiten je nach Beladungs- und Strömungsverhältnissen:

1. Rein dieselmotorschiff: Dieselmotor – Getriebe – Propeller. Dabei wird eine Drehzahl am Propeller von 328/min erreicht. (Der Torque-Motor läuft leer mit, kann aber in diesem Fahrmodus auch als Stromerzeuger genutzt werden).
2. Dieselmotorschiff plus elektrischem Torque-Motor. Dabei addieren sich die beiden Einzelleistungen von Dieselmotor

Abmessungen MS Goblin

Länge	135m
Breite	11,45 m
max. Tiefgang	3,79 m

und Torque-Motor auf 919 kW und eine Drehzahl am Propeller von 347/min wird erreicht.

3. Rein dieselelektrisch: Genset – Torque Motor mit einer erreichbaren Drehzahl am Propeller von 230/min. In dieser Fahrstufe läuft die Getriebeausgangswelle leer mit. Über eine separate Schmierölpumpe im Getriebe wird die Schmierung des Getriebes gewährleistet.

Die verschiedenen Antriebsmöglichkeiten werden über eine Baumüller SPS (Speicherprogrammierbare Steuerung) angesteuert. Die SPS enthält mehrere Steuerungs- und Kontrollfunktionen wie zum Beispiel: Zeitnahes Starten der Dieselmotoren, Synchronisation von Diesel- und Torquemotor, Überwachung und Steuerung von Betriebsparametern wie Temperatur, Drehzahlen, Drehmomenten, sowie die Übertragung aller Informationen auf den Brückenfahrstand.

Das Abgasnachbehandlungssystem

Eigentlich hätte Willy Vranken sich Motoren auswählen können, die der zurzeit gültigen Abgasgesetzgebung für Binnenschiffe, gemäß EU-RL 97/68/EC in der Stufe IIIA, gültig seit 1. Januar 2009, entsprechen. Vranken entschied sich jedoch für Motoren der Stufe 0 – allerdings mit einem zusätzlichen SCR-Abgasnachbehandlungssystem.

Mit dieser Einrichtung werden die zurzeit



Der Anfang Juli 2013 in Dienst gestellte Neubau, MS GOBLIN, beladen mit rund 4.000 to Mais bei Cargill in Krefeld



Einer der beiden kompletten Antriebsstränge. Im Hintergrund sichtbar ein geräuschgekapseltes E-Aggregat

gültigen Grenzwerte erfüllt. Den AdBlue-Verbrauch für das System gibt Vranken mit 5% vom Kraftstoffverbrauch an.

Vranken ist mit Ergebnissen, insbesondere Kraftstoffverbräuchen, noch sehr zurückhaltend. Das Schiff ist erst seit Anfang Juli 2013 in Betrieb. Die nächsten Monate werden zeigen, ob und wie groß die Kraftstoffeinsparung durch dieses aufwendige Antriebssystem im Vergleich zu dem baugleichen Schwesterschiff Lutin (französisch für Kobold), welches mit einem konventionellen, dieselmechanischen Doppelpropellerantrieb läuft, sein werden. Die Motoren der LUTIN leisten je 1.120 kW.

In verschiedenen Publikationen wird fälschlicherweise von einer „ab 2016 gültigen ZKR 4“ gesprochen – die jedoch gibt es überhaupt nicht! Nach Aussagen der EU wird gegenwärtig seitens der Kommission eine Überarbeitung der gesamten Richtlinie durchgeführt, u.a. werden auch verschärfte Abgasgrenzwerte diskutiert.

Mit Blick auf die Prozeduren des EU-Gesetzgebungsverfahrens ist mit dem Inkrafttreten neuer Abgasgrenzwerte gemäß der sich gegenwärtig in Überarbeitung befindlichen RL jedoch nicht vor 2018 zu rechnen, so die EU-Kommission.

Dipl.-Ing. Peter Pospiech ■

Seatrade Insider Cruise Awards 2013

Interschalt zum „Supplier of the Year“ gewählt

Auf der Seatrade Europe wurde die Interschalt maritime systems AG mit einem Award in der Kategorie „Supplier of the Year“ ausgezeichnet. Die Jury honorierte damit die Bestrebungen des Unternehmens, mit seinen Produkten die Schifffahrt sicherer, umweltfreundlicher und effizienter zu machen. Namentlich mit dem Fleet Operation Center, kurz FOC, mit dem man ganze Flotten in Echtzeit von Land aus verfolgen und monitoren kann. Die Seatrade Insider Cruise Awards wurden auf der 2013er-Ausgabe der wichtigsten europäischen Messe für die Kreuzschifffahrt in Hamburg zum vierten Mal vergeben. Interschalt setzte sich gegen zwei weitere nominierte Mitbewerber durch.

„Wir sind glücklich und stolz, in diesem Jahr auf der Seatrade Europe 2013 den Titel „Supplier of the Year“ erhalten zu haben.“



Interschalt-CEO Robert Gärtner (Mitte) nahm die Auszeichnung entgegen

Beständig arbeiten wir daran, den Schiffsbetrieb mit Software- und Automationslösungen zu optimieren. Die Schifffahrt muss noch effizienter und sicherer werden, um Schäden für Menschen, Umwelt und Wirtschaft zu vermeiden. Mit unserem neuen Fleet Operation Center können wir einen wichtigen Beitrag dazu leisten“ so Interschalt CEO Robert Gärtner. ■

Internetplattform der ZKR und ihrer Partner

LNG-Projekte in der Binnenschifffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und ihre Partner National LNG Platform, LNG-Initiative Nordwest, MariTIM, Pro Danube Management GmbH (LNG Masterplan Rhein-Main-Donau) und TaskForce LNG Noord-Niederlande/Energy Valley haben eine neue Internetplattform gestartet.

Diese Website präsentiert alle LNG-Projekte, die in der europäischen Binnenschifffahrt bereits realisiert wurden, derzeit umgesetzt werden oder geplant sind.

Die Reduzierung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen stellt für die Binnenschifffahrt eine wichtige Priorität dar. Die Nutzung von LNG als alternativer Treibstoff ist eine der Schlüsselinitiativen zur Verwirklichung dieses Vorhabens. Die Einführung dieses neuen Treibstoffs in der Binnenschifffahrt ist für das Gewerbe mit einer komplexen Übergangsphase verbunden, die eine optimale Abstimmung der zahlreichen Initiativen erfordert. Dies verlangt nach verbesserten

Informationen und einer Erleichterung der Kontakte zwischen den einzelnen Akteuren in Wirtschaft, Verwaltungen und Politik.

Aufgrund des wachsenden Bedarfs an Sichtbarkeit und Transparenz der stetig steigenden Zahl an LNG-Aktivitäten entlang der europäischen Wasserstraßen haben die ZKR und ihre Partner im Frühjahr 2013 die Einrichtung einer umfassenden Datenbank in Angriff genommen. Diese Datenbank wird nun über die Internetplattform zugänglich gemacht. Für das Gewerbe ist aufgrund ihrer Lancierung mit erheblichen Synergieeffekten zu rechnen. Für die Gestaltung der Plattform zeichnet die ZKR verantwortlich, die auch die Aktualisierung der Website gewährleisten wird. Sie unterstreicht damit ihre Bereitschaft, den Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren der Binnenschifffahrt zu erleichtern und so die Prosperität dieses Sektors zu fördern.

www.inlandnavigation.org/observatory/innovation-technologies/lng/ ■

DNV GL über LNG in der Binnengüter- und Flusskreuzschifffahrt

LNG ist eine attraktive Alternative und kann sogar Branding-Instrument sein

Nach der Fusions-Pressekonferenz der Klassifikationsgesellschaften Det Norske Veritas (DNV) und Germanischer Lloyd (GL) im September 2013 hat **Schiffahrts-Magazin**-Herausgeber **Friedbert Barg** zwei Fachexperten der neuen Gesellschaft DNV GL zur Bedeutung der Binnenschifffahrt für das Unternehmen und die Bedeutung von LNG für die Binnenschifffahrt befragt: **Tom Dorsman** und **Jan Tellkamp**.

Welche Bedeutung hat die nationale und internationale Binnenschifffahrt innerhalb von DNV GL?

Tom Dorsman: Der Binnenschifffahrt, sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene, kommt innerhalb DNV GL eine steigende Bedeutung zu. Betrachtet man den Wirtschaftsstandort Deutschland, so kann die Binnenschifffahrt den Liefer- und Transportverkehr auf den Autobahnen und Schienen nach wie vor entlasten. Eine Notwendigkeit, wenn man bedenkt, dass der Autobahnausbau und die Verlagerung auf die Schienen an seine Grenzen stoßen. Ein vernetztes Wasserstraßensystem, das die bedeutsamen Verkehrswege, wie den Rhein, die Donau, die Elbe und den Mittelkanal miteinander verbindet, ist bereits vorhanden. Zudem ist auf europäischer Ebene noch Potential für weitere Ausbaumaß-

nahmen der Binnenschifffahrt vorhanden. Binnenschiffe stellen mit über 1000 Tonnen Ladungskapazität anderen Verkehrsträgern gegenüber eine effektive wirtschaftliche Konkurrenz dar. DNV GL bietet als führende Klassifizierungs-, Zertifizierungs- und Beratungsgesellschaft ihre langjährige Expertise und ihr technisches Know-how an, um sicherzustellen, dass Binnenschiffe auf dem neuesten Stand der Technik sind und den aktuellsten Vorschriften entsprechen. Ziel ist es, die Effizienz der Schiffe und deren Betrieb zu optimieren.

In welchen Ländern – weltweit – ist DNV GL in der Binnenschifffahrt und ihrem Umfeld aktiv?

Tom Dorsman: Wir sind in Europa entlang der schiffbaren Binnenwasserstraßen aktiv, aber auch in Ägypten auf dem Gebiet der Nilkreuzfahrtschiffe und teilweise in Brasilien und Argentinien. Vereinzelt Projekte wurden in den letzten Jahren auch für Zentralafrika realisiert. Ziel ist es, die Effizienz der Schiffe zu steigern, die Schiffe selbst auf dem neuesten Stand der Technik zu halten und sicherzustellen, dass sie den aktuellsten Vorschriften entsprechen.

Gibt es dabei besondere geographische Schwerpunkte und haben Sie dort Niederlassungen oder Büros vor Ort?

Tom Dorsman: Geographische Schwerpunkte sind eindeutig die Rhein- und Donauanliegerstaaten in denen wir in der Regel mindestens eine, teilweise auch mehrere Niederlassungen haben, da hier die Aktivitäten im Bereich Neubau und Umbau von Binnenschiffen derzeit einfach am größten sind. Schwerpunktländer sind hierbei eindeutig die Niederlande und Deutschland.

Wie hoch ist Ihr Marktanteil in den westeuropäischen Binnenschifffahrtsländern?

Tom Dorsman: DNV GL hat in den westeuropäischen Binnenschifffahrtsländern heute einen Marktanteil von knapp 20 %.

Bei den Seeschiffen scheint die Obergrenze bei 18.000 TEU erreicht zu sein. Technisch, so wurde während der „Startpressekonzferenz“ der DNV GL Group gesagt, sei sicher noch mehr möglich, aber die nationalen und internationalen könnten an ihre Grenzen stoßen. Wo sehen Sie bei den Binnenschiffen – insbesondere in der Rheinschifffahrt - die Obergrenze erreicht?

Tom Dorsman: Entsprechend der Fahrwasserbedingungen haben wir momentan im Bereich der Abmessung die Grenze erreicht. Jedoch gibt es unter Umweltgesichtspunkten noch eine Menge zu tun, Stichwort Lean and Green. Gemessen an Tonnenkilome-

Anzeige

Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.

Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Das Abonnement der Printausgabe kostet € 54,- für 12 Ausgaben jährlich.

www.schiffahrts-magazin.de

tern ist die Binnenschifffahrt momentan das sauberste Transportmittel. Aber pro Einheit gibt es zum Beispiel im Vergleich zum LKW-Markt noch Verbesserungspotential. Hier steht die Binnenschifffahrt nicht still und investiert in Projekte rund um LNG als Brennstoff. Zudem ist die Chance groß, dass Wasserstoff als Treibstoff für Brennstoffzellen im Jahr 2025 kommerziell angewandt werden kann.

Blieben wir auf dem Rhein. Dort sind jetzt zwei mit LNG angetriebene Tankschiffe unterwegs. Wie sehen Sie die Zukunft von LNG in der Schifffahrt?

Jan Tellkamp: LNG steht im Focus der Binnenschifffahrt. Aus den BeNeLux-Ländern kommt ein verstärktes Interesse, dies auch technisch und wirtschaftlich umzusetzen. Neben vereinfachten Abläufen in den Genehmigungsverfahren ist ein leichter Zugang zum Treibstoff wesentlich. Gerade Binnenschiffe können im Vergleich zu Seeschiffen grundsätzlich leichter von der sich entwickelnden Versorgungsinfrastruktur erreicht werden – sei es per Tankcontainer, fester Installation, Tank-LKW oder Bunkerbarge. Heutzutage gibt es weder harmonisierte Vorgehensweisen zur Entwicklung von Bunkerstationen noch technische Harmonisierung. DNV GL stellt mit den „Recommended Practice for the development and operation of LNG bunkering facilities“ einen Rahmen zur Verfügung, der die Entwicklung und die Operation erleichtern wird. Motorenseitig ist die Technologie auch vorhanden. Damit sind die notwendigen technischen und logistischen



Jan Tellkamp

Grundvoraussetzungen gegeben, dass LNG sich auch für die Binnenschifffahrt als eine attraktive Alternative zu schwefelarmen Diesel etabliert.

Tom Dorsman: DNV GL ist in der Regel-Entwicklung für Binnenschiffe mit LNG als Brennstoff marktführend. Die Regeln werden zusammen mit anderen Klassifikationsgesellschaften, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und Vertretern von Rheinstaatens geschrieben. Derzeit wird an der Finalisierung der neuen LNG-Regeln für die Binnenschifffahrt (GULFIV) „Guidelines for Use of LNG as Fuel for Inland waterway Vessels“ mit Hochdruck gearbeitet.

Könnte LNG – neben Tank- und Frachtschiffen - auch ein Thema für die Flusskreuzschifffahrt sein?

Jan Tellkamp: DNV GL stellt mit den „Recommended Practice for the development and operation of LNG bunkering facilities“ einen Rahmen zur Verfügung, der die Entwicklung und die Operation von LNG Bunkering-Prozessen erleichtern wird. Zudem erzeugt LNG weniger Ruß und Gasmotoren sind leiser. Darüber hinaus kann der Betreiber „LNG“ als Branding-Instrument benutzen, um das Umweltbewusstsein auf Flusskreuzschifffahrten zu unterstreichen.

Wo könnten dort besondere technische Probleme entstehen?

Jan Tellkamp: Technische Herausforderungen gibt es bei der Steuerung und Regelung der Motoren, denn Gasmotoren haben ein anderes Antwortverhalten als Dieselmotoren. Dies zu lösen ist Aufgabe der Automation und des Trainings der Brückenbesatzung.

Kann der DNV GL auch im Vorfeld, also schon bei der Planung eines Neubaus, bei der Problemlösung helfen?

Tom Dorsmann: Ob Binnenschiffe für den Transport von Trockenfracht, Containern, Projektladung, Binnentanker oder Fahrgastschiffe – DNV GL bietet für die Binnenschifffahrt umfassende technische Beratungsdienstleistungen. Das Beratungsunternehmen FutureShip gehört zu DNV GL und bietet Designoptimierung in der Entwicklungsphase und Energieeffizienz-Steigerung für Schiffsneubauten und bereits fahrende Schiffe.

Jan Tellkamp: DNV GL unterstützt Unternehmen und Behörden durch eine Reihe von Dienstleistungen darin, LNG als Quelle von sauberer und zuverlässiger Energie zu nutzen:

- Risiko-basierte Verifizierung
- Qualifizierung neuer Technologien
- Integriertes Risikomanagement für Unternehmen
- Sicherheits-, Gesundheits- und Umweltschutzmanagement
- Risikomanagement komplexer Projekte
- Risikomanagement für Anlagen
- Klassifizierung von Schiffen und Offshore-Bauwerken
- Untersuchungen und technischen Analysen, wie z. B. Ausbreitungsrechnungen und Modellierungen
- Qualitätsanalyse von Schiffstreibstoffen

DNV GL's Aktivitäten im Zusammenhang mit LNG begannen seitens DNV vor etwa 50 Jahren, als eine LNG-Forschungsgruppe ins Leben gerufen wurde. Seitdem ist DNV GL an der Spitze der Technologie-Entwicklung in diesem Sektor. DNV GL's Expertise ist eng verbunden mit der Entwicklung des Moss Kugeltanks. Der erste gewellte Membrantank wurde von einem DNV Forschungsteam 1962 entwickelt. DNV's Dienstleistungen, Kompetenzen und Erfahrungen bestehen entlang der gesamten LNG Transport- und Wertschöpfungskette.

DNV ist in mehr als einem Drittel aller laufenden LNG Terminal Entwicklungen eingebunden. Mehr als 20 Prozent der LNG Tanker haben DNV Klasse, von der kleinsten Einheit „Pioneer Knutsen“ mit 1.100 m3 Ladungsvolumen bis zu LNG-Tankern der Q-Flex Klasse mit 216.000 m3 Ladungsvolumen. ■



Tom Dorsmann



Im Eistank können Modellschiffe mit Modelleisdicken bis zu 8 cm getestet werden

Tag der offenen Tür zum Jubiläum

100 Jahre Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt

Sämtliche Einrichtungen der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt konnten am Tag der offenen Tür, zu dem die HSVA am 14. September 2013 zu ihrem 100-jährigen Bestehen lud, bestaunt werden. In einem Rundgang konnten Versuche an sämtlichen Stationen live erlebt werden. Der Weg führte zunächst durch ein Modellager mit Platz für ca. 250 Schiffmodelle, weiter zur Modellfräse. Dort werden die Modelle innerhalb von zwei bis drei Tagen aus Abachiholz, das zuvor verleimt

wurde, gefräst. Der Fräskopf arbeitet dabei von einem Computer gesteuert millimetergenau nach einem Datensatz. Nachdem die Schiffsmodelle endbearbeitet und lackiert wurden, gehen diese zur nächsten Station in die Modell-Vorbereitungshalle. Dort werden sie mit den benötigten Komponenten wie einem kleinen Elektromotor für den Antrieb, einem Modellpropeller sowie der benötigten Messtechnik ausgestattet. Ein sogenanntes Dynamometer misst dabei die Drehzahl, den Schub und den Leistungsbedarf. Je nach

Versuch werden eventuell noch Rudermaschinen oder Flossensteuerungen eingebaut. Die nächste Station ist das Kernstück der HSVA: der 300 m lange und 6 m tiefe Schlepptank. Dort finden hauptsächlich Versuche zur Ermittlung von Widerstand und Leistungsbedarf statt. Auch Seegangs- und Manövrierversuche werden dort durchgeführt. An der nächsten Station wird es auf einmal eisig: der Eistank der HSVA ermöglicht bei Lufttemperaturen bis zu -25°C und Wassertemperaturen von $-0,2^{\circ}\text{C}$ die Erprobung von Schiffen und Offshorestrukturen in Eisgebieten. Die Modelleisdecke kann dabei bis zu 8 cm betragen. Dem Eistank folgt ein weiteres Highlight der Versuchsanstalt: der Kavitationstunnel HYKAT. Kavitation ist ein für die Schifffahrt wichtiges physikalisches Phänomen. Wasserteilchen verdampfen infolge starken Unterdrucks schlagartig und können dabei enorme Kräfte entwickeln, die zu Zerstörungen am Propeller und anderen Teilen führen können. Im Kavitationstunnel können die Modellpropeller auf ihr zu erwartendes Verhalten bezüglich Materialzerstörung, Vibrationsanregung und Geräuschentwicklung getestet werden, bevor man sie in Großversion bauen lässt. Dabei durchfließen 1,5 Millionen Liter Wasser den Ringkanal bei Geschwindigkeiten bis zu 45 km/h.

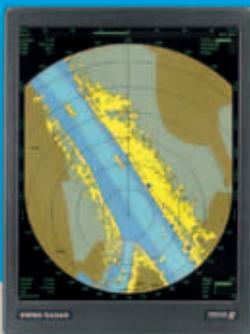
Schautafeln mit Erklärungen waren an jeder einzelnen Station aufgebaut, um Laien sowie Fachleuten einen Einblick in die Versuchsanstalt gewähren zu können. Nach dem Rundgang konnten sich die Besucher in einem Festzelt austauschen, auch für das leibliche Wohl war gesorgt. Der Tag der offenen Tür der HSVA war gut besucht.

Seit ihrer Gründung im Jahr 1913 hat die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt an unzähligen Neubauten und Forschungsprojekten mitgewirkt. Sie zählt zu den international renommiertesten maritimen Forschungseinrichtungen, der Kundenstamm aus Werften und Reedereien erstreckt sich mittlerweile über die ganze Welt. Dabei sind hauptsächlich Fragestellungen der Schiffshydrodynamik Kernkompetenz. Neben Widerstands- und Propulsionsversuchen um die benötigte Leistung und das Verhalten der Komponenten beim Neubau eines Schiffes abschätzen zu können, stehen ebenso Seegangs- und Manövrierversuche, die in der großen Schlepprinne möglich sind. Das Eisbecken für die Ermittlung des Eisbrechverhaltens steht der HSVA auf ihrem Gelände in der Bramfelder Straße in Hamburg zur Verfügung. Das Verhalten von Offshorestrukturen ist ebenso Gegenstand der Arbeiten. Neben möglichst genauen Prognosen für einzelne Schiffsentwürfe stehen ebenso empirische

Anzeige

PRECISION
NAVIGATOR //

SWISS RADAR



Der neue Precision Navigator II

Vereint Radar, Inland AIS und ECDIS Karte in Perfektion

Das multifunktionale Navigationssystem, das keine Wünsche offen lässt

In drei attraktiven Versionen verfügbar



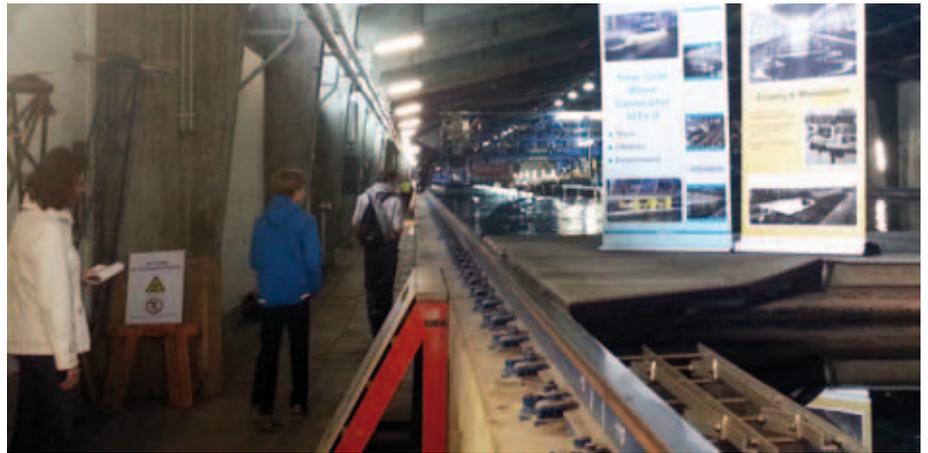
S schwarz technik

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

Formeln für den Entwurfsprozess, die in der HSVA entwickelt wurden.

Die hundertjährige Geschichte der HSVA führt ebenso durch die deutsche Geschichte: in den ersten Jahrzehnten war die Erforschung von Kriegsschiffen wichtigster Gegenstand. Vor allem im Bereich der Kavitation an U-Booten, die es für die Schleichfahrt zu erforschen galt, wurde der Grundstein für die Forschung im Kavitationsbereich gelegt, der bis heute eine hohe Relevanz in der HSVA hat. 1932 wurde von der HSVA eine erste internationale Konferenz zur Schiffshydrodynamik ins Leben gerufen, die bis heute als International Towing Tank Conference (ITTC) eine wichtige Funktion im Schiffbau einnimmt. Das Kriegsende 1945 war zunächst auch das Ende für die HSVA, da diese hauptsächlich im militärischen Bereich tätig war und eine Weiterarbeit in diesem Bereich selbstverständlich verboten wurde. Im Jahr 1951 wurde der Errichtung einer neuen HSVA durch die britische Militärbehörde zugestimmt, somit war der Grundstein für die HSVA, wie sie heute existiert, gelegt. Nach und nach wurden ein Manövrierebecken, eine Flachwasserrinne, ein Umlauf-tank und weitere Einrichtungen installiert. Der große Schlepptank mit zunächst 200 m Länge wurde Ende der 50er-Jahre erbaut. Da eisgehende Schiffe vermehrt Gegenstand der Forschung wurden, wurde in den 80er-Jahren das Eisbecken mit 78m Länge, 10m Breite und 5m Tiefe errichtet, welches heute noch weltweit eines der größten Eisbecken in der Schiffbau-forschung ist. Im Hydrodynamik- und Kavitationstunnel HYKAT, der ebenfalls in den 80er-Jahren errichtet wurde, können bis zu 12m-lange Schiffsmodelle mit Propellern von maximal 25 cm Durchmesser getestet werden. Einzigartig ist auch die von Dipl.-Ing. Jürgen Friesch, seit 2004 Leiter der HSVA, initiierte Installation eines Seitenwellenerzeugers in der großen Schlepprinne. Diese wurde 2011 eingebaut und ist weltweit einzigartig.

Seit den 90er-Jahren gibt es dabei auch einen eigenen Bereich, der sich mit numerischen Methoden beschäftigt. Mittels Computational Fluid Dynamics (CFD) ist die Umströmung an Schiff und Propeller über Computersimulationen möglich. Dies ist ebenso Teil der Forschungen. Der große Vorteil dieser CFD-Programme ist neben den eingesparten Kosten für die Modellversuche für Werften und Reedereien, das Wegfallen der Maßstabeffekte bei diesen. Bei der Umrechnung der gemessenen Kräfte vom Schiffsmodell zum realen Schiff kann nur die Froudezahl, nicht aber die Reynoldszahl (Zähigkeitskräfte) berücksichtigt wer-



Der große Schlepptank mit Seitenwellenerzeuger

den. Hierfür werden empirische Formeln für eine bestmögliche Näherung an zu erwartende Werte verwendet, eine gewisse Ungenauigkeit ist dabei immer Teil der Berechnungen. Diese Grundproblematik kann durch den Einsatz von CFD-Programmen umgangen werden. An der HSVA werden diese in Forschungsprojekten entwickelt. Mit Entwicklung der CFD-Programme war z.B. der Bau von Swath-Schiffen möglich, wo Propeller und Rumpf aufs Genaueste aufeinander abgestimmt werden müssen, da kleinste Abweichungen sehr große Leistungsverluste bedeuten können.

Neben der HSVA in Hamburg und der SVA in Potsdam gibt es in Deutschland noch die DST, welche in Duisburg mit Schwerpunkt im Binnenschiffbereich tätig ist. An der Versuchsanstalt der TU Berlin finden hauptsächlich nur noch Versuche für Forschung und Lehre statt. Europa-weit sind vor allem noch die SSPA in Göteborg sowie die Versuchsanstalt in Wien zu nennen. Am 2. November 2013 findet im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven ein Sprechtag der Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG) zu „Schiffbau-Versuchsanstalten in Deutschland – Vergangenheit-Ge-genwart-Zukunft“

statt. Neben Vorträgen zur Geschichte und aktuellen Situation der einzelnen Schiffbau-Versuchsanstalten gibt es auch Vorträge darüber, welche Rolle die Versuchsanstalten aus Sicht der Werften heute noch einnehmen. Abgerundet wird die Veranstaltung durch einen Vortrag mit dem Titel „Zukünftige Märkte der europäischen maritimen Industrie“. Darin wird eine aktuelle Studie der Europäischen Kommission zu kurz- bis mittelfristigen Marktprognosen der maritimen Zuliefererindustrie sowie den einzelnen Teilmärkten vorgestellt.

Das vollständige Programm finden Sie unter www.stg-online.org.

Das Schifffahrts-Magazin wird in der Dezember-Ausgabe über die Veranstaltung berichten.

Sabo Krebs ■

— Anzeige —

WERNZ GMBH

Generatoren-Motoren-Stromerzeuger

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schifffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen
oder Hydraulikaggregaten

können Sie uns gerne ansprechen!

Egal für welche Anwendung, Sie bekommen

fast alle Motoren von uns,

die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen.

Reparaturen an Bord, sei es mechanisch oder elektrisch,

führen wir mit unserer langjährigen Erfahrung fachgerecht durch.

Besuchen sie uns doch mal auf unserer Homepage.

Haben Sie noch Fragen?

Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!

Sperlingweg 10

88623 Lambertheim

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

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

E-Mail: Wernz@Wernz-GmbH.de

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

www.Wernz-GmbH.de

Sonderausstellung „Schiffbau zur Zeit der Hanse“ im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg

Von Schiffen in Klinkerbau und wie man sie dicht kriegt

Von Petra Grünendahl

Da Schiffe früher aus Holz gebaut wurden, wurden Handwerker wie Zimmermann, Segelmacher oder Seiler gebraucht. In Norden Europas hatte sich im Schiffbau die Klinkerbauweise entwickelt, die dann auch während der Hanse für Koggen Anwendung fand. Die Kogge diente vor allem dem Handel und war das bedeutendste Seeschiff der Hanse. Der Schiffbau war vor allem in Küstenstädten eine wichtige, prestigeträchtige Angelegenheit. Viele Gewerke (Handwerksberufe) waren nötig, vielen Menschen bot der Schiffbau einen sicheren Arbeitsplatz. Was man zum Beispiel unter einem Kalfaterer oder einem Löffelbohrer versteht, kann man zur Zeit in Duisburg-Ruhrort erkunden.

Das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburgs Hafenstadtteil hat jüngst eine neue Sonderausstellung eröffnet. Sie zeigt den „Schiffbau zur Zeit der Hanse“, also der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts bis Mitte des 17. Jahrhunderts. In dieser Zeit prägte der Städtebund der Hanse den Handel auf der Nord- und Ostsee sowie in den Binnenhäfen, deren Verbindung ihr schließlich die Vorherrschaft in Handel und Transport sicherte. Die Hanse war aus

Kaufmannsgilden entstanden. Die Farben der Hanse, Weiß und Rot, finden sich auch heute noch in den Stadtwappen ehemaliger Hansestädte. So auch in Duisburg, das zwischen 1407 und 1669 wie auch andere Städte im Rheinland als Handelsplatz Mitglied der Hanse war.

2011 zur „Hanse Sail“ zusammengestellt

Die ursprüngliche Ausstellung hatte die Regionalgruppe Rostock der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte um ihren Leiter Egon Wirth zusammengestellt. Anlässlich der „Hanse Sail“ war sie 2011 im dortigen Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum erstmals einem Publikum präsentiert worden. Die Schiffe, ihre Einsatzgebiete und ihr Bau werden detailliert und anschaulich in Bildern, Texten und Werkzeugen erklärt. Eine ganze Dokumentation in Bild, Text und Video gibt es auch vom Nachbau der „Poeler Kogge“, deren Bau ursprünglich auf 1354 datiert worden war.

„Wir haben diese Ausstellung um einige Exponate aus unserer Sammlung erweitert“, erzählte Dr. Bernhard Weber, Leiter des Binnenschifffahrtsmuseums. Aber nicht nur das: Erweitert haben die Ruhrorter die Sonderschau zusätzlich auch um



Dr. Bernhard Weber, Leiter des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt, neben dem Kartonmodell einer Kogge, das Hans Loh (Duisburg) zusammen mit Thomas Reys (Erkrath) und Rudolf Voigt (Bochum) gebaut hat. Foto: P. Grünendahl

einige praktische Elemente. Neben einem 192-Teile-Puzzle des Ausstellungsplakates gibt es zwei unterschiedliche Bastelbögen, mit denen Kinder Hansekoggen nachbauen können.

Geklebt, nicht geklinkert ...

Richtig anschaulich wird es, wenn der Besucher selbst Hand anlegen kann. Die AG Kartonmodellbau um Hans Loh hatte nach Planunterlagen eines Rostocker Verlages in nur zwei Wochen das Schiffsmodell einer Kogge im Maßstab 1:25 aus Kartonagen zusammengebaut. Dieses Schiffsmodell soll ab dem 3. November an jedem ersten Sonntag im Monat nachgebaut werden. Vor Ort wird der Duisburger Modellbauer jeweils ab 11 Uhr Tipps und Hilfestellung geben und den Bau durch Museumsbesucher fachlich begleiten. „Der Bau zeigt, wie schlicht die Konstruktion damals war“, so Museumsleiter Weber.

Die Hansekoggen waren Seeschiffe und nur in Küstennähe auch in Binnengewässern unterwegs. Für die Binnenschifffahrt baute man schon damals und auch innerhalb des Hansebundes andere Schiffstypen. Schiffstypen wie zum Beispiel der Holk, die Karacke, das Kraweel oder Viermaster werden in der Ausstellung ebenfalls gezeigt und erläutert.

Die Sonderschau in der Galerie läuft bis zum 23. März 2014 und ist zu den Öffnungszeiten des Museums zu besichtigen: Dienstags bis Sonntags zwischen 10 und 17 Uhr (Montags ist Ruhetag). Weitere Infos gibt es unter www.binnenschifffahrtsmuseum.de. ■



Eine Zeichnung zeigt den Kalfaterer bei der Arbeit.

Neue Lagerhalle in Brake Optimierung logistischer Abläufe

Der Niedersachsenkai in Brake, der vornehmlich dem Umschlag von Stahlprodukten, Windkraftkomponenten und Projektladung dient, wurde in seiner Funktionalität durch den Neubau einer 8.000 m² großen Lagerhalle durch die J. Müller Aktiengesellschaft (J. Müller AG) ergänzt. Hierdurch sollen betriebliche Abläufe weiter optimiert werden.

Die „Halle Nord“ wird primär der Lagerung von Stahlprodukten wie Drahtrollen, Edelstahlcoils oder auch normalen Stahlcoils sowie von Projektladung dienen. Letztere kann aus unverpackten oder verpackten Maschinen- oder Anlagenteilen bestehen, die üblicherweise in eigens dafür angefertigten Holzverpackungen angeliefert werden.

Zunehmend zeigt sich nach Angaben der J. Müller AG die Tendenz im Stahlbereich, dass Schiffsladungen aus verschiedenen Stahlprodukten zusammengestellt werden, von denen einige im Freien gelagert werden können, andere aber wettergeschützt in einer Halle gelagert werden müssen. Auch Projektladungen werden bis zur Verschiffung über den Niedersachsenkai häufig gedeckt gelagert.

Bislang mussten für diese Teile jedoch die vorhandenen Hallenkapazitäten an der Nordpier genutzt werden, was dazu führte, dass entweder ladende Schiffe verlegt oder die Komponenten per LKW innerhalb des Hafens umgefahren werden mussten.

Zur Vereinfachung der Abläufe und aus Gründen des Umweltschutzes hat die J. Müller AG Anfang 2013 entsprechend beschlossen, für eine Investitionssumme von 3,2 Millionen Euro eine eigene Lagerhalle für die Umschlagsaktivitäten des J. Müller Breakbulk Terminal am Niedersachsenkai zu bauen. ■

Erinnerung an 100 Jahre Stahlproduktion in Rheinhausen

Gedenktafel auf logport I in Duisburg eingeweiht

Die Duisburger Hafen AG hat sich entschlossen, das historische Tor 1 des ehemaligen Stahlwerks in Duisburg-Rheinhausen angemessen wieder herzurichten. Dazu beauftragte die Hafengruppe das renommierte Architekturbüro RKW (Rhode Kellermann Wawrowsky Architektur + Städtebau).

Die Gedenktafel, die gemeinsam von der Duisburger Hafen AG und der ThyssenKrupp AG eingeweiht wurde, erinnert an die dortige Stahlproduktion von 1893-1993 sowie an den Wandel des Areals zum Logistikstandort seit 1998.

„Ich freue mich sehr, dass wir diese Einweihung vornehmen können“, sagte Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, vor der offiziellen Enthüllung. „Mit der Gedenktafel erinnern wir an die vielen Menschen, die im Laufe der Zeit hier beschäftigt waren. Wir wollen den Blick

gleichzeitig aber auch in die Zukunft richten. Hier sind heute schon so viele Arbeitsplätze entstanden wie noch zu Zeiten des Stahlwerks Mitte der 1980er Jahre“.

Dr. Heinrich Hiesinger, Vorstandsvorsitzender der ThyssenKrupp AG, betonte: „Dieser Ort steht dafür, dass der Strukturwandel des Ruhrgebiets erfolgreich sein kann. Er steht dafür, dass es gelingen kann, die wirtschaftliche Basis einer Region grundlegend zu verändern – so schmerzhaft solche Prozesse auch sein können“.

Auf dem 265ha großen logport I-Gelände haben sich inzwischen rund 50 Unternehmen, darunter zahlreiche Weltkonzerne wie Kühne & Nagel, DB Schenker oder Siemens, angesiedelt. Das komplette Areal ist vollständig vermarktet, über 4.000 direkte Arbeitsplätze sind hier seit 1998 neu entstanden. ■



Die Gedenktafel auf dem Gelände des ehemaligen Stahlwerks in Duisburg-Rheinhausen. Foto: duisport

Hafen Dresden verbindet Luft und Wasser

Rumpf und Cockpit für Airbus A380 verladen



Im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt, der bekannt ist für den Umschlag von schwergewichtigen Anlagen und Projektladungen wie Turbinen, Transformatoren und Maschinenteilen, ging es Ende September heiß her: Am 23.09.2013 wurden der Rumpf und das Cockpit des Airbus A380 verladen.

In der Nacht vom 21. zum 22. September wurden die zwei Flugzeugteile mit Schwerlastfahrzeugen der Spedition Kübler GmbH von den Elbe Flugzeugwerken am Dresdner Flughafen

zum Hafen Dresden gebracht. Mit 2 Mobilkränen erfolgte am 23.09.2013 der Umschlag in ein Binnenschiff der Imperial BARIS GmbH. Auf der Wasserstraße Elbe gelangten die Flugzeugteile nach Hamburg. Aufgrund der gigantischen Abmessungen des Rumpfes – Durchmesser 9,30 Meter – war eine präzise Planung und enge Abstimmung zwischen allen Beteiligten notwendig. Der Transport sollte bereits im Juni 2013 stattfinden, musste aber aufgrund des Hochwassers verschoben werden. ■

Mannheimer Häfen

Wasserseitiger Güterumschlag gestiegen

In den Mannheimer Häfen wurden im September 2013 insgesamt 697.814 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Im Vergleichsmonat des Vorjahres waren es 640.184 Tonnen Güter (+ 9 Prozent).

Gegenüber September 2012 ist der Umschlag der Düngemittel von 118 Tonnen auf 472 Tonnen (+ 300 Prozent) gestiegen. In der Gütergruppe Steine und Erden gab es einen Zuwachs von 21.750 Tonnen (51,16 Prozent) Umschlag per Schiff. Die Gütergruppe Erdöl, Mineralerzeugnisse und Gasen legte um 33,99 Prozent von 38.291 Tonnen auf

51.305 Tonnen zu. Einen Zuwachs von 27,73 Prozent erzielte der Umschlag von Festen mineralischen Brennstoffen.

Weiterhin hat der Umschlag von Waren der Gütergruppen Eisen, Stahl und NE-Metalle (27,10 Prozent) und Erze und Metallabfälle (8,30 Prozent), Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter (6,73 Prozent) und andere Nahrungs- und Futtermittel (2,61 Prozent) zugenommen. In den Gütergruppen Chemische Erzeugnisse (-17,62 Prozent) und Land- Forstwirtschaftliche und andere Er-

zeugnisse (-44,98 Prozent) ist ein Rückgang zu verzeichnen.

Bezogen auf 20-Fuß-Container stieg der Umschlag von 10.825 TEU im September 2012 auf eine Gesamtstückzahl von 11.214 TEU im September 2013 (3,59 Prozent). Der wasserseitige Containerverkehr wuchs in der Tonnage von 94.212 Tonnen auf 98.935 Tonnen (5,01 Prozent).

Der durchschnittliche Wasserstand lag im September 2013 bei Rheinpegel Mannheim 2,77 Meter und somit um 0,11 Meter unter dem Durchschnittspegel im September 2012 mit 2,88 Meter. ■

duisport empfängt chinesische Delegation und Staatsfernsehen zur Ankunft des „Yuxinou-Zugs“

1. Containerzug aus China in Duisburg

Mit einem großen Empfang wurde heute im Duisburger Hafen die Ankunft des regelmäßigen Containerzuges zwischen dem zentralasiatischen Chongqing und Duisburg gefeiert. Anlass war das starke Interesse chinesischer Medienvertreter und des Staatsfernsehens an der „Yuxinou“-Schienenverbindung zwischen Asien und Europa und speziell dem Duisburger Hafen als Zielpunkt. Der Zug, der nur 16 Tage für die Fahrt zwischen den beiden Wirtschaftsmetropolen benötigt, war vor gut zwei Jahren als erster Zug zwischen China und Deutschland mit einem Rundlauf pro Woche gestartet. Inzwischen hat sich die Zahl der wöchentlichen Abfahrten auf drei erhöht – mit weiterhin positiver Wachstumsperspektive. „Der Zug ist doppelt so schnell wie der Transport auf dem Seeweg, aber nur halb so teuer wie die Luftfracht. Auf chinesischer Seite wird er bereits als neue Seidenstraße bezeichnet“, sagt Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, vor Stadt- und Medienvertretern aus Chongqing sowie zahlreichen Gästen der Stadt Duisburg und Teilnehmern deutscher sowie chinesischer Unternehmen aus dem Hafen und der Region.

Die Verbindung hat das internationale Netzwerk duisports erweitert. „Der Hafen rückt dadurch noch stärker in den Blickpunkt globaler Lieferketten, stärkt Duisburg als führenden Logistikstandort und wirkt sich

perspektivisch positiv auf die Beschäftigung aus“, betont Staake. Großes Potenzial bescheinigt auch Daoyi Ding, stellv. Generaldirektor des Informationsbüros aus Chongqing: „Chongqing ist mit mehr als 30 Millionen Einwohnern eines der am schnellsten wachsenden Ballungsgebiete der Welt. Die Zugverbindung bietet unheimliche Möglichkeiten in Bezug auf den kulturellen und wirtschaftlichen Austausch zwischen China und Europa“.

Zahlreiche Unternehmen aus der Elektro-, Computer- und Hightech-Industrie, beispielsweise der US-Hersteller Hewlett Packard (HP), der taiwanische Zulieferer für elektronische Geräte Foxconn oder der ebenfalls taiwanische Computerhersteller Acer, aber auch Automobilhersteller und -zulieferer sowie Maschinenbau-Unternehmen haben in der „Lichterstadt“ am Yangtsekiang ihre Produktionsstätten. Daoyi Ding: „Die Ankunft mitten in Deutschland und die Möglichkeit, Waren von hier aus weiter zu verteilen, macht den Containerzug für die bei uns ansässigen Produktionsfirmen sehr attraktiv.“ „Duisburg als Chinaexperte mit seiner langjährigen Städtepartnerschaft mit Wuhan baut damit seine Pole Position als Logistikkreuzung weiter aus. Das birgt gegenwärtig und insbesondere perspektivisch enorme Vorteile für den Wirtschaftsstandort, die Außenwirtschaftsförderung sowie die hiesige Arbeitsplatzentwicklung“,

betont Oberbürgermeister Sören Link. Entwickelt wurde die 10.300 Kilometer lange transeurasische Verbindung durch China, Kasachstan, Russland, Weißrussland, Polen und Deutschland von DB Schenker Rail und Trans Eurasia Logistics, einem 2008 gegründeten Joint Venture der DB AG und der russischen Eisenbahnen RZD, als Alternative zur viel befahrenen und 2.000 Kilometer längeren Nordroute über die transsibirische Eisenbahn. Auch der Hersteller HP, der mit dem Zug von Chongqing aus hochwertige Elektronik und Computertechnik nach Duisburg transportieren lässt, war eingebunden. Die Vorteile liegen auf der Hand: So dauert allein das Überführen der Container von Chongqing zu einem chinesischen Seehafen etwa drei Tage. Ein Zeitraum, in dem der Zug Richtung Duisburg bereits die Hälfte seines Laufweges durch China hinter sich. Die Ladekapazität pro Zug beträgt 41 bis 50 Vierzig-Fuß-Container. Die Laufzeit beträgt nur 16 Tage und ist damit in etwa doppelt so schnell wie ein Transport auf dem Seeweg. Auch für die Sicherheit ist gesorgt: Jeder einzelne Container wird während der gesamten Transportdauer durchgängig per GPS-System überwacht.

„Eine direkte transkontinentale Zugverbindung nach China stellt eine interessante Angebotsergänzung zum Seetransport dar“, ist Erich Staake vom weiteren Erfolg der Chongqing-Duisburg-Relation überzeugt. ■



Erich Staake (Vorstandsvorsitzender Duisburger Hafen AG), Sören Link (OB Stadt Duisburg) und Daoyi Ding (stellv. Direktor des Informationsbüros der Stadtregierung Chongqing) empfangen den „Yuxinou-Zug“. Foto: duisport/ Rolf Köppen

Vier Mitarbeiter je 25 Jahre dabei

100 Jahre WSA-Kompetenz

Sie sorgen mit den Kolleginnen und Kollegen im Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) dafür, dass Fracht- und Personenschiffe möglichst ohne Schwierigkeiten auf der Donau zwischen Kelheim und der österreichischen Grenze fahren können: Amtsleiter Rolf Diesler, Robert Ebenhöch, der Sachbereichsleiter für die Unterhaltung der Donau, Helmut Rubenbauer, Wasserstraßenüberwachung, und Schifffahrtssachbearbeiter Hans Kerber. Zusammen arbeiten sie bereits seit 100 Jahren für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Bei einer kleinen Feierstunde im WSA wurden sie am Montag für je 25 Jahre Dienst ausgezeichnet. Rolf Diesler ist ein Sohn von Rhein und Mosel. In Koblenz geboren und aufgewachsen, hat der Bauingenieur einen geradlinigen Weg in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zurückgelegt - mit so herausragenden Projekten wie dem Mittelrheinausbau oder der Planung von Schleusen an der Mosel. Seit 1999 leitet Diesler das WSA Regensburg. Detlef Aster, der als Vertreter des Bundesverkehrsministeriums die Dankurkunde überreichte, zählte die großen Aufgaben auf. Neben der derzeit laufenden bundesweiten Umstrukturierung der Verwaltung sind das in Regensburg speziell der Donauausbau und der Unterhalt von Bauwerken wie zum Beispiel Wehr und Schleuse Kachlet in Passau.

Robert Ebenhöch kam 2005 an das WSA Regensburg, zuvor war er beim WSA Nürn-

berg Leiter des Außenbezirks Nürnberg. Im Fachjargon werden Flüsse, die - analog zu Straßen - für Personen- und Güterverkehr genutzt werden, Wasserstraßen genannt. Jedes WSA hat seinen Bereich in Außenbezirken aufgeteilt, die sich - wie ein Bauhof - um die Flüsse kümmern.

Einen ähnlichen Hintergrund wie Ebenhöch hat Helmut Rubenbauer: Seit 1991 arbeitet er am WSA Regensburg, zunächst als Leiter des Außenbezirks Regensburg, seit 2002 ist der Ingenieur für die Genehmigung und Überwachung aller Anlagen Dritter (wie Anlegestellen, Brücken oder Wassereinleitungen) an der Donau zuständig.

Hans Kerber kam 1994 an das WSA. Er fuhr früher selbst als Kapitän von Frachtschiffen auf Flüssen wie dem Rhein und dem Neckar und kennt daher die Sorgen und Nöte der Menschen, die die Wasserstraße Donau nutzen, wie kaum ein anderer.

Wie eng die Kollegen immer wieder auch mit anderen Fachbehörden zusammenarbeiten, zeigt der Donausüdkanal Regensburg: Er fließt direkt am Weltkulturerbe vorbei und, ist besonders stark frequentiert. Anwohner, Touristen, Freizeitsuchende, Schifffahrt und die verschiedenen zuständigen Behörden haben unterschiedliche Ansprüche. Das WSA ist im ständigen Dialog mit der Stadt, den Anlagenbetreibern, dem Hafen oder - unter anderem - auch den Nachbarn. Nur so ist das sichere Passieren und das Anund Ablegen der Fahrgastschiffe, Hotelschiffe und Sportboote möglich. ■



100 Jahre Kompetenz: Hans Kerber, Robert Ebenhöch, Helmut Rubenbauer und Amtsleiter Rolf Diesler vom WSA Regensburg (von links) arbeiten seit jeweils 25 Jahren für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Foto: privat

Im der Rahmen der EU-Studie für die Donau

619 ha Deichrückverlegung

Die im Rahmen der sogenannten EU-Studie geplanten Deichrückverlegungen an der Donau haben einen Umfang von 619 Hektar. Der Flächenumfang der geplanten Hochwasserrückhalteräume beträgt 3.760 Hektar. Dies geht aus der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hervor. Im Rahmen der EU-Studie seien die Grunderwerbskosten im Mittel mit 6,60 Euro pro Quadratmeter angesetzt worden. ■

Bericht der Bundesregierung Flutkatastrophe 2013 hat die von 2002 zum Teil übertroffen

Die Flutkatastrophe dieses Jahres hat „mit ihren verheerenden Ausmaßen die Hochwasserkatastrophe des Jahres 2002 zum Teil noch übertroffen“. Dies geht aus dem als Unterrichtung durch die Bundesregierung vorliegenden „Bericht zur Flutkatastrophe 2013: Katastrophenhilfe, Entschädigung, Wiederaufbau“ hervor.

Wie die Regierung darin schreibt, stellt der Bericht die Hochwasserlagen in den betroffenen Gebieten, die unmittelbar ergriffenen Maßnahmen zur Schadens- und Gefahrenabwehr und die bisher ermittelten Schäden vor. Dabei werde auch auf die Optimierung des Bevölkerungsschutzes und die aus dem Hochwasser 2002 gezogenen Lehren Bezug genommen. Schließlich werde das „von der Bundesregierung auf den Weg gebrachte und mit den Ländern abgestimmte Maßnahmenbündel an Sofort- und Aufbauhilfen vorgestellt, durch das den Betroffenen unmittelbar geholfen wurde und der Wiederaufbau ermöglicht wird“. ■

Dammverstärkung oberhalb Straubing Für ein höheres Sicherheitsniveau

Die großen Hochwässer von 1999, 2002 und 2005 wurden von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) zum Anlass genommen, die Dämme an der Donau einer Standsicherheitsberechnung nach aktuellem Standard zu unterziehen. Hierzu wurden die Donaudämme mit Hilfe von Bohrungen untersucht und die Standsicherheit nach den aktuellen Vorschriften nachgerechnet.

Als Ergebnis der Untersuchungen wurde festgestellt, dass der Donauseitendamm zwischen Donau und Laberableiter mit einer Innendichtung verstärkt werden muss. Dazu werden in einem speziellen Verfahren der anstehende Baugrund und ein Bindemittel miteinander vermischt. Die so entstandene ca. 60cm dicke Dichtwand verhindert eine Durchströmung des Damms und führt zu einer erheblichen Anhebung des Sicherheitsniveaus.

Die Gesamtstrecke beginnt ca. 700 m oberhalb der Staustufe Straubing und erstreckt sich über 2,2 km. Ende Oktober beginnen die Arbeiten. Der Dammkronenweg zwischen Donau und Laberableiter wird bis zur Fertigstellung im August 2014 gesperrt. Der Fahrradverkehr wird über die Kreisstraße SR10 geführt. Die Projektgruppe Dammsicherung, ansässig beim Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg, hat im Auftrag des Wasser- und Schifffahrtsamtes Regensburg die notwendigen Maßnahmen zur Dammverstärkung geplant. ■



Blick auf die Liegestelle



Nach 60 Jahren Standzeit wird die Schleuse auf den neuesten technischen Stand gebracht.

Schleuse Hilter im Dortmund-Ems-Kanal

Grundinstandsetzung beginnt

Es war nicht zu übersehen. Rechtzeitig ist sie fertig geworden, die neue Schleusenbrücke in Hilter. Diese wird nämlich benötigt, um mit der Grundinstandsetzung für die Schleuse beginnen zu können.

Bei der Grundinstandsetzung wird die Schleuse sozusagen „runderneuert“ und nach 60 Jahren Standzeit auf den neuesten technischen Stand aufgerüstet. Die Tore und die Antriebe werden erneuert. Tiefgegründete Kranstellflächen ermöglichen den Ausbau der alten und den Einbau der neuen Schleusentore. Vor dem Tor im Unterhaupt wird ein Stoßschutzbalken angeordnet.

Die komplette Elektro- und Nachrichtentechnik wird ersetzt. Die Technik wird in zwei

Gebäuden an den Häuptionen angeordnet. Die neue Brücke über die Schleuse dient bis Mitte 2014 ausschließlich für die Zuwegung der Baustellenfahrzeuge auf das Schleusengelände. Die alte Brücke hatte hier nicht die erforderliche Tragfähigkeit. Die neue Brücke ist mit Fahrzeugen bis 30 Tonnen befahrbar. Die Grundinstandsetzung ist wesentliche Vorleistung für den späteren Betrieb als fernbediente Schleuse. Die Bedienung erfolgt dann von der Fernbedienzentrale Meppen aus. Die Kosten für die Grundinstandsetzung betragen ca. 8 Mio. Euro.

Nach den Schleusen Varloh, Meppen, Hüntel, Dütthe und Bollingerfähr ist Hilter die sechste Schleuse an der DEK-Nordstrecke, die grundinstandgesetzt wird. ■

Von Februar 2014 bis April 2015

Schleuse Dietz außer Betrieb

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz wird vom Februar 2014 bis April 2015 die Schleuse Dietz durchgehend außer Betrieb nehmen. Dies ist notwendig um dringende Grundinstandsetzungsarbeiten durchzuführen. Die Ausschreibung der Baumaßnahmen läuft gegenwärtig. Die eigentlichen Bauarbeiten beginnen im Februar.

Aufgrund der Bauarbeiten wird die Schleuse Dietz in dieser Zeit für Motorboote und Fahrgastschiffe nicht passierbar sein. Damit mögliche Ausweichplätze unterhalb

Diez und Limburg erreicht werden können, bleiben die beiden Schleusen montags bis freitags bis zum 22.11.2013 geöffnet. An den Wochenenden im November ist auf Anfrage ebenfalls ein Schleusen möglich.

Ein Umtragen von Paddel- oder Ruderbooten ist in Dietz während der gesamten Bauzeit möglich. Wenn alle Arbeiten abgeschlossen sind, werden Nutzer der Lahn ab 2015 eine instandgesetzte und modernisierte Schleuse Dietz vorfinden, die den Vergleich mit einem Neubau nicht zu scheuen braucht. ■

Doppelfunktionale Spundwand dient als Grundwassersperre und gleichzeitig als Schiffsanlegestelle

Neue Erschließungsstraße im Magdeburger Hafen

In Zusammenarbeit von Landeshauptstadt Magdeburg, Magdeburger Hafen GmbH und der Landesanstalt für Altlastenfreistellung sind zur Revitalisierung des Südgeländes der ehem. Großgaserei Magdeburg im Rahmen der Erschließungsmaßnahme „Kraftwerk Süd“ eine Erschließungsstraße einschließlich Medienversorgung errichtet worden. Im Rahmen der Eröffnung der Erschließungsstraße am 07.10.2013 haben sich Landesumweltminister Dr. Hermann Onko Aekens und Wirtschaftsstaatssekretärin Dr. Tamara Zieschang über den Stand der Erschließung und Vermarktung informiert.

Das Südgelände der ehemaligen Großgaserei Magdeburg ist durch Teer- und Gaseabfälle hoch kontaminiert. Trotz der in 2004 abgeschlossenen Sanierung von sieben Teerseen war eine Revitalisierung und Vermarktung des Standortes aufgrund der noch vorhandenen Altlasten und der feh-

lenden Infrastruktur kaum denkbar. Dennoch haben sich die Magdeburger Hafen und die Landeshauptstadt Magdeburg gemeinsam mit der Landesanstalt für Altlastenfreistellung an die Entwicklung dieses Standortes gewagt: Dazu wurde in 2011 eine „doppelfunktionale“ Spundwand errichtet, die den Schadstoffaustrag aus dem Gelände über das Grundwasser verhindert und gleichzeitig als Schiffsanlegestelle für den geplanten Hafenumschlag dient. Doch für die Revitalisierung und Vermarktung war die Erschließung des Geländes zwingende Voraussetzung. Deshalb haben Stadt und MHG zur Ansiedlung von Industrie und Gewerbe sowie zur verkehrstechnischen Anbindung der geplanten Hafenumschlagfläche eine Erschließungsstraße in Angriff genommen.

Mit einem durchdachtem Nutzungskonzept, konsequenter Planung und der separaten Refinanzierung baubegleitender Sanierungsmaßnahmen über den Altlastenfonds des Landes ist es den Projektverantwortlichen gelungen den Fördermittelgeber von der Revitalisierung des Standortes zu überzeugen. Dadurch konnten aus dem Förderprogramm „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) und Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) – wirtschaftsnahe Infrastruktur 4,4 Mio. Euro für den Aufbau einer neuen Infrastruktur zur Schaffung der Ansiedlungsvoraussetzungen durch die Investitionsbank bewilligt werden. Hinzu kommen die Mittel für die Altlastensanierung, die allein für die Erschließungsstraße rd. 2,3 Mio. Euro betragen.

Der Erfolg der Maßnahmen ist am erreichten Erschließungs- und Ansiedlungsstand deutlich zu erkennen: Auf einem Teilstück des insgesamt 10 ha großen Industriegebietes hat die Fa. Ligno-Tech bereits ihre Produktion zur Herstellung von Füll- und Zuschlagstoffen aus Holz aufgenommen. Flächen nördlich der Erschließungsstraße sind bereits an die Grundstücksgesellschaft der Nordlam GmbH übergeben worden. Voraussetzung für die erfolgreiche Vermarktung der Flächen ist die fast 900 m lange Erschließungsstraße mit den neu errichteten

Infrastruktureinrichtungen (Wasser, Strom, Telekommunikation) die es Investoren erlauben, die Flächen umgehend zu nutzen. Auch für den geplanten Hafenumschlag ist die Erschließungsstraße von wesentlicher Bedeutung:

„Durch die trimodal nutzbare Infrastruktur wird die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens Magdeburg nachhaltig gesichert“ so Oberbürgermeister Dr. Lutz Trümper, der die gute Zusammenarbeit aller Beteiligten lobt: „Dieses Projekt zeigt, dass Infrastrukturmaßnahmen im Bereich Transport und Logistik sowohl ökologisch als auch ökonomisch sinnvoll sein können, wenn die richtigen Partner professionell zusammenarbeiten.“ „Für die Stadt Magdeburg und insbesondere den Stadtteil Rothensee und seine Bewohner ist die Revitalisierung dieses Standortes durchaus positiv“ so Trümper weiter.

Zur Beseitigung altlastenbedingter Gefahren hat die Landesanstalt für Altlastenfreistellung bereits umfangreiche Sanierungsmaßnahmen im ökologischen Großprojekt Magdeburg Rothensee durchgeführt: So wurden neben den Teerseen auf dem Südgelände auch ehemalige Tanklager, Holzimprägnier- und Gaswerke saniert. Dafür sind bislang 35 Mio. Euro aufgewendet worden. Weitere Millionen werden in den nächsten Jahren in die Sanierung des Grundwassers besonders im Bereich der ehemaligen Großbetriebe Zinkhütte und Großgaserei investiert.

„Das Ziel der Altlastenfreistellung Umweltschutz und wirtschaftliche Entwicklung gemeinsam voranzubringen ist mit diesem Projekt erreicht worden“ so Umweltminister Dr. Aekens. Besonders erfreut zeigte sich Aekens über die Zusammenführung von Sanierungs- und Erschließungsmaßnahmen: „Durch die Sanierung kontaminierter Areale werden Flächen revitalisiert, in den Wirtschaftskreislauf zurückgeführt und der Flächenverbrauch dadurch beschränkt. Dieser Prozess ist umso erfolgreicher, je besser es gelingt die dazu im Land vorhandene Kompetenz zu bündeln“ so Aekens weiter.

Die MHG / SHG beschäftigt inklusive Auszubildende und befristet Beschäftigte 77 Mitarbeiter und betreibt in Magdeburg und Schönebeck vier Hafetriebsteile und eine Hafenbahn.

Umgeschlagen werden im größten Binnenhafen Mitteldeutschlands rund 3,2 Mio. Tonnen pro Jahr mit einem Containeranteil von rund 15.000 TEU. ■



Hafenchef Karl-Heinz Ehrhardt bei der Eröffnung der Erschließungsstraße

Das Rhenus Bulk Terminal in Wilhelmshaven sieht sich gut aufgestellt für wachsende Mengen beim Kohleumschlag

Vertiefung ermöglicht Abfertigung von Bulkcarriern mit 18,50 m Tiefgang

Unter einem neuen Namen firmiert das Angebot der Rhenus Midgard für einen effizienten Massengutumschlag in Wilhelmshaven: Als Rhenus Bulk Terminal Wilhelmshaven (BTW) trat der Hafenlogistiker erstmals auf der internationalen Kohlekonferenz Coaltrans in Berlin vom 20. bis 22. Oktober 2013 auf. Die Rhenus-Gruppe hatte in einer vierjährigen Ausbauphase den bisher als Niedersachsenbrücke bekannten Massengutterminal erneuert und erweitert. Rekorde bei den umgeschlagenen Kohlemengen in diesem Sommer sind deutliche Signale für die positive Entwicklung des Standortes.

Bereits zum Jahresbeginn 2012 konnte die Vertiefung der Liegewanne vor dem Terminal in Wilhelmshaven realisiert werden. Dies ermöglicht die Abfertigung von Bulkcarriern der Capesize-Klasse mit einem Tiefgang von bis zu 18,50 Metern. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit in die nunmehr als Rhenus Bulk Terminal Wilhelmshaven firmierende traditionsreiche Massengutumschlagsanlage investierte Rhenus seit 2009 unter anderem in neue Schiffsentlader, ein leistungsstärkeres Förderband, in vollautomatische Stacker/Reclaimer und eine leistungsfähige Waggonverladestation. Darüber hinaus wurden die Flächen für die Zwischenlagerung von großen Kohlemengen erweitert.

„Der Standort hat durch diese Entwicklung ein neues Niveau erreicht. Wir spielen seit diesem Jahr in der Champions League unter den europäischen Massenguthäfen mit. Diesen internationalen Anspruch, den auch unsere tägliche Arbeit mit den Schiffen und der Importkohle aus aller Herren Länder prägt, dokumentieren wir ebenfalls mit dem neuen Namen“, betont Michael Appelhans, Geschäftsführer der Rhenus Midgard.

„Wir werden den Rhenus Bulk Terminal Wilhelmshaven und dessen Leistungsfähigkeit auch in Zukunft weiter optimieren. Mit unseren neuen Kapazitäten, welche die Löschung der großen Capesizer in drei Tagen ermöglichen, haben wir einen großen Schritt nach vorne gemacht“, resümiert Matthias Schrell, Geschäftsführer der Rhenus Mid-

gard in Wilhelmshaven. „Die im Juni 2013 von uns bewegten 440.000 Tonnen stellten einen Rekord für den Umschlag in einem Monat dar. Im darauffolgenden August konnten wir diesen bereits auf 457.000 Tonnen als größtes jemals hier erreichtes Monatsumschlagsvolumen steigern.“

Die erstmals seit einem Jahrzehnt wieder mit einem eigenen Stand erfolgende Teilnahme der Rhenus Midgard aus Wilhelmshaven an der 33. Coaltrans, einer der Leitmesssen für das globale Geschäft mit der Kohle, steht im Zeichen dieser positiven Entwicklung. „In Berlin wollen wir unser gewachsenes Potential am Rhenus Bulk Terminal Wilhelmshaven allen Playern auf den internationalen Kohlemärkten detailliert vorstellen und freuen uns schon auf die Gespräche, die wir in der deutschen Hauptstadt führen können“, blickt Michael Appelhans mit Vorfreude auf die Veranstaltung. „Die Terminal-

anlagen sind langfristig darauf ausgelegt, bis zu 10 Millionen Tonnen Kohle jährlich umzuschlagen. Dieses Potenzial wollen wir für unsere künftige Geschäftsentwicklung im Sinne unserer Kunden einbringen.“

Die Rhenus-Gruppe ist ein weltweit operierender Logistikdienstleister mit einem Jahresumsatz von 4 Mrd. EUR. Mit mehr als 24.000 Beschäftigten ist Rhenus an über 350 Standorten präsent. Die Geschäftsbereiche Contract Logistics, Freight Logistics, Port Logistics sowie Public Transport stehen für das Management komplexer Supply Chains und für innovative Mehrwertdienste. Der traditionsreiche Massengutterminal in Wilhelmshaven wird künftig unter dem Namen Rhenus Bulk Terminal Wilhelmshaven (BTW) vermarktet werden. Der Betreiber Rhenus Midgard wird nach dem Abschluss des Um- und Ausbaus der Anlage den Kohleumschlag in Zukunft deutlich steigern. ■



Umschlag in Wilhelmshaven.

Foto: Rhenus

Förderung der Nord-Süd-Verkehre

Ganzzugverbindung zwischen den Häfen Rostock und Wien

Im Rahmen einer Delegationsreise zur Förderung der Nord-Süd-Verkehre besuchte, Volker Schlotmann, Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern, den Hafen Wien. Der Delegation schlossen sich hochrangige Vertreter der Häfen Rostock, Sassnitz, Stralsund und Wismar sowie der Reedereien Scandlines und TT Line an. Seitens Österreichs waren die Geschäftsführer des Hafens Wien, dem WienCont Terminal und der Wiener Lokalbahnen vertreten. Hintergrund für den Besuch war die seit 12. Mai 2013 betriebene Ganzzugverbindung zwischen den Häfen Rostock und Wien, wodurch auf dieser wichtigen Achse eine wettbewerbsfähige Alternative zur Straße auf kürzester Strecke angeboten wird. Die beiden Häfen initiierten das Projekt, sind jedoch als Bereitsteller von Infrastruktur nicht selbst Anbieter von Transportleistungen. Umso mehr freut es die Geschäftsführenden des Hafens Rostock, Dr. Ulrich Bauermeister und des Hafens Wien, Mag. a. Karin Zipperer, MBA und Mag. Friedrich Lehr MBA, dass ihre Initiative nunmehr in ein neues Angebot der beiden Häfen mündet. „Der Hafen Rostock ist als einziger deutscher Tiefwasser- und Universalhafen an der Ostsee ein wichtiger Kooperationspartner für den Donauhafen. Er bietet als Güterhafen kurze und häufige Verbindungen in den Ostseeraum sowie Mittel- und Südeuropa an“, betonen Zipperer und Lehr unisono.

Die neue Ganzzugverbindung ist ein weiterer Beleg für die stetige Expansion des Kombinierten Verkehrs und erfolgreichen In-

frastrukturausbau in beiden Häfen. Im Hafen Freudenau wurden in den letzten Jahren 40.000 m² Hafenbecken verlandet um neue Umschlags- und Lagerflächen zu gewinnen. Bis 2015 werden nochmals 30.000 m² geschüttet, parallel dazu erfolgt die Planung für die Erweiterung des Container Terminals. Seit 2012 wird das Terminal für den Kombinierten Verkehr in Rostock ausgebaut. Neben bereits entstandenen neuen Flächen und Gleisanlagen werden noch in diesem Jahr zwei schienengebundene Portalkräne errichtet. Mit Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen Ende dieses Jahres wird die Umschlagskapazität auf nahezu 130.000 Ladeeinheiten verdoppelt.

Im Rahmen einer Führung durch die Wiener Hafenanlagen auf der MS Eisvogel wurden insbesondere der hohe Stellenwert der Vernetzung der Häfen und die Kooperation mit Logistikunternehmen diskutiert. „Der Austausch von Politik und Wirtschaft insbesondere im Bereich der Logistik funktionale Lösungen. Die Politik muss wissen, wo es Lücken in der Infrastruktur gibt. Und die Wirtschaft muss wissen, wie viel oder wenig Geld die Öffentliche Hand ausgeben kann. So kommt man zu gemeinsamen Prioritäten und effektiven Lösungen. Außerdem muss Politik erfahren, welche bürokratischen Hürden bestehen, um Gesetze und Verordnungen entsprechend anzupacken“, erläutert Schlotmann seine grundsätzlichen Erwartungen an Delegationsreisen. Vor diesem Hintergrund besprach man künftige Warenströme, die Strategien der Häfen und mögliche Verkehrsanbindungsprojekte. ■



Die Delegationsteilnehmer mit ihren Gastgebern im Hafen Wien

2. Internationaler Donau Soja Kongress

Rohstofftransport per Binnenschiff

Am 25. und 26. November 2013 findet im Kongress am Park in Augsburg (DE) unter dem Titel „Donau Soja und die Europäische Eiweißdebatte“ der 2. Internationale Donau Soja Kongress statt. Gastgeber ist dieses Jahr das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, das den Kongress gemeinsam mit dem Verein Donau-Soja und zahlreichen Co-Veranstaltern organisiert. via donau unterstützt die Veranstaltung als Co-Organisator im Rahmen der Arbeitsinitiative „Nachwachsende Rohstoffe mit dem Binnenschiff“.

Die Debatte der Europäischen Eiweißversorgung ist in vollem Gang - Forschung, Anbau, Verarbeitung, Importe, politische Maßnahmen, Marketing und Verkauf sind nur einige der Topthemen des diesjährigen Soja-Kongresses.

Donau Soja ist ein wesentlicher Teil einer sich entwickelnden europäischen Eiweißstrategie und ein wichtiger Beitrag für eine nachhaltige Landwirtschaft und Lebensmittelproduktion. Der diesjährige Soja-Kongress in Augsburg bringt u.a. Themen über die Europäische Eiweißversorgung sowie aktuelle Entwicklungen, Chancen und Herausforderungen der europäischen Sojaproduktion.

Die Gütergruppe nachwachsende Rohstoffe wurde aufgrund ihres hohen Potenzials für einen Transport auf der Wasserstraße gewählt. Dies hat sich bei den regelmäßig vom Team Transportentwicklung durchgeführten Branchenanalysen gezeigt. via donau hat deshalb eine Arbeitsinitiative gestartet, die eine Verlagerung dieser Produkte auf die umweltfreundliche Wasserstraße zum Ziel hat.

Die Veranstaltung findet in englischer Sprache mit deutscher Simultanübersetzung statt. Weitere Details zu diesem Kongress und zur Registrierung unter: www.donausoja.org/kongress-2013

Kontakt: via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH Mag. (FH) Bettina Matzner Tel: 0664 80842 1620 E-Mail: bettina.matzner@via-donau.org ■



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



© Tobias Quernhorst

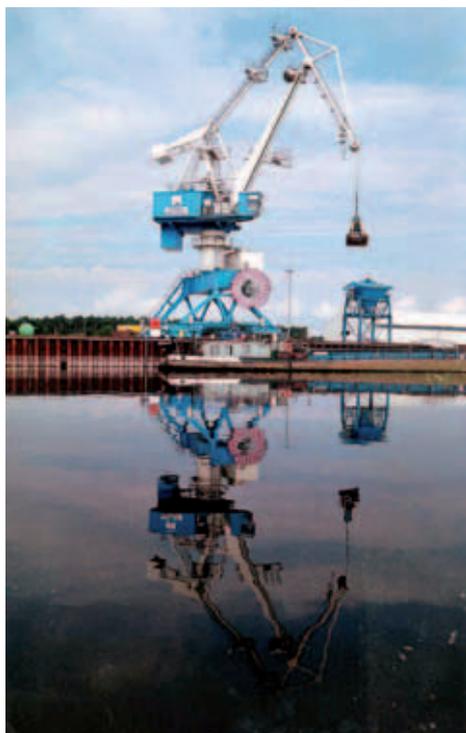
Schleuse zu...

...und nu?

oder: Wer hat wem zu dienen?

Unser Schifferpastor Werner Paquet nutzte im August die Gelegenheit, für zwei Wochen auf einem Binnenschiff wieder einmal mitzureisen und Erfahrungen zu sammeln über das Leben an Bord.

So geriet er mit den Gastgebern in den von der Gewerkschaft im Januar angekündigten „spontanen“ Streik des Schleusenpersonals. Zwar verdiente der Schiffer dabei noch weniger als sonst sein sowieso schon schmales tägliches Brot, aber bei den erzwungenen Liegezeiten war Gelegenheit, einander Witze zu erzählen.



Kennen Sie z.B. schon diesen:

*Der Papst führt den Ehrentitel:
Dann sind die Kardinäle:
Dann sind die Bischöfe:
Dann sind die Priester:*

*Diener der Diener Gottes.
Diener des Dieners der Diener Gottes.
Die Diener der Diener des Dieners der Diener Gottes.
Die Diener der Diener der Diener des Dieners
der Diener Gottes.*

Und dann sind – logisch – die Gläubigen:

Die haben die Last mit dem Dienstpersonal!

Entsprechend – es war Bundestagswahl – versteht sich

*die Bundeskanzlerin als:
Dann sind die Minister:
Und die Staatssekretäre:
Und die Beamten:*

*Dienerin des Volkes.
Diener der Dienerin des Volkes.
Diener der Diener der Dienerin des Volkes.
Diener der Diener der Diener
der Dienerin des Volkes.*

Und die staatlichen Angestellten sind:

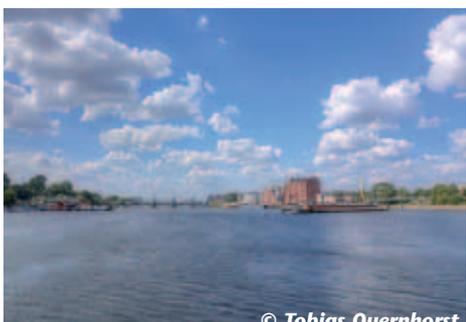
*Die Diener der Diener der Diener der Diener
der Dienerin des Volkes.*

Und der einfache Bürger:

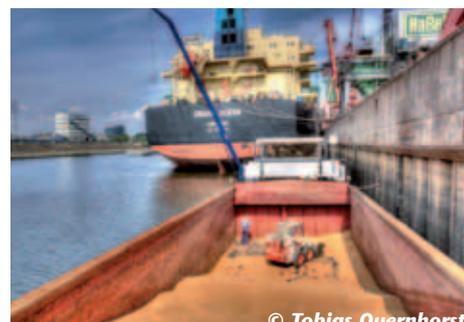
Er hat die Last mit dem Dienstpersonal.

Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

Die Ruhe auf vielen Wasserstraßen, vor vielen Schleusen belegt die Wahrheit dieser Logik.



© Tobias Quernhorst



© Tobias Quernhorst

Nach der Schule kommt die Schule |

Fortbildung des Kollegiums des Schifferberufskollegs Rhein durch die „Maritieme Academie Harlingen“, September 2013



Die Begegnung zeigte Unterschiede in der Ausbildung und gemeinsame Lehr-Standards, also das Bemühen um Harmonisierung der Binnenschifferausbildung in Europa – wir wissen immer noch viel zu wenig voneinander.

Früh um 6.00 Uhr war allgemeiner Aufbruch, um pünktlich zur Begrüßung durch das Schuldirektorat, Mijnheer Arjen Mintjen und Mijnheer Martin Vooges, die „Maritieme Academie“ in Harlingen, NL, zu erreichen.

Beeindruckend die älteren wie modernen Schulgebäude, die sowohl der theoretischen wie praktischen Unterweisung und Unterbringung der Auszubildenden zwischen 12 und 16 Jahren dienen, damit sie nach bestandener Abschlussprüfung ins Schifferleben entlassen werden können.

Beeindruckend die Gastfreundschaft und der Gedankenaustausch, da auch in Holland dual ausgebildet wird und doch ganz anders als im SBK Duisburg-Homberg: Der Junge, das Mädchen muß sich mit 12 Jahren für die Ausbildung entscheiden, lebt und erlebt die Bildung und Ausbildung in Schule und den beiden Schulungsschiffen „Princess Maxima“ und „Princess Amalia“.

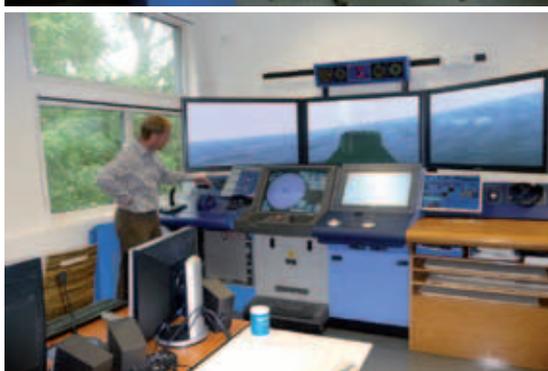


Sehr deutlich wurde dies auch beim Besuch des „Nova College Ijmuiden“, der privaten Lehranstalt für die Ausbildung von niederländischen Binnenschiffern, sehr beeindruckend die technische Ausstattung, die Möglichkeiten zur Simulation, sei es die Fahrstrecke, sei es ein Motorbrand.

Kam das Gespräche, der Gedankenaustausch bei der Visite zu kurz, so bot die Plattbodenschiffahrt am dritten Tag dazu Gelegenheit, ebenso die Grachtenrundfahrt durch Amsterdam durch normalerweise Touristen unzugängliche Wege.

Zum Schweigen gebracht durch die Fülle der Eindrücke, die Intensität des Erfahrungsaustausches sowie das Vergleichen methodisch-didaktischer Unterrichtskonzeptionen bzw. Kennenlernen des Schulschiffsalltags und landestypischer Ausbildungsmethoden blieb zum Schluss nur, bescheiden zu Danken für diese Gelegenheit zur Einsicht, die enorm herzliche Gastfreundschaft und zum Gegenbesuch in Duisburg einzuladen.

Text Werner Paquet · Fotos ©Regina Winterberg



Kein leichter Abschied |

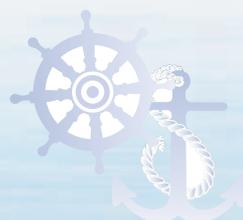
Die Schließung des Schifferkinderheimes in Mannheim scheint eine „unendliche Geschichte“ zu werden. Fest steht: Die Kinder an Bord werden weniger, der Bedarf an Heimplätzen auch. Das müssen wir einfach zur Kenntnis nehmen.

W. Paquet

Die Abschiedsfeier begann mit einem Gottesdienst, den der 1. Vorsitzende des Verwaltungsrates, Monsignore Horst Schroff zelebrierte.



Beim anschließenden Grillfest trafen sich Ehemalige, Heimleitung, Verwaltungsrat und Erzieher zu einem gemütlichen Beisammensein zum Austausch von Erinnerungen.



Bleibt anzumerken, dass die Erzieherinnen und Erzieher aus dem Schifferkinderheim alle in St. Anton in das Arbeitsverhältnis übergehen.

Text und Fotos Günter Johannes Barth

13.01. Ewig Gebet in Urmitz – 18.00 Uhr Abschlussgottesdienst u. anschl. Neubürger-Empfang.

04.03. Bezirksversammlung in Urmitz, nach der hl. Messe wurde in der anschl. Generalversammlung die Auflösung des St.-Nikolaus-Schifferverbandes beschlossen.

17.03. Umwelttag der Gemeinde, mit der Zubereitung einer deftigen Erbsensuppe zum Gelingen des Umwelttages unseren Beitrag geleistet. Im Einsatz vor Ort waren unsere Mitglieder Siegfried Göttker, Günther Wilhelmus, Peter Zoeller, Dirk Schäfer, Friedhelm Elingshausen, Manfred Dilg u. Brigitte Elingshausen.

Bis 15.04. Renovierung des Treppenhauses vom Museum der Gemeinde Urmitz mit den Mitgliedern Manfred Dilg, Siegfried Göttker, Peter Zoeller, Friedhelm Elingshausen, Peter Behrens, Rüdiger Alke und unserem Malermeister Günther Wilhelmus.

Goldene Hochzeit unseres Mitgliedes Gerd Schreiber. Das Jubelpaar von zu Hause mit unserer Vereinsfahne in die heilige Messe und auf den Saal begleitet.

28.04. Kirmesbaum gestellt, mit zwei Helfern vor Ort und mit den gelungenen Knoten zum Erfolg der Kirmes unseren Beitrag geleistet. Am Festzug mit 12 Mitgliedern teilgenommen und nach dem Umzug im Vereinslokal den Tag ausklingen lassen.

Maiwanderung mit 11 Mitgliedern durch die schöne Umgebung zum Tennistreff in Mülheim-Kärlich. Der Bollerwagen war wie immer von unserer Brigitte mit allen überlebenswichtigen Dingen gefüllt, so dass wir unser Ziel ohne einen Schwächeanfall erreicht haben. Hier wurde mit einem Boccia-Spiel das gemütliche Beisammensein begonnen.

02.05. Mit drei Mitgliedern vom Vorstand an dem Planungsgespräch zum Museumstag sowie einem Fototermin mit dem Redakteur Jürgen Grab teilgenommen.

Neubürgerempfang um 19:00 Uhr im Rathaus der Gemeinde Urmitz mit dem 1. Vorsitzenden vor Ort.

15.05. Vereinsring - Sitzung mit dem 1. und 2. Vorsitzenden vor Ort.

20.05. Museumstag in Urmitz mit dem Schwerpunkt „Binnenschifffahrt“. Dirk Schäfer, Wolfgang Höfer u. Friedhelm Elingshausen waren vor Ort für den Schifferverein im Einsatz, um die vielen Fragen der zahlreichen Besucher zu beantworten.

16.06. Goldene Hochzeit unseres Mitgliedes Willi Frings. Von zu Hause mit unserer Vereinsfahne in die heilige Messe und auf das FGS „La Paloma“.

25.07. Erweiterte Vorstandsitzung um 20:00 Uhr im Gasthaus „Zur Post“.

07.08. Im Museum den Film „Das Sterben der Dampfschiffahrt“ vorgeführt.

10.08. Fahnenmast bei unserem Mitglied Gregor Will abgebaut, mit zwei Mitgliedern vor Ort. Ein besonderer Dank geht an unser Mitglied Arnold Samland, der seinen LKW mit Fahrer sowie seine Arbeitskraft bei der Aktion mit eingebracht hat.

12.08. Tagesausflug – mit 19 Mitgliedern wurde das Technik-Museum in Speyer besucht. Auf der Hinfahrt wurde das von Brigitte hervorragend organisierte Frühstück eingenommen. Nach der Ankunft in Speyer erklärte uns ein versierter Führer die interessanten Einzelheiten zu den Exponaten. Im Moselort Oberfell wurde dann gegen 18.30 Uhr zu Abend gegessen und die Heimreise nach einem schönen Tag angetreten.

07.09. Bodenplatte an der Peter-Häring-Halle gesetzt, wo der gespendete Mast an die Gemeinde Urmitz von Gregor & Tina Will seinen neuen Standort einnehmen wird.

22.09. Mit Hilfe der Fa. Samland den Mast vor der Peter-Häring-Halle gesetzt, ein Mitglied als Helfer vor Ort.

14.10. Bilder mit den Familien Klaus Friedrich und Gregor Will sowie unserem Bürgermeister Norbert Bahl vom gespendeten Mast vor der Peter-Häring-Halle gemacht, 1. Vorsitzender vor Ort.

17.10. Beerdigung unseres Mitgliedes Karl-Heinz Lermann in Collenberg. Die Vereinsfahne wurde von Siegfried Göttker getragen, der Sarg von Mitgliedern des Schiffervereins sowie dem Jahrgang des Verstorbenen.

22.10. Beginn der Renovierungsarbeiten am Schiffermast von der Firma Samland. Unser Mastwart Heinz Stürmer war als Helfer vor Ort im Einsatz.

06.11. Eisgänge auf dem Rhein 1953/1956/1963 und 2009/2011 anhand von Fotos im Ormser Museum mit mehreren Mitgliedern vor Ort dem interessierten Publikum vorgeführt.

08.11. Erweiterte Vorstandssitzung 20:00 Uhr im Gasthaus „Zum Anker“.

10.11. Unser Döppekooche-Abend in der Grillhütte Urmitz war wie immer ein gelungener Abend. 39 Esser bemühten sich redlich, die neun gespendeten Döppekooche aufzuessen. Bis auf ein paar Reste ist dies auch gelungen.

13.11. Vereinsringsitzung um 19:30 Uhr im Gasthaus „Zur Post“ – mit dem 1. und 2. Vorsitzenden vor Ort.

18.11. Volkstrauertag mit einer Fahnenabordnung und sieben Mitgliedern teilgenommen.

08.12. Nikolausball – Familienabend. Wie jedes Jahr begannen die Feierlichkeiten mit

einer hl. Messe zum Gedenken an die lebenden und verstorbenen Mitglieder. Danach ging es mit musikalischer Begleitung des Spielmannszuges zum Vereinslokal. Hier wurden durch den 1. Vorsitzenden Friedhelm Elingshausen alle Anwesenden begrüßt, unter denen sich auch unser Bürgermeister Norbert Bahl und unser Vereinspräses Pastor Gerber befanden. Danach wurde unserem Mitglied Michael Goike die silberne Nadel sowie eine Urkunde für seine 25 jährige Mitgliedschaft verliehen. Nach dem offiziellen Teil konnten sich alle an dem leckeren Buffet stärken. Als Überraschung trat dann das Gesangsduo „MC Music – Michael und Christoph“ auf, die das Publikum wirklich zu begeistern verstanden. Zum Schluss machte unser „Nikolaus“ seine Aufwartung, las aus seinem goldenen Buch vor und überreichte jedem ein kleines Geschenk. Alles in allem war dies ein rundum gelungener Abend.

Die silberne Nadel für 25jährige Mitgliedschaft wurde verliehen an: Michael Goike

Per Post - zur Hochzeit gratuliert wurde unserem Mitglied Torsten Koch – Rosenthal.

Zur goldenen Hochzeit wurden vom Vorstand mit einem Geschenkkorb bzw. einem Gutschein gratuliert: Gerd u. Heidi Schreiber, Alfred u. Ilse Ramberger sowie Willi u. Marianne Frings.

Zur silbernen Hochzeit wurden vom Vorstand mit einem Geschenkkorb bzw. Gutschein gratuliert: Egon u. Heike Winter sowie Harald u. Jutta Bischoff.

Zum 80. Geburtstag wurde unserem Mitglied Horst Unterbieler persönlich gratuliert.

Zum 70. Geburtstag wurden persönlich vom Vorstand mit einem Präsent gratuliert: Heinz Stürmer, Erika Strempel, Hilde Göttker, Annerose Schilke-witz und Manfred Kuhn.

Zum 60. Geburtstag wurden persönlich vom Vorstand mit einem Präsent gratuliert: Wolfgang Vomfell, Manfred Kessler und Stefan Wolf.

Zum 50. Geburtstag mit einem Präsent gratuliert wurde unserem Mitglied Norbert Bahl.

Zum Geburtstag wurden schriftlich gratuliert: Egon Winter und Torsten Koch.

Krankenbesuche vom Vorstand im Jahr 2012 erfolgten mit Genesungswünschen und einem Präsent bei folgenden Mitgliedern: Heinz Stürmer, Karl Heinz Lermann und Marco Fehrerger.

Verstorben ist im Jahr 2012 – Heinz Lermann.

Der Verein hatte 2012 vier Austritte zu verzeichnen. Wir haben z. Zt. 104 Mitglieder.

Ferner fand im Jahr 2012 an jedem 1. Dienstag im Monat unser monatlicher Stammtisch statt. Hierzu sind alle Mitglieder sowie deren Partner in unserem Vereinslokal ab 19:30 Uhr stets herzlich eingeladen.

aus der Redaktion

In eigener Sache |

Liebe Kameradinnen und Kameraden,

in dieser Ausgabe werden Sie einige Familiennachrichten vermissen. Bedauerlicherweise verhalten die Aufrufe der Redaktion teilweise ungehört. Da diese Order zum größten Teil in ehrenamtlicher Tätigkeit gestaltet wird, ist die Redaktion darauf angewiesen, dass Material von den der Interessengemeinschaft angeschlossenen Vereinen fristgerecht zur Verfügung gestellt wird.

Hiermit deshalb noch einmal zwei Bitten:

- 1. Senden Sie uns Ihre Dateien, besonders die Geburtsdaten, fristgerecht zum Redaktionsschluss. Diesen finden Sie in der jeweiligen Ausgabe im Impressum.**
- 2. Da es hinsichtlich der Veröffentlichung der Order in der Vergangenheit schon einige Male zu Verzögerungen gekommen ist, würden wir in Zukunft sehr gerne den Vorschlag von Herrn Heimes, Kamp-Bornhofen, übernehmen und die Geburtsdaten quartalsübergreifend veröffentlichen. Bitte senden Sie für die nächste Ausgabe die Daten vom 1. Januar bis einschl. 30. April 2014!**

Ich freue mich auf Ihre Reaktionen und verbleibe mit unserem Schiffergruß

„Allzeit gute Fahrt - In Gottes Namen“

Monika Dünnwald
Für die Redaktion „Order“



Ruhrort | Hafenimpressionen



Fotos ©Mascha Dünnwald

Impressum

Arbeitsstelle der
Katholischen Binnenschifferseelsorge

„ORDER“

Zwischen Strom und Kai

www.schifffahrt-online.de

Herausgeber und Verleger:

Kath. Schifferseelsorge

47119 Duisburg-Ruhrort

Fabrikstraße 16

Telefon: (0203) 82973

Telefax: (0203) 81792

E-Mail: nikolausig@googlemail.de

Redaktion:

Pastor Werner Paquet · Schifferseelsorger

Volksbank Rhein-Ruhr eG,

IBAN DE 2435 0603 8653 1506 1222

BIC GENODAD1VRR

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

Die Redaktion bittet um rechtzeitige Angabe von Terminen und Daten der Familiennachrichten!

**Redaktionsschluss für die
„ORDER“ I/2014, 25. November 2013**



Es kommt ein Schiff, geladen

Dm Rem A La Dm Rem
 Es kommt ein Schiff, ge - la - den bis
 Gm Solm C Do F Fa B Si
 na sein' höch - sten, Bord, trägt Got - tes Sohn voll
 C Do Dm Rem F Fa A La Dm Rem
 Gna - den, des Va - ters e - wig's Wort.

Es kommt ein Schiff, geladen
bis an sein' höchsten Bord,
trägt Gottes Sohn voll Gnaden,
des Vaters ewig's Wort.

Das Schiff geht still im Triebe,
es trägt ein' teure Last;
das Segel ist die Liebe,
der Heilig' Geist der Mast.

Der Anker haft' auf Erden,
da ist das Schiff am Land.
Das Wort tut Fleisch uns werden,
der Sohn ist uns gesandt.

Zu Bethlehem geboren
im Stall ein Kindelein,
gibt sich für uns verloren;
gelobet muß es sein.

Und wer dies Kind mit Freuden
umfassen, küssen will,
muß vorher mit ihm leiden
groß' Pein und Marter viel,

danach mit ihm auch sterben
und geistlich aufersteh'n,
ewig's Leben zu erben,
wie an ihm ist gescheh'n.

Weise: 14. Jhd / Köln 1608 · J. Tauler (vor 1361) · D. Sudermann 1626



+++ TERMINE 2013 +++ TERMINE 2014 +++

Montag bis Mittwoch 4. bis 6. November 2013
Jahrestagung · ev. Verband der Schiffergemeinden

Samstag 9. November 2013
Firmung in der St.-Maximilian-Kirche ♦ DU-Ruhrort

20.00 Uhr „Ball der Schifffahrt“ 2013
Glückauf-Halle ♦ DU-Homberg
<https://www.facebook.com/Ballderschifffahrt>



Donnerstag 6. Dezember 2013
Fest des Hl. Nikolaus
125 Jahre Flößer-Schiffer-Verein Kamp-Bornhofen
17.00 Uhr Festmesse in der Pfarrkirche
19.00 Uhr Versammlung an Bord

Samstag 8. Dezember 2013
10.00 Uhr Festhochamt
14.00 Uhr Schifffahrtswallfahrt zu Ehren des Hl. Nikolaus
♦ Assmannshausen

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

Freitag 3. Januar 2014
Jahrtag St.-Nikolaus-Schiffverein Haren

Montag 6. Januar 2014
Heilige Drei Könige

Samstag 11. Januar 2014
Jahrtag St.-Nikolaus-Schiffverein Dorfprozelten

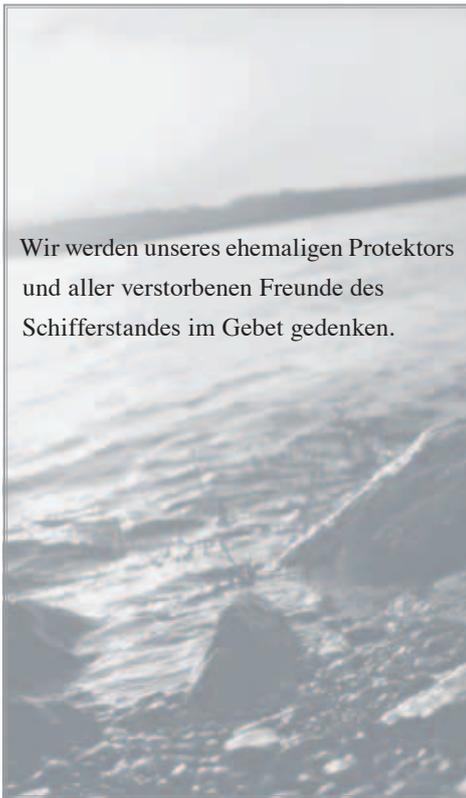
Freitag 31. Januar 2014
Jahreshauptversammlung St.-Nikolaus-Schiffverein
♦ Kamp-Bornhofen

Sonntag 9. März 2014
Bezirksversammlung Mittelrhein
♦ Königswinter
9.00 Uhr Hl. Messe (Uhrzeit voraussichtlich)
10.00 Uhr Versammlung an Bord

Ostermontag 21. April 2014
10.00 Uhr Hl. Messe · St.-Maximilian-Kirche Ruhrort,
anschließend gemeinsames Osterfrühstück
im Maximilian-Haus ♦ Ruhrort

Sonntag 18. Mai 2014
Wallfahrt der Fahrern von Kamp nach Bornhofen
10.00 Uhr Sammeln am Mast,
11.15 Uhr Festhochamt und nach dem gemeinsamen
Mittagessen ca.
14.00 Uhr „Generalversammlung“ der
St.-Nikolaus-Interessengemeinschaft

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



Wir werden unseres ehemaligen Protektors
 und aller verstorbenen Freunde des
 Schifferstandes im Gebet gedenken.



Das Bistum Speyer trauert um seinen verehrten

Gott ist die Liebe,
 und wer in der Liebe bleibt,
 bleibt in Gott
 (1 Joh 4, 16)

Weihbischof em. Ernst Gutting

den Gott am 27. September 2013 im 95. Lebensjahr, im 65. Jahr seines priesterlichen und im 43. Jahr seines bischöflichen Dienstes zu sich in sein Licht und seinen Frieden heimgelufen hat.

Bischof und Domkapitel danken Weihbischof Ernst Gutting für seinen außerordentlichen Einsatz für das Bistum Speyer und die katholische Kirche in Deutschland. Sein bischöflicher Wahlspruch „Nur die Liebe zählt“ bleibt für uns Vermächtnis und Verpflichtung.

Wir bitten, seiner in der Feier der Eucharistie und im Gebet zu gedenken.

Für das Bistum:
 + Dr. Karl-Heinz Wiesemann
 Bischof von Speyer

Für das Domkapitel:
 + Otto Georgens
 Weihbischof und Domprobst

Der Verstorbene ist aufgebahrt in der Kirche des Karmelitenklosters in Speyer. Die Kirche ist am Donnerstag, den 3. Oktober, von 11 bis 18 Uhr geöffnet. Requiem und Beisetzung im Dom zu Speyer am Freitag, den 4. Oktober, um 11 Uhr.

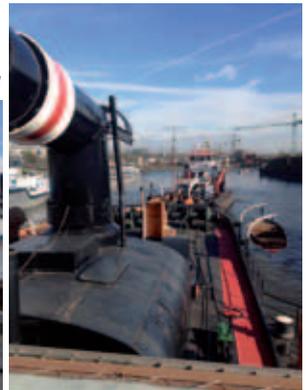
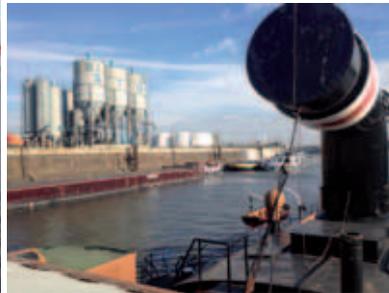
Anstelle von Kränzen und Blumenspenden wird im Sinne des Verstorbenen um Spenden für die Indienhilfe (Pater Franklin) und für Projekte von Monsignore Pirmin Spiegel (Misereor) auf das Konto 50504 bei der Liga-Bank Speyer (BLZ 750903 00) mit dem Kennwort „Weihbischof Gutting“ gebeten.

Impressionen von der Verschleppung des Museumsschiffes »Oscar Huber« zur Überholung auf die Meidericher Schiffswerft im Oktober 2012.



Ein Veteran in Fahrt

Fotos © Mascha Dünnwald

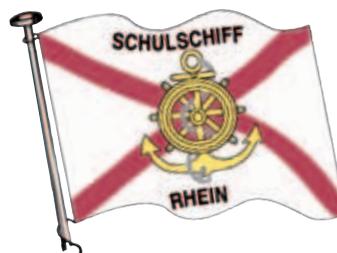


Schifferberufskolleg
 Rhein

Informationen zur Berufsausbildung erhalten
 Sie beim Schifferberufskolleg Rhein:

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

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



Schulschiff
 Rhein

Sprechen Sie uns an:
 Bundesverband der
 Deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Schulschiff Rhein
 Stadthafen DU-Homberg
 Telefon ++492066/2288-0
 Telefax ++492066/2288-22
 www.schulschiff-rhein.de
 info@schulschiff-rhein.de



Familiennachrichten IV. Quartal 2013

Assmannshausen

4.10. Ingeborg Nemeč
 8.10. Hans-Jürgen Schmalfeld
 21.10. Marita Lichtenberg
 29.10. Heinz Gattenhof
 1.11. Heinz Gattenhof
 23.11. Günter Unger
 25.11. Maria Poser
 1.12. Eckart Klingenburg sen.
 5.12. Renate Backes
 6.12. Wendelin Kilian
 11.12. Heinz Weiland
 17.12. Heinz Schneider
 18.12. Ludwig Schweibächer
 19.12. Adolf Fass

Dorfprozelten

20.10. Karl Heinz Zöller
 28.10. Rudi Weber
 30.10. Wolfgang Zöller
 31.10. Reinhold Brand
 1.11. Harm Boontjes
 6.11. Winfried Zöller
 6.11. Adolf Brößler
 22.11. Gert Amrhein
 24.11. Werner Geier
 26.11. Rudi Wolz
 26.11. Heinrich Zöller
 22.12. Reinald Zöller
 24.12. Helga Wolf
 28.12. Arno Rheinthal

I. QUARTAL 2014

3. 1. Werner Zöller
 6. 1. Ludwig Zöller
 15. 1. Firmin Zöller
 25. 1. Ruthard Müssig
 28. 1. Artur Brand
 17. 2. Erwin Zöller
 22. 2. Gerhard Schnellbach
 6. 3. Albrecht Scheubner
 9. 3. Herbert Brand
 20. 3. Arthur Berger
 25. 3. Hans Brimmer
DIAMANTENE HOCHZEIT FEIERN
 14. 11. Alicia & Ruthard Müssig

Greffern

8.10. Edwin Müller
 9.10. Oskar Kiefer
 13.10. Oskar Kiefer
 17.10. Klaus Koch
 26.10. Otto Krebs
 1.11. Bernhard Jäger
 3.11. Heinrich Bauer
 7.11. Kurt Gerth
 15.11. Gustav Friedmann
 20.11. Hubert Wörther
 10.12. Otmar Bader
 15.12. Adolf Riebold

Kamp-Bornhofen

74 J. 6.10. Theo Michelbach
 60 J. 29.10. Alfred Leyendecker
 63 J. 29.10. Gerd Salzig
 69 J. 31.10. Gerda Weinand
 69 J. 2.11. Katharina Ruckes
 78 J. 8.11. Marliese Querbach
 78 J. 12.11. Martin Kauth
 73 J. 21.11. Hilmar Stanschus
 61 J. 15.12. Mechthilde Mueller
 87 J. 25.12. Thea Diesler
 72 J. **I. QUARTAL 2014**
 77 J. 11. 1. Manfred Wacker
 71 J. 17. 1. Ilona Pilarek
 94 J. 26. 1. Manfred Ströbel
 11. 2. Wolfgang Köhler
 13. 3. Martin Weinand
 71 J. 15. 3. Willi Ruckes
 78 J. 18. 3. Karl-Heinz Heimes
 77 J. 18. 3. Klaus May
 85 J. 19. 3. Josef Schaut
 66 J. 19. 3. Richard v. Laack
 78 J. **IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDEN GERUFEN:**
 72 J. 6. 6. Änne Quernbach
 72 J. 30. 7. Hans Krempner
 67 J.

Mannheim

64 J. 2.10. Johanna Göttert
 81 J. 15.10. Thea Kickel
 70 J. 19.10. Anne-Marie Bretzel
 73 J. 22.11. Karl Kern
 1.12. Margot Dörflinger
 86 J. 10.12. Beate Fendel
 91 J. 11.12. Josef Adler
 83 J. 13.12. Gertrud Christian
 84 J. **I. QUARTAL 2014**
 82 J. 19. 2. Willi Page
 67 J. 21. 2. Ursula Schleich
 62 J. **IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:**
 63 J. 24. 8. Franziska Göttert
 77 J. **Nachtrag II. & III. Quartal**
 66 J. 16. 6. Gertrud Distel
 66 J. 12. 7. Karl Jung (Dekan)
 13. 7. Brigitte Page
 18. 7. Günter J. Barth
 4. 8. Maianne Worch
 23. 9. Franziska Göttert
 61 J. 27. 9. Luise Lichtenberg
 62 J.

Neckargerach

72 J. 1.10. Karl Kumpf
 75 J. 2.10. Karl-Peter Lorenz
 71 J. 26.10. Markus Schunder
 75 J. 30.10. Hermann Schenk
 68 J. 1.11. Marion Bell
 77 J. 4.11. Regina Fuchs
 62 J. 8.11. Günter Geiselmänn
 75 J. 23.11. Siegfried Altmann
 76 J. 23.11. Kilian Senftleber

Neckargerach

70 J. 25.11. Ludwig Müller
 73 J. 10.12. Elisabeth Keller
 69 J. 11.12. August Maier
 78 J. 11.12. Trudbert Spröhnle
 93 J. 12.12. Martin Bell, sen.
 73 J. 14.12. Konrad Theobald
 74 J. 15.12. Annchen Bell
 71 J. 15.12. Theodor Lorenz
 76 J. 21.12. Karl Spröhnle
 81 J. 22.12. Hermi Bell jun.
 65 J. 22.12. Gerhard Lösken
 70 J. 24.12. Franz-Josef Lorenz
 67 J. 27.12. Adolf Link
 68 J. 30.12. Karl-Heinz Geiselmänn
 86 J.

I. QUARTAL 2014

1. 1. Ursula Franz
 2. 1. Gregor Breiner
 74 J. 4. 1. Ferdinand Wiegler
 73 J. 8. 1. Meinhard Link
 62 J. 8. 1. Nikolaus Lorenz
 93 J. 13. 1. Ferdinand Bell
 80 J. 26. 1. Jürgen Mark
 28. 1. Bruno Link
 29. 1. Michael Raudenbusch
 59 J. 29. 1. Hans Timmermanns
 69 J. **GRÜNE HOCHZEIT FEIERTEN**
 20. 7. Magdalena & Sebastian Bell
 MS-Navigare
GOLDENE HOCHZEIT FEIERTEN
 89 J. 27. 7. Rosel & August Maier
 79 J. 63 J. 4.10. Ingeborg & Ludwig Müller
IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:
 84 J. 22. 8. Felix Link
 82 J.

Ruhrort

91 J. 9.11. Karl Westphal
 69 J. 14.11. Wilhelm Wittig
 76 J. 14.11. Lothar Barth
 57 J. 70 J. 15.11. Kurt Hilgers
 67 J. 30.11. Emil Oess jr.
 57 J. 84 J. 30.11. Raymond Saenn
 60 J. 91 J. 4.12. Johannes van den Berk
 59 J. 4.12. Georg Doleys
 57 J. 19.12. Willi Quernhorst
 74 J.

I. QUARTAL 2014

2. 1. Ottmar Muno
 57 J. 8. 1. Anton-E. Fendel
 76 J. 11. 1. Ursula Franz
 58 J.

Urmitz

93 J. 20.11. Liane Dilg
 59 J. 70 J. 27.12. Jürgen Henning
 61 J. 60 J.



Geburtstagsgrüße vom Rheinstrom-km

Foto ©Mascha Dünnwald

Quartalspruch

In ihm war das Leben,
 und das Leben war
 das Licht der
 Menschen.

Joh 1,4



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 Familien-
 nachrichten per Mail an:

nikolausig@googlemail.com

oder auch schriftlich an:

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



Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

Signale und Regeln für die Berufs- und Sportschifffahrt

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

Und das finden Sie in dem Buch:



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

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

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

Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

ISBN 978-3-9813124-3-0

Dr. Regina Winterberg, Friedbert Barg

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

Andere Länder zuzügl. € 3,45 Porto.

Friedbert Barg Verlag

Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684

Bestellungen per E-Mail an: f.barg@schiffahrts-magazin.de



Fachreise

transport
logistic china

transport logistic 2014 China
Shanghai +
Yangtze-Flusskreuzfahrt
15.6. - 28.6.2014

Frankfurt - Shanghai - Wuhan -
Yichan - Yangtze River - Chongqing -
Xi'an - Peking - Frankfurt

€ 2.149,-

*p.P. im Doppelzimmer.
Inkl. Flüge ab/bis FRA,
Ü/F in Shanghai, Ü/HP während
der Zwischenreisen, Vollpension
an Bord, Ausflüge*

Tagesaktuelle Nachrichten auf www.schiffahrts-magazin.de € 5,00 ISSN 1867-8831

Organisiert durch

Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

in Kooperation mit

FOXTOURS
Reisen

Ein Unternehmen der TUI-Gruppe

Weitere Informationen unter

www.schiffahrts-magazin.de