

1 / 2014  
12 / 2013

# Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

## Alles Gute und viel Erfolg!

Verlag und Redaktion des **Schiffahrts-Magazins** und **Schiffahrt-online** wünschen allen Lesern, Freunden und Kunden ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr

1.1.2014 - 31.12.2014



## Traumberuf Binnenschiffer

Steffen Bublewitz von den Bodensee-Schiffsbetrieben hat seine IHK-Prüfung mit „gut“ bestanden

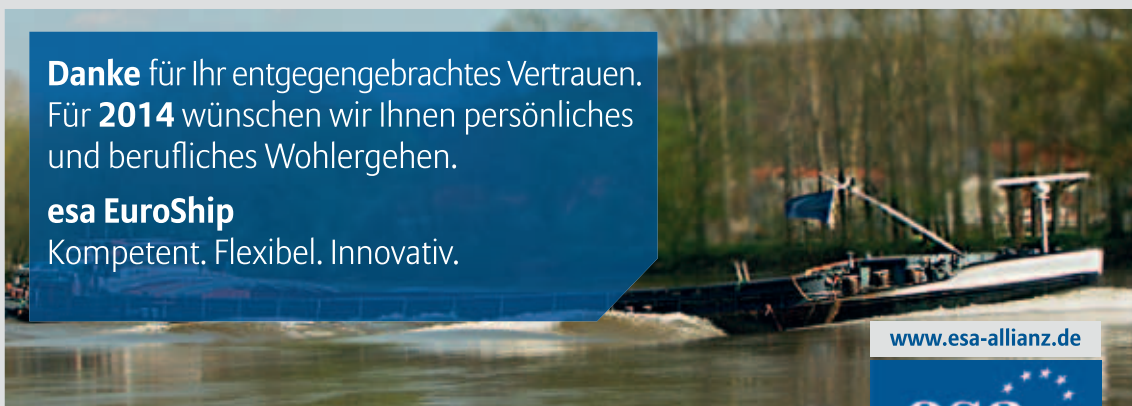
Seite 24 - 25



**Danke** für Ihr entgegengebrachtes Vertrauen. Für **2014** wünschen wir Ihnen persönliches und berufliches Wohlergehen.

**esa EuroShip**

Kompetent. Flexibel. Innovativ.



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

esa

Ein Unternehmen der Allianz (®)

# Fachreise

transport  
logistic<sup>china</sup>

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*

Lesen Sie Einzelheiten  
zum Reiseprogramm  
auf den Seiten 43 und  
44 dieser Ausgabe.

Organisiert durch in Kooperation mit

**Schiffahrts-Magazin**

Zeitschrift für Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

**FOXTOURS**  
Reisen

Ein Unternehmen der TUI-Gruppe

Weitere Informationen unter

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



Friedbert Barg  
Herausgeber

**Die Binnenschifffahrt, das muss auch mal so gesagt werden, kann sich im Grunde nicht beklagen, denn sie ist von der bisherigen Politik ordentlich behandelt worden**

## Wenn die Bundesregierung ihre Vorhaben umsetzt, stimmt die Richtung

**N**a also, geht doch! Wir haben wieder eine Bundesregierung. Es hat zwar etwas länger als sonst gedauert, aber jetzt wissen wir endlich wieder, woran wir sind und wo wir stehen.

Der neue Bundesverkehrsminister heißt - wie schon lange vor der offiziellen Bekanntgabe vermutet - Alexander Dobrindt. Er löst Dr. Peter Ramsauer ab und wird sich nach und nach in die Themen rund um die Schifffahrt einarbeiten, denn er ist gleichzeitig Minister für die digitale Infrastruktur.

Staatssekretär Enak Ferlemann folgt sich selber nach. Bereits seit 2009 für den Fachbereich zuständig, wird er auch für die kommenden vier Jahre den Fachbereich Verkehrsinfrastruktur leiten - und damit nach wie vor auch für alle Schifffahrtsbelange verantwortlich sein. Mit großen Überraschungen - gleichviel ob positiv oder negativ - wird demnach aus dem neubenannten Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht zu rechnen sein. Es wird weitgehend so weitergehen wie bisher.

Und die Binnenschifffahrt, das muss auch mal so gesagt werden, kann sich im Grunde nicht beklagen, denn sie ist von der bisherigen Politik ordentlich behandelt worden. Im Besonderen betrifft das die Förderprogramme, die auch unter der neuen Bundesregierung weiterlaufen werden.

Wirkliche Ärgernisse und extrem notwendigen Nachholbedarf gibt es aber bei den Wasserstraßen. Hier sieht es katastrophal schlecht aus - und das Deutsche Verkehrsforum (DVF) fordert in der Meldung auf der Seite 19 dieser Ausgabe zu Recht, die Finanzierung der Verkehrswege aus dem Klammergriff der Haushäl-

ter im Bundestag zu lösen, damit es endlich zügiger vorangehen kann.

Wenn die Bundesregierung aber ihre Vorhaben umsetzt, und das (nochmal Zitat DVF) Nationale Hafenkonzzept fortführt, beim Infrastrukturausbau einen klaren Schwerpunkt auf die Anbindung und Vernetzung der Häfen setzt und für den Erhalt der Binnenwasserstraßen sorgt, dann ginge alles in die richtige Richtung.

Vielleicht geben die ab Mitte Januar im Berliner Regierungsviertel stattfindenden Parlamentarischen Abende Aufschluss über zu erwartende Änderungen. Bis dahin - oder um diesen Zeitraum herum - dürften sich auch die Fachausschüsse im Deutschen Bundestag konstituiert haben. Für die Binnenschifffahrt ist dabei natürlich die Besetzung des Verkehrsausschusses von Interesse. Von ebenfalls großem Interesse ist die Frage, ob es wieder eine Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt geben wird. Alle Anzeichen deuten darauf hin und es scheint sich auch abzuzeichnen, dass neben einigen neugewählten Bundestagsabgeordneten auch schon vertraute Gesichter wieder der PGBi angehören werden.

Insgesamt aber gehen wir in ein neues Jahr, von dem wir nicht wissen, was es uns bringt. Aber was es auch sei, liebe Leser, wir werden das Beste daraus machen - und am Ende trifft doch meist ein Spruch zu, den besonders die Niederrheiner gerne von sich geben: Et kütt wie et kütt - und et is noch immer jut jejang.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und Ihren Familien ein gesundes und erfolgreiches 2014.

Tschüsskes - und bleiben Sie uns gewogen. ■

## Schifffahrt

### Schiffahrts-Magazin-Neujahrsumfrage Drei Fragen - drei Antworten

- **Frank Wittig**, Wittig GmbH, Duisburg  
Fokus auf Infrastruktur legen
  - **Anton Nauheimer**, Primus-Line, Frankfurt  
Von neuen Verordnungen verschonen
  - **Erich Staake**, Duisburger Hafen AG  
Die Binnenschifffahrt hat kein leichtes Jahr hinter sich
  - **Heiko Loroff**, Sächsische Binnenhäfen Oberelbe, Dresden  
Die Binnenschifffahrt entwickeln und modernisieren
  - **Dr. Hans-Heinrich Witte**, GDWS, Bonn  
Klar definierte Investitionen
  - **Franz J. Reindl**, Hafen Ludwigshafen  
Erkenntnisse umsetzen
  - **Volker Seefeldt**, HTAG Duisburg  
Steigende Frachtraten
  - **Jens Hohls**, Hafen Braunschweig  
Taten sind notwendig
  - **Martin Staats**, MSG Würzburg  
Verkehrsträger mit Potenzial
  - **Roberto Spranzi**, DTG Duisburg  
An Entwicklung partizipieren
  - **Karl-Heinz-Ehrhardt**, Magdeburger Hafen  
Lippenbekenntnisse umwandeln
  - **Dr. Jan Zeese**, HGK Köln  
Preisdruck
  - **Familie Mnich**, MS Salisso  
Gesundheit und Kraft für alle Kollegen
- 
- EMS Chartering aus Leer tritt dem SPC zum 1.1.2014 bei  
„Short Sea Shipping ist unser klassisches Geschäft“ 15
  - Plenarsitzung der Moselkommission  
50-Jahr-Feier im Juni 2014 16
  - Abenteuerfilm: 13000 Kilometer  
Die Männer der Emden 16
  - Wurde Kaiserin Sisi auf dem Schiff ermordet? 17

- Amtsübergabe im Ministerium an der  
Berliner Invalidenstraße 44  
Alexander Dobrindt ist neuer Minister für Verkehr  
und digitale Infrastruktur 18



- DVF: Für Erhalt der Binnenwasserstraßen sorgen  
Finanzierung der Verkehrswege aus Klammergriff lösen 19
- Unser österreichischer Korrespondent Peter  
Baumgartner hat Notizen gemacht  
Das Binnenschifffahrts-Jahr 2013 im Rückblick 20
- 5. Internationale ZKR-Kongress in Straßburg  
ZKR-Vision 2018 gibt Ziele vor 23
- Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Kooperation  
mit Schiffahrts-Magazin: Traumberuf Binnenschiffer  
Heute: Steffen Bublewitz,  
Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH, Friedrichshafen 24

## Schiffstechnik

- Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi)  
Umfassende Forschungen im Bereich  
maritimer Technologien 26
- Reparatur und Service für Binnenschiffe im Berliner Raum  
Die mitschiffs-Werft in Berlin-Köpenick 29
- Die Bodensee-Schiffsbetriebe hatten ihr MS „Baden“  
zur Landrevision in der Werft  
Auffrischungskur für ein schmuckes Schiff 30
- Hochleitungsmagnete aus Neodym  
Einfaches Abdichten 32
- Beschluss der ZKR-Mitgliedsstaaten  
Inland AIS und Inland ECDIS ab 1.12.2014 auf  
dem Rhein Pflicht 33
- Weltgrößte Schiffs- und Offshore-Klassifikationsgesellschaft  
Neuer Markenauftritt von DNV GL 34

**TITELBILD** Der Duisburger Hafen zählt den 50 größten Containerhäfen der Welt.

Foto: Friedbert Barg

### Impressum

## Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Gegründet 2008

als **Schiffahrt-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@schiffahrts-magazin.de

### Online-Redaktion

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

### Ständige Autoren/Korrespondenten

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 8/2014 vom 01.01.2014

Tagesaktuelle Nachrichten im Internet auf  
[www.schiffahrts-magazin.de](http://www.schiffahrts-magazin.de)  
+  
[www.facebook.com/schiffahrts-magazin](https://www.facebook.com/schiffahrts-magazin)

## Häfen / Wasserstraßen

■ Erfolgreiches Jahr 2013 Große Kölner Hafenumrundfahrt fest etabliert	34
■ Liebherr erreicht im Jahr 2013 trotz schwacher Konjunktur Umsatzniveau des Vorjahres Umsatz in Höhe von 9.086 Millionen Euro erwartet	35
■ Containerumschlag auf 3 Mio. TEU gesteigert Duisport zählt zu den 50 größten Containerhäfen der Welt	36
■ Abschluss im Oktober Instandsetzung der Schleuse Eddersheim	36
■ Hülskens Wasserbau Neue resistente Betonrezeptur entwickelt	37
■ Der Magdeburger Hafen ist jetzt unabhängig von den Wasserständen der Elbe Ramsauer: Niedrigwasserschleuse Magdeburg ist Meilenstein für unsere Binnenschifffahrt	38
■ Jetzt sogar für ihren 100. Geburtstag im Jahre 2018 gerüstet Die Alte Schleuse Krotzenburg ist wieder in Betrieb genommen worden	39
■ Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH setzt weiter auf die Energiewende – Handlungs- bedarf für die praktische Umsetzung	40
■ Nach intensivem Auswahlverfahren Ingo Egloff neuer Vorstand von Hafen Hamburg Marketing	41

## Rubriken

■ Kommentar	3
■ Impressum	4

## Inserentenverzeichnis

### Wir empfehlen diese Anzeigen Ihrer Aufmerksamkeit

Atlas-Schifffahrt	10
Fachreise transport logistic China	2. Umschlagseite
esa-Allianz	Titelseite + 5
Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt	42
Hafen Mannheim	22
Henkelhausen GmbH	5
Hülskens Wasserbau GmbH	19
Kleinholz Ruhrort	5
Magdeburger Hafen GmbH	21
MSG eG	5 + 16
Schwarz-Technik GmbH	5 + 24
Schifffahrtszeichen	12
Messe München / transport logistic China 2014	11
Wernz GmbH	33
Wittig Schiffsausrüstung	17

### Neujahrsgrüße

Deutsche Seemannsmission	6
Möller Survey Automotive / Marine GmbH & Co. KG	6
Stetra Ges. für Schifftransporte mbH	7
Van der Velden marine Systems B.V.	7
Knaack und Jahn FireOff Systems	8
Lux-Werft	8
Georg Fischer GmbH	9

## 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 Barkbetriebs im Neuen Hafen Main km 247,0 und unseren MSG-Schiffmotoren und Werftbetrieb Dampflozen

**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

Umfrage des **Schiffahrts-Magazins** zum neuen Jahr

## Drei Fragen - drei Antworten

**W**ir haben Persönlichkeiten aus der Binnenschifffahrt und ihrem Umfeld befragt, was für sie das angenehmste Ereignis im letzten Jahr war, wie sie die Lage der Binnenschifffahrt bewerten

und was sie für das neue Jahr erwarten. Die Platzierung der Fragen und Antworten bedeutet keine Wertung des Antwortenden. Hier war nur das Layout ausschlaggebend.

**Frank Wittig, Wittig GmbH, Duisburg**

### Fokus auf Infrastruktur legen

**Was war für Sie das angenehmste Ereignis im letzten Jahr?**



Privat hatte ich sehr viele angenehme Ereignisse. Beruflich?: Die Gewinnung mehrerer neuer Großkunden für unsere Firmengruppe und die Ausweitung unserer Geschäftsaktivitäten.

Die Reaktivierung der „Schifferbörse e.V.“, zuletzt mit dem „Schiffermahl“ in Duisburg-Ruhrort und auch die sehr positive Resonanz auf den „Ball der Schifffahrt 2013“ ha-

ben mich persönlich sehr gefreut.

**Wie bewerten Sie die Lage der deutschen Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr?**

Das abgelaufene Jahr hat für die gesamte Branche Herausforderungen mit sich gebracht. Zuerst ein nicht enden wollender Winter, dann das nächste Jahrtausendhochwasser und zuletzt die Sperrung von Schleusen durch Streiks von Verdi. Das Problem, dass zu viel Frachtraum im Markt ist, besteht bei der Trocken- und Tankschifffahrt nach wie vor - und die Frachtraten.

**Was erwarten – und erhoffen - Sie für das kommende Jahr?**

Es wäre sehr wichtig, einen starken Fokus auf die gesamte Infrastruktur zu legen, denn alle Verkehrsträger können nur funktionieren, wenn die nötige Infrastruktur bereitsteht. Industrie und Logistik folgen der Infrastruktur. Wenn wir nicht aufpassen, dann verspielen wir den Vorteil, den unsere Infrastruktur uns als Nation bisher immer geboten hat. Auch würde ich es begrüßen, wenn es gelänge, der Stimme des „Systems Wasserstraße“ mehr Gewicht zu verleihen, um der Politik die notwendigen Antworten und Lösungen abzurufen. Das Jahr 2014 wird ein Jahr mit großen Herausforderungen und Konsolidierungen, aber – wenn es einfach wäre, dann könnte es ja jeder! ●

**Anton Nauheimer, Primus-Line, Frankfurt**

### Von neuen Verordnungen verschonen

**Was war für Sie das angenehmste Ereignis im letzten Jahr?**

Das Ende des Schleusenstreiks.

**Wie bewerten Sie die Lage der deutschen Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr?**

Nach einem verregneten April und Mai und

dem Ende des Schleusenstreiks war es der Fahrgastschifffahrt noch möglich, die Umsatzrückgänge aus dieser Zeit im Juli und August zum größten Teil auszugleichen.

**Was erwarten – und erhoffen - Sie für das kommende Jahr?**

Wir sollten von neuen Verordnungen und Vorschriften verschont werden. Verwaltung und Politik sollten uns unsere Arbeit machen lassen. Abgaben zahlen wir schon genug. ●



Anzeige

Anzeige

Die Deutsche Seemannsmission e.V. grüßt alle Seeleute und ihre Familien weltweit und bedankt sich bei allen ihren Unterstützern, Freundinnen und Freunden.



Spendenkonto: Deutsche Seemannsmission e.V.  
Konto-Nr.: 330 30, BLZ 210 602 37 bei der EDG Kiel  
BIC GENODEF1EDG – IBAN DE04 2106 0237 0000 0330 30

Die Firmen Möller Survey Automotive GmbH & Co. KG & Möller Survey Marine GmbH & Co. KG wünschen Ihren Kunden ein erfolgreiches Jahr 2014. Im Rückblick auf das Jahr 2013 möchten wir uns für die gute Zusammenarbeit bedanken und freuen uns das neue Jahr!



Möller Survey Automotive / Marine GmbH & Co. KG  
Nautisch/technische Sachverständige/Schiffsbesichtiger  
Alter Fährweg 8 · 27568 Bremerhaven  
Tel. +49 (0) 471 / 946 09-0 · Fax +49 (0) 471 / 946 09-99  
www.moeller-expert.com

Erich Staake, Duisburger Hafen AG

## Die Binnenschifffahrt hat kein leichtes Jahr hinter sich

**Was war für Sie das angenehmste Ereignis im letzten Jahr?**



Sehr gefreut habe ich mich über die Überraschungsfest zum meinem runden Geburtstag, die von meinen Mitarbeitern organisiert wurde und mit der ich überhaupt nicht gerechnet habe. Die vielen Glückwünsche und persönlichen Grüße vieler Freunde, Kollegen und Wegbegleiter haben dafür gesorgt, dass dieser Tag in besonderer Erinnerung verbleibt.

Die Binnenschifffahrt hat kein leichtes Jahr hinter sich. Man denke nur an die mehrwöchigen Schleusenstreiks, die die Binnenschiffer hart getroffen haben. Trotzdem bin ich zuversichtlich, dass sich die Lage im kommenden Jahr wieder verbessern wird. Die Binnenschifffahrt gehört zu den am meisten unterschätzten Wirtschaftszweigen in Deutschland – das haben mittlerweile auch viele in der Politik erkannt. Ihre Vorteile liegen auf der Hand: große Ladekapazitäten, niedrige Transportkosten, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit.

Ich wünsche mir, dass die Binnenschifffahrt im kommenden Jahr wieder Marktanteile zurückgewinnt und neue Beteiligungsfelder erschließt. In Duisburg haben wir das Potenzial der Binnenschifffahrt schon lange erkannt. Ob Schwerguttransporte bis zu 500 Tonnen, industrielle Verpackungslogistik-Dienstleistungen für Stückgüter oder die Erweiterung einer Automobilen Ro-Ro Anlage auf logport, die Binnenschifffahrt ist ein essentieller Teil unserer Unternehmensstrategie. Auch aktuelle Ansiedlungen wie das weltweit größte CKD-Zentrum des Audi-Konzerns stärken die Binnenschifffahrt – rund 90% der Container werden hier über den Rhein in die Seehäfen transportiert. ●

**Wie bewerten Sie die Lage der deutschen Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr?**

**Was erwarten – und erhoffen – Sie für das kommende Jahr?**

Heiko Loroff, Sächsische Binnenhäfen Oberelbe, Dresden

## Die Binnenschifffahrt entwickeln und modernisieren

**Was war für Sie das angenehmste Ereignis im letzten Jahr?**



Zu erleben, dass Mitarbeiter während und nach der Flut alles geben, damit der Hafenbetrieb wieder läuft, obwohl sie oder Angehörige teilweise selbst stark betroffen waren und das gilt für unser deutschen und tschechischen Häfen! Innerhalb 3 Werktage waren wir in allen überfluteten Häfen zu 100% arbeitsfähig.

**Wie bewerten Sie die Lage der deutschen Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr?**

Die Binnenschifffahrt fährt in eine ungewisse Zukunft. Erst Hochwasser, dann Elbe gesperrt wegen Hochwasserbeseitigung, dann Schleusenstreik, dann Niedrigwasser. Kein Regierungspolitiker gibt klare Bekenntnisse zur Elbe ab, so haben die Reeder das Vertrauen in die Notwendigkeit von Investitionen verloren.

Wir haben aktuell mehrere zehntausend Tonnen Ware zum Transport per Binnen-

schiff aus unserem Hafenverbund ablehnen müssen da wir keinen Schiffsraum mehr zur Verfügung haben. Die Elbschifffahrt wird systematisch mit „Nichtstun“ an der Oberelbe zerstört!

**Was erwarten – und erhoffen – Sie für das kommende Jahr?**

Das Bekenntnis und die Unterstützung wieder Binnenschifffahrt auf der Elbe zu fördern, auf modernen Stand zu entwickeln und auszubauen. ●

Anzeige

Anzeige



Mit diesem Gruß verbinden wir unseren Dank für die angenehme Zusammenarbeit und wünschen für das neue Jahr Gesundheit, Glück und Erfolg.

**Allzeit gute Fahrt mit Gottes Segen!**

STETRA Ges. für Schifftransporte mbH  
Jahnstraße 1 · 67069 Ludwigshafen  
www.stetra.de



Wir bedanken uns bei den Kunden und Freunden unseres Hauses und wünschen ihnen alles Gute und viel Erfolg für das Jahr 2014.

Van der Velden Marine Systems B.V.  
Dorpsstraat 67a · NL-2930 AB Krimpen aan de Lek  
T: +31 (0)180 51 15 77 · F: +31 (0)180 51 15 78  
www.vandervelden-marinesystems.com

Dr. Hans-Heinrich Witte, GDWS, Bonn

## Klar definierte Investitionen



**Was war für Sie das angenehmste Ereignis im letzten Jahr?**

Es gab viele schöne Erlebnisse in diesem Jahr, an die ich mich gern erinnere. Ich denke da zum

Beispiel an die Taufe eines Arbeitsschiffes im Nachbarland Frankreich, in Gamsheim.

Die französische Wasserstraßenverwaltung „Voies navigables de France“ (VNF) hat das bewährte deutsche Typ-Schiff als Schwesterschiff übernommen. Ich war sehr beeindruckt von der partnerschaftlichen Kooperation an der wichtigsten und verkehrsreichsten Binnenwasserstraße Europas, dem Rhein. Diese grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist ein eindrückliches Beispiel für gutes und gelungenes Europa.

**Wie bewerten Sie die Lage der deutschen Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr?**

Das vergangene Jahr hat eine Reihe von Erfolgen für die Binnenschifffahrt gebracht. Die Verkehrsfreigabe der Niedrigwasserschleuse Magdeburg ist nur ein Beispiel dafür. Es ist jedoch nicht zu verleugnen, dass es noch einiges zu tun gibt.

Fest steht, ohne Binnen- und Seeschiff-

fahrt ist der schnelle und umweltfreundliche Waren- und Gütertransport in die Metropolregionen Deutschlands nicht möglich.

Weder bei der Bahn noch beim LKW sind der Primärenergiebedarf und damit auch die CO<sub>2</sub>-Belastung so gering. In Zukunft geht es weiter darum, nach klar definierten Investitionsprioritäten die erforderlichen Voraussetzungen schaffen, um der Binnenschifffahrt die bestmögliche Nutzung ihrer Kapazitätspotenziale zu ermöglichen.

**Was erwarten – und erhoffen – Sie für das kommende Jahr?**

Da die Verkehrsentwicklung immer stärker von europäischen und internationalen Handelsbeziehungen geprägt wird, setze ich auf das verlässliche und verantwortliche Vorhalten effizienter Wasserstraßen.

Denn hier liegt der Schlüssel für Wirtschaftswachstum und für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands.

Eine unserer Kernaufgaben ist, die vorhandenen finanziellen Mittel passgenau einzusetzen, mit dem Ziel unsere Flüsse, Kanäle und Hafenzufahrten der modernen Schifffahrt jederzeit sicher und leistungsfähig vorzuhalten.

Der Erhalt und Betrieb der Bundeswasserstraßen hat dabei Vorrang. Eine herausfordernde und verantwortungsvolle Aufgabe für die kommenden Jahre.

Franz J. Reindl,  
Hafen Ludwigshafen

## Erkenntnisse umsetzen

**Was war für Sie das angenehmste Ereignis im letzten Jahr?**



Die richtig angenehmen Ereignisse 2013 waren eher im privaten Bereich, was ja auch gar nicht so schlecht ist. Geschäftlich war einer der glücklichen Umstände, dass bei einem Großbrand einer unserer Lagerhallen im Stadtgebiet Ludwigshafen keine Menschenleben oder Verletzte zu beklagen waren.

**Wie bewerten Sie die Lage der deutschen Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr?**

Die wirtschaftliche Lage, aber auch die Innovationskraft und –bereitschaft der deutschen Binnenschifffahrt sehe ich weiterhin als sehr kritisch an.

Ein Verkehrsträger, dessen Stellenwert bei Politik und Verladern leider weit unter Wert gehandelt wird. Leitlinien und Empfehlungen wie die „Vision 2018“ der ZKR zeigen die notwendigen Handlungsfelder der Binnenschifffahrt auf.

**Was erwarten – und erhoffen – Sie für das kommende Jahr?**

Ich erhoffe mir ein Jahr ohne größere negative Sondereinflüsse. Von der Politik, speziell auch dem Wirtschafts- und Finanzbereich erwarte ich eine konsequente Umsetzung der Erkenntnisse in Bezug auf die Wichtigkeit einer intakten Infrastruktur, die Grundlage unserer Wirtschaft ist.

Anzeige



**FireOff Systems**

*Knaack und Jahn  
wünscht allen Geschäftspartnern  
ein glückliches 2014.*

[www.k-j.de](http://www.k-j.de)

Anzeige



**Ihre Werft im  
Fahrgast-Schiffbau**

**Wir wünschen allen Fahrensleuten  
ein erfolgreiches neues Jahr 2014**

Email: [info@lux-werft.de](mailto:info@lux-werft.de) - Internet: [www.lux-werft.de](http://www.lux-werft.de)



## Volker Seefeldt, HTAG Duisburg

# Steigende Frachtraten

**Was war für Sie das angenehmste Ereignis im letzten Jahr?**



Die Fusion der beiden Binnenschiffverkehrsverbände BDB und AdB im Mai d. J. Das einstimmige Votum der Mitglieder beider Verbände war beeindruckend und ein starkes politisches Signal.

**Wie bewerten Sie die Lage der deutschen Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr?**

Es war eins der kritischsten Jahre für die Branche in meiner bisherigen Berufslaufbahn. Genannt werden müssen hier der lange Winter zu Beginn des Jahres, das Hochwasser in Süd- und Ostdeutschland, die Blockaden belgischer Binnenschiffsunternehmer und die temporären Schleusenspernungen infolge der Streiks des Personals der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung von Juli bis September. Hinzu kommen die „hausgemachten“ Probleme des Angebots-Nachfrage-Verhältnisses infolge der Neubauaktivitäten, vor allem der Jahre 2007-2010, und der daraus resultierende und bis heute anhaltende Frachtenverfall. Die Lage für viele Binnen-

schiffsunternehmer ist mehr als kritisch, die steigende Zahl der Insolvenzen ist ein deutlicher Beleg dafür. Aber auch Befrachtungsunternehmen, Reedereien und Genossenschaften in der Trockengüterschifffahrt leiden unter Ertragsschwäche. Dies erhöht den Druck auf Personal, Organisation, Prozesse und Lieferanten.

**Was erwarten – und erhoffen – Sie für das kommende Jahr?**

Die Konjunkturprognosen gehen für 2014 von einem leichten Anstieg des Wirtschaftswachstums in den meisten Ländern der EU aus. Gegenüber 2008 fehlen im Transportaufkommen aber immer noch über 20 Mio. t. So lange es kein merkliches und nachhaltiges Mengenwachstum gibt, gehe ich nicht von einer grundsätzlichen Änderung der Lage aus. Leicht steigende Frachtraten halte ich aber bei Neuabschlüssen für möglich. Ich hoffe sehr, dass unser Gewerbe in 2014 von negativen Witterungseinflüssen verschont bleibt. Große Sorge bereitet mir dagegen die marode und teilweise veraltete Infrastruktur von Wasserstraßen und Schleusenbauwerken. Dadurch verliert das Binnenschiff immer mehr von seiner Leistungsfähigkeit gegenüber den anderen Verkehrsträgern. ●

Anzeige

**Verlag und Redaktion des  
Schiffahrts-Magazins  
und  
Schiffahrt-online  
wünschen allen Lesern,  
Freunden und Kunden  
ein gesundes und erfolgreiches  
neues Jahr.**

## Jens Hohls, Hafen Braunschweig

# Taten sind notwendig

**Was war für Sie das angenehmste Ereignis im letzten Jahr?**



Das angenehmste Ereignis 2013 ist eins, dass nicht stattgefunden hat. Trotz lang andauernder Kälteperiode Anfang 2013 sind die Wasserstraßen nicht zugefroren. Schifffahrt war in 2013, mit einer kurzzeitigen Unterbrechung aufgrund des Hochwasser im Juni 2013, ganzjährig möglich. Leider sind einige Branchen wegen des lang andauernden Winters erst spät gestartet.

**Wie bewerten Sie die Lage der deutschen Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr?**

Die Lage der deutschen Binnenschifffahrt betrachte ich mit Sorge. Zum einen gibt es einen langen Zeitraum mit geringer Rentabilität im Schiffsbetrieb, der auch 2013 nicht unterbrochen wurde. Zum anderen kommen immer höhere Anforderungen auf die Schifffahrt zu, die mit hohen Investitionen in die

Schiffe verbunden sind. Bei fehlender staatlicher Unterstützung der Binnenschifffahrt ist abzusehen, wohin dieser Weg führt. Gleichzeitig erleben wir immer wieder, wie anfällig das System Wasserstraße auf äußere Störungen, wie z.B. Witterung, Unfälle, technische Störungen in Bauwerken, usw. ist. Auch hier fehlt die Perspektive von Seiten der Politik. Dringend erforderliche Instandhaltungs- und Neubaumaßnahmen werden nur sehr zögerlich angegangen. Als Beispiel ist hier der existentiell notwendige Neubau eines zusätzlichen Abstiegsbauwerks in Ergänzung zum SHW Scharnebeck im Elbe-Seitenkanal zu nennen.

**Was erwarten – und erhoffen – Sie für das kommende Jahr?**

Von 2014 wünsche ich mir deutliche Signale von der neuen Bundesregierung zur Unterstützung der Binnenschifffahrt. Nach reichlich freundlichen Worten sind nun Taten notwendig. Z.B. ist eine Verbesserung der Durchgängigkeit unseres Wasserstraßennetzes dringend erforderlich. ●

Anzeige

*Allen, deren Element wie unseres das Wasser ist, wünschen wir ein glückliches, gesundes und erfolgreiches neues Jahr!*

Ihre  
Georg Fischer GmbH

**+GF+**

Daimlerstrasse 6  
D-73095 Albershausen  
[www.gfps.com/de](http://www.gfps.com/de)

Piping systems for shipbuilding and offshore

Martin Staats, MSG Würzburg

## Verkehrsträger mit Potenzial

**Was war für Sie das angenehmste Ereignis im letzten Jahr?**



In der für unsere Branche extrem schwierigen Streiksituation zu sehen, dass wir auf allen Ebenen des BMVBS bis hin zum ehemaligen Minister Ramsauer Freunde und Unterstützer haben, die um die Bedeutung der deutschen Binnenschifffahrt wissen. Das zeigt, dass unsere politische Arbeit der vergangenen Jahre ganz und gar nicht umsonst gewesen ist.

**Wie bewerten Sie die Lage der deutschen Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr?**

Leider immer noch extrem schwierig und angespannt, gerade zum Ende des Jahres sind Mengen grundsätzlich vorhanden und die schwierige Beschäftigungssituation hat sich kurzfristig verflüchtigt. Hierdurch sind die Überkapazitäten für einen Moment kaschiert, sie werden aber spätestens im nächsten Jahr wieder virulent. Das bedeutet, dass die strukturellen Probleme der Branche in keinsten Weise auch nur im Ansatz gelöst sind. Da man offensicht für die Überkapazitäten auf politischer Ebene, speziell in den Niederlan-

den, keine Lösung finden will, ist 2013 viel Zeit für die Branche verspielt worden.

**Was erwarten – und erhoffen – Sie für das kommende Jahr?**

Leider ein Ähnliches „Durchwurschteln“ wie in diesem Jahr. Um dem Substanzverzehr und dem ruinösen Wettbewerb entgegenzutreten, wäre ein deutlicher Anstieg des Frachtniveaus essentiell wichtig. Selbst wenn kurz vor Weihnachten die Frachten am Spotmarkt gelegentlich Kapriolen schlagen, entbehren diese Effekte doch jeglicher nachhaltigen Strahlkraft auf die nähere Zukunft. Dennoch ist die deutsche Binnenschifffahrt ein Verkehrsträger mit Zukunftspotential, der durch seine Effizienz und seine großen Bündelungseffekte weiterhin gebraucht wird und seinen Platz hat. ●

Roberto Spranzi, DTG Duisburg

## An Entwicklung partizipieren



**Was war für Sie das angenehmste Ereignis im letzten Jahr?**

Das ist schwer zu sagen. Zunächst müssen wir Privates von Beruflichem trennen. Privat war das angenehmste Ereignis, zum ersten Mal drei ununterbrochene Wochen Urlaub mit meiner Frau, in einem kulturell, religiös und landschaftlich wahnsinnig interessanten Land, machen zu können. Beruflich habe ich, und ich möchte den gesamten Prozess als angenehmes Ereignis definieren, die Aufnahme durch die Mitglieder, den Aufsichtsrat, die Vorstandskollegen, die Kolleginnen und Kollegen meines neuen Arbeitgebers, der DTG Deutsche Transport-Genossenschaft eG als angenehmstes Ereignis empfunden.

Zwei Ereignisse haben das Jahr 2013 mit Sicherheit mit geprägt, diese waren das Hochwasser im Mai / Juni und der Streik der Beschäftigten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Das Hochwasser hat für die Zivilbevölkerung ein schier unvorstellbares Leid gebracht. Die Folgen für die deutsche Binnenschifffahrt muss man differenzieren. Während die Auswirkungen des Hochwassers regional unterschiedlich ausfielen, war der Streik überregional zu spüren. Dieser Anfang Juli begonnene und mehrere Wochen andauernde Arbeitskampf hat dem Binnenschifffahrtsgewerbe erheblichen Schaden zugefügt. Der Ruf einer ganzen Branche wurde schwer belastet. Die Zuverlässigkeit eines ganzen Verkehrsträgers in Frage gestellt. Endlose Diskussionen mit der Verladerschaft und den Partikulieren waren die Folge. Mehrkosten in Millionenhöhe bei unseren Kunden und zum Teil Existenz bedrohende Einnahmeverluste bei den Schiffseignern wurden

billigend in Kauf genommen. Wir können nur hoffen, dass Herr Dobrindt das Thema endgültig beendet. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen muss die deutsche Binnenschifffahrt mit dem grundsätzlichen Verlauf des letzten Jahres im Großen und Ganzen zufrieden sein. Beschäftigung war bis auf wenige Ausnahmen das ganze Jahr über vorhanden. Von Eis- und Kleinwasserperioden wurde das Gewerbe weitestgehend verschont.

**Was erwarten – und erhoffen – Sie für das kommende Jahr?**

Wissen Sie, ich halte mich hier mit Prognosen gerne zurück. Unsere heutige Zeit ist so schnelllebig geworden. In einer global agierenden Wirtschaft, in der alles mit allem immer enger verzahnt ist, bringt der kleinste „Störfall“ oder eine gut platzierte Fehlinformation große Teile des Marktes schnell in eine instabile Position, die von keinem von uns vorausgesagt werden kann. Ich erhoffe mir für mein Unternehmen, für meine Mitglieder, dass wir an der von den Wirtschaftsinstituten prognostizierten, positiven Entwicklung der Märkte partizipieren können. ●

**Wie bewerten Sie die Lage der deutschen Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr?**

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

Karl-Heinz-Ehrhardt, Magdeburger Hafen

## Lippenbekenntnisse umwandeln

**Was war für Sie das angenehmste Ereignis im letzten Jahr?**



Das deutlich positivste Ereignis des jetzt ablaufenden Jahres war der uneingeschränkte und zum Teil an die physischen Grenzen gehende Einsatz der MHG-Mannschaft bei der Abwehr der Elbeflut und der Rettung der wichtigsten Infrastruktur und Einrichtungen. Ob man dieses positive Ereignis als „angenehm“ im Rahmen der Flutmisere bezeichnen kann, weiß ich nicht - jedenfalls war es das Positivste.

**Wie bewerten Sie die Lage der deutschen Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr?**

Aus meiner Perspektive war die Binnenschifffahrt eher bei Moll als bei Dur und ich erlebe immer wieder, dass sie bei einer Vielzahl von Verladern, Spediteuren und anderen Teilnehmern am Verkehrsmarkt im Tagesgeschäft noch keinen hohen Stel-

lenwert einnimmt, sondern leider eher eine „Lückenbüßer-Funktion“ und man die Binnenschifffahrt in Transportkonzepte einbezieht, wenn bei Straße und Schiene wirklich nichts mehr geht.

**Was erwarten – und erhoffen - Sie für das kommende Jahr?**

Ich erhoffe mir für das Jahr 2014 und auch die darauf folgenden Jahre, dass aus den politischen Lippenbekenntnissen, dass das „System Wasserstraße“ ein unverzichtbarer Verkehrsträger für die deutschen und europäischen Transportwege sei und aus dem Stand heraus Kapazitäten zur Verfügung stellen könnte, auch entsprechende Taten folgen. Dies bezieht sich hauptsächlich auf notwendige Infrastrukturmaßnahmen, politische Weichenstellungen und daraus resultierendes folgerichtiges Handeln. Manchmal habe ich das Gefühl, wir sind zu einer „Schwafelrepublik“ geworden - Hauptsache die Talkshowauftritte sind telegen und helfen dem Ego.

Dr. Jan Zeese, HGK Köln

## Preisdruck

**Was war für Sie das angenehmste Ereignis im letzten Jahr?**



Ein ganz persönliches Ereignis: Im Rahmen von Fotoarbeiten hatte ich die Gelegenheit, auf einem Rundflug die beeindruckende Hafenlandschaft von Bonn über Köln, Neuss/Düsseldorf und Duisburg bis Dortmund auf der Luft zu sehen.

**Wie bewerten Sie die Lage der deutschen Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr?**

Das Jahr war geprägt von einem harten Wettbewerb. Wir haben uns in diesem schwierigen Umfeld mit einem guten Ergebnis sehr wacker geschlagen.

**Was erwarten – und erhoffen - Sie für das kommende Jahr?**

Der Wettbewerb wird hart bleiben und der Preisdruck hoch. Darauf stellen wir uns organisatorisch ein.

Anzeige



**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](http://www.transportlogistic-china.com)



# transport logisticChina

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

# 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](mailto:f.barg@schiffahrts-magazin.de)



Familie Mnich, MS Salisso

## Gesundheit und Kraft für alle Kollegen

### Was war für Sie das angenehmste Ereignis im letzten Jahr?

Das Jahr 2013 haben meine Familie und ich gesundheitlich gut überstanden. Dies ist, glaube ich, in der selbstständigen Binnenschifffahrt das Wichtigste. Dann kommt dazu, dass nach unseren drei Mädchen jetzt zwei unserer Söhne das Große Rheinpatent und das Radarpatent gemacht haben. Darauf sind wir sehr stolz. Mein Mann und ich waren nach 35 Ehejahren auf unserem Salisso, das erste Mal für 8 Tage in Bayern in Urlaub und zwei unserer Söhne führten in der Zeit das Geschäft weiter. Sie mussten selbst

auf unserem Dampfer haben wir wegen einiger Steuernachzahlungen noch Schulden und leben müssen wir auch noch.

Der größte Posten ist das Gasöl. Die Frachten sind dazu einfach zu niedrig. Man muß verdammt gut wirtschaften, um seinen ganzen Verpflichtungen nachkommen zu können. Auch die Versicherungen werden immer teurer.

In der Sparte, in der wir fahren, werden dringend kleine Schiffe gesucht. Aber man kann leider den „Oberen“, nicht klar machen, das man auch da investieren muß.

Meine Familie und ich glauben fest an die

Autobahnen beschwert. Dann wünsche ich mir mehr Einsicht bei der Politik in Bezug auf die großen Schiffe. Wenn doch angeblich kein Geld da ist, um die Wasserstraßen in Ordnung zu halten, warum erlaubt man dann immer größere Schiffe, die mit ihrem Sog und Wellenschlag alles kaputt machen. Dazu kommt noch, dass auf den Tankern, die im Kanal fahren, nicht die Eigner darauf sind, sondern angestelltes Personal - und das interessiert sich nicht für die Gasölrechnung. Die jagen durch den Kanal, dass es nicht mehr feierlich ist. Dank AIS kann man schließlich sehen, wie schnell gefahren wird.



entscheiden, welche Reise und wieviel sie annahmen. Sie haben das gut gemeistert.

### Wie bewerten Sie die Lage der deutschen Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr?

Ich kann das nur aus unserer Sicht sagen. Wir haben ein Binnenschiff mit einer Ladekapazität von 866 t und wir haben uns auf Futtermitteltransporte und Getreidetransporte spezialisiert.

Ich würde die Lage mal so ausdrücken: Wir haben noch ein Haus abzuzahlen, 6 Kinder benötigen noch unsere Unterstützung und

Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt, deshalb machen wir auch die sehr anstrengende Öffentlichkeitsarbeit. Auch wenn bestimmt Leute zu mir sagen, dass ich damit keine Ladetonne auf die Wasserstraße bekomme.

### Was erwarten – und erhoffen – Sie für das kommende Jahr?

Ich wünsche mir einen Verkehrsminister, der sich der Binnenschifffahrt annimmt, der sich auch mal die Landbevölkerung anhört, wie die sich über die vielen LKW auf den

Ich wünsche mir dringend mehr Liegeplätze, damit wir auch unsere vorgeschriebene Nachruhe sicher einhalten können.

Ich wünsche mir mehr Güter auf die Binnenschifffahrt, ich wünsche mir für alle Kollegen Gesundheit und die Kraft, durchzuhalten und zu kämpfen und sich zu wehren.

Vor allen Dingen würde ich mir wünschen, wenn die Ausbildung zu Binnenschiffahrtsmeister endlich käme, denn das wäre eine neue Aufwertung des Berufes. ●

# Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

**Nur € 54,- jährlich!**

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684,  
telefonisch unter +49 (0)211-383683, per E-Mail an [f.barg@schifffahrts-magazin.de](mailto:f.barg@schifffahrts-magazin.de)

Friedbert Barg Verlag, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Ja, ich möchte das Schifffahrts-Magazin als Printausgabe im Jahresabonnement zum Preis von € 54,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 69,- inkl. Versand) beziehen. Ich kann das Abonnement bis 6 Wochen vor dem Ende des Berechnungszeitraumes abbestellen.

Firma/Name, Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Nr. / Postfach \_\_\_\_\_

PLZ, Ort, Land \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen beim Friedbert Barg Verlag, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich (auch per Fax oder E-Mail) widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

Ich bezahle per Rechnung.       Ich bezahle über PayPal an [f.barg@schifffahrts-magazin.de](mailto:f.barg@schifffahrts-magazin.de)

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

**Unser Thema ist die Schifffahrt, ..**



**.. da wissen wir, worüber wir schreiben.**

EMS Chartering aus Leer tritt dem SPC zum 1.1.2014 bei

## „Short Sea Shipping ist unser klassisches Geschäft“

Mit einer positiven Nachricht schließt das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) ein erfolgreiches Jahr 2013 ab. Mit Wirkung zum 1. Januar 2014 zählt die EMS Chartering GmbH & Co. KG als ein namhafter Befrachter und Anbieter von logistischen Gesamtlösungen zum Kompetenz-Netzwerk des SPC, zu dem 50 Fördermitglieder gehören.

„Mit dem Beitritt der EMS Chartering GmbH & Co. KG wird das Short-Sea-Netzwerk des SPC durch einen erfahrenen Partner gestärkt, der weit über reine Schifffahrtslösungen hinaus die komplette Logistikkette abdeckt. EMS Chartering steht als mittelständisch geprägtes Unternehmen für die Leistungsfähigkeit hoch effizienter Kurzstreckensee-Verkehre“, erklärt SPC-Geschäftsführer Markus Nölke.

EMS Chartering hat seine Wurzeln in der Küstenschifffahrt und verfügt daher über einen hohen Erfahrungsschatz bei den Themen, die die Zielgruppe des SPC bewegt. Beide Partner haben eine große Schnittmenge identifiziert bei ihrem Bestreben, nachhaltige multimodale Verkehrskonzepte zu schaffen und versprechen sich von der Bündelung der Interessen Synergien.

„Short Sea Shipping ist unser klassisches Geschäft und wir wissen natürlich, welche

Vorteile der Transport über See bietet - auch auf den kurzen Relationen. Nach unseren Erfahrungen ist das Potenzial dieses Verkehrsträgers aber noch nicht von allen Entscheidungsträgern in Politik und Wirtschaft erkannt worden. Deshalb halten wir es für sinnvoll, die Arbeit des SPC zu unterstützen“, sagt Ingo Hesse, der zusammen mit Manfred Müller die Geschäfte von EMS Chartering führt.

Die Chartering- und Operationsabteilung befrachten und betreuen exklusiv die Flotten von Fehn Ship Management und von NTO Shipping mit derzeit 24 Schiffen. Beide Reedereien sind auf Short Sea Shipping spezialisiert. Die Projektteilung realisiert logistische Komplettlösungen mit Vor- und Nachtransporten, dem See-Transport, Hafenumschlag, Stauerei und Lagerung. Das Unternehmen ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen und hat im März diesen

Jahres seine neuen Büroräume in Leer in der Hafestraße bezogen.

„Angesichts der zunehmenden Kapazitätsengpässe auf Straße und Schiene und den gleichzeitig steigenden Umweltauforderungen in Europa kann die Lösung für die Transportwirtschaft nach unserer Ansicht nur darin liegen, mehr Waren per Schiff zu transportieren“, ist sich Manfred Müller sicher. „Auf dem Wasser ist genug Platz und der Transport per Schiff ist auch aus ökologischen Gesichtspunkten die beste Lösung. Wir hoffen, dass wir durch unsere Mitarbeit im SPC helfen können, die Vorteile des Short Sea Shipping in Politik und Wirtschaft besser zu vermitteln.“

EMS Chartering ist Kernbestandteil der EMS-Fehn-Group. Die EMS-Fehn-Group besteht heute aus zwölf Firmen in fünf Ländern - Deutschland, Italien, Albanien, Mazedonien und Lettland.

Zur EMS-Fehn-Group gehören Chartering-, Logistik- und Hafenumschlagsunternehmen, Lagerhäuser, Schiffs- und Crewing-Agenturen sowie Reedereien. Insgesamt sind in den zwölf Unternehmen 190 Mitarbeiter an Land und 350 auf See beschäftigt. ■



## Plenarsitzung der Moselkommission

# 50-Jahr-Feier im Juni 2014

In ihrer unter luxemburgischem Vorsitz stattfindenden Plenarsitzung am 10.12.2013 sind Vertreter der deutschen, französischen und luxemburgischen Delegation in Metz zusammengekommen, um über aktuelle, moselspezifische Themen zu diskutieren.

Die Moselkommission verfügt über Ausschüsse und Arbeitsgruppen, die aus Sachverständigen der drei Moselanrainerstaaten bestehen.

Besprochene Themen dieser Plenarsitzung waren u.a. eine Änderung der Moselschiffahrtspolizeiverordnung und die Frage der Wasserstandregulierung. Darüber hinaus hat die Moselkommission grünes Licht für eine intensivere Zusammenarbeit mit der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt gegeben, um insbesondere die auf beiden



Teilnehmer an der Plenarsitzung der Moselkommission am 10.12.13

Seiten unternommenen Bemühungen im Binnenschiffahrtssektor voranzubringen. Die Moselkommission hat auch über ihre Einbindung in den Aktionsplan NAIADES II diskutiert, den die Europäische Kommission am 10.09.2013 vorgestellt hat. Die Überarbeitung der Geschäftsordnung der Moselkommission wurde ebenfalls behandelt.

Berichtet wurde auch über die Vorbereitungen zu den Feierlichkeiten anlässlich des 50. Jahrestags der Eröffnung der Großschiffahrt auf der Mosel, die im Juni 2014 von der Moselkommission in allen drei Moselanrainerstaaten begangen werden.

Das Sekretariat der Moselkommission hat einen Bericht über seine vielfältigen Aktivitäten in 2013 sowie die geplanten in 2014 präsentiert, gefolgt von einer Präsentation der Verkehrszahlen auf der Mosel für das erste Halbjahr 2013. Die Nachrichten sind erfreulich. Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum ist eine Steigerung des Verkehrsaufkommens an allen relevanten Moselschleusen zu verzeichnen. An der Schleuse Koblenz z.B. stieg der Verkehr in Tonnen um 15,4 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum an. Mehr Details dazu können Sie dem Verkehrsbericht des Sekretariats entnehmen, der auf der Website [www.moselkommission.org](http://www.moselkommission.org) unter Aktuelles zum Download bereit steht.

## Abenteuerfilm: 13000 Kilometer

# Die Männer der Emden

Der fesselnde Abenteuerfilm 13.000 Kilometer beruht auf den wahren Erlebnissen von 52 Besatzungsmitgliedern des kleinen deutschen Kreuzers „EMDEN“. Die Männer der Kaiserlichen Marine müssen eine abenteuerliche und gefährliche Reise hinter sich bringen, um an ihr ersehntes Ziel, ihren Heimathafen, zu kommen - schließlich trennen sie mehr als 13.000 Kilometer von ihren Familien.



Der australische Kreuzer SYDNEY zerstört die EMDEN, während ein Teil der Besatzung auf einem geheimen Landungszug ist. Um zurück nach Deutschland zu kommen, kapern die Missionsmitglieder ein altes Segelschiff und wagen sich damit aufs Meer. Trotz aller Gefahren schaffen die Marinesoldaten es bis nach Arabien. Dort müssen sie sich gegen räuberische Beduinen, Krankheiten und Wassermangel verteidigen. Hilfe bietet ihnen nur eine geheimnisvolle Frau (Sibel Kekilli) an, deren Motive undurchschaubar sind. Währenddessen werden die Vermissten für tot erklärt. Lediglich Maria (Felicitas Woll), die Verlobte des Offiziers Karl Overbeck (Ken Duken), gibt die Hoffnung nicht auf und sucht weiter.

Nur gemeinsam können „Die Männer der EMDEN“ (u.a. Jan Henrik Stahlberg, Oliver Korittke, Michael Lott) unter der Führung von Hellmuth von Mücke (Sebastian Blomberg) die fast unmögliche Odyssee überstehen. Als DVD, Blu-ray und als VoD erhältlich.

Weitere Informationen, eine vollständige Synopsis, sowie den Trailer finden Sie hier: <http://www.die-maenner-der-emden.de> ■

### Anzeige

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



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

**MSG eG**  
der Marktführer in Bayerns Binnenschiffahrt

Südliche Hafenstraße 15  
97080 Würzburg  
[www.MSGeG.de](http://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**





Der Dampfer GENÈVE auf dem Genfer See.

Quelle: L'association pour le Bateau Genève

## Wurde Kaiserin Sisi auf dem Schiff ermordet?

Von Peter Baumgartner

Nach seiner vollständigen Renovierung im Jahre 2013 soll der Dampfer GENÈVE ab 2014 wieder auf dem Genfer See eingesetzt werden. Im Zusammenhang mit dem Dampfer gab es 2013 zwei besondere Erinnerungen. Im September war der 115. Todestag der Kaiserin Elisabeth von Österreich und GENÈVE – das Schiff auf dem sie gestorben ist - ist seit 40 Jahren außer Betrieb. Nun sind die Umstände rund um die Ermordung von Sisi ja noch halbwegs gut überliefert, aber das Unglück im Zusammenhang mit dem Dampfer ist kaum dokumentiert und lässt viele Fragen offen. Dabei dürfte das gar nicht so uninteressant sein. Die Kaiserin wollte ja an ihrem Schicksalstag mit dem Schiff von Genf zurück nach Montreux/Territet fahren. Tags zuvor ist sie mit dem Schiff aus Montreux kommend in Genf eingetroffen und übernachtete im Hotel Beau-Rivage/Suite 119-120 (gleich bei der Anlegestelle). In Caux – nahe Montreux - weilte sie schon seit dem 30. August desselben Jahres und dürfte von da aus bereits einige Reisen mit dem Schiff unternommen haben. Als sie dann am 10. September das Hotel verließ um an Bord zu gehen (die Abfahrt war um 13:40 geplant), geschah das überlieferte Unglück. Der in Paris geborene, italienisch stämmige Anarchist Luigi Lucheni soll auf der Promenade bei der Anlegestelle vor der Kaiserin ein Straucheln vorgetäuscht haben und sie dabei mit einer spitzen Feile, unmittelbar bevor sie an Bord gehen konnte, erdolcht haben. Nun ist überliefert, dass Sisi auch kurz zu Boden ging, jedoch auf Nachfrage ihrer Hofdame anmerkte, dass ihr nichts geschehen sei. Nach dem vermeintlichen Attentat ging die Kaiserin noch selber „leichten Schritts“ auf das Schiff und dieses dürfte auch unmittelbar danach pünktlich abgelegt haben. Als die Kaiserin an Bord ohnmächtig wurde, war ein nicht näher benannter Mann behilflich, um Sisi zu betten. Angeblich ist der Helfer später unerkant verschwunden. Jedenfalls drehte das Schiff mit der schon ohnmächtigen Kaiserin sofort

wieder um. Die begleitende Hofdame hat danach vor Gericht ausgesagt, sie hätte erst an Bord den Einstich in der Herzgegend der Kaiserin bemerkt. Der Kapitän des Schiffes ließ eine provisorische Tragbahre aus Rudern fertigen, mit der Sisi, nachdem das Schiff wieder angelegt hatte, zum Hotel getragen wurde. Erst 20 Minuten danach wurde ihr Tod festgestellt. Geht man davon aus, dass das Schiff mit der Kaiserin wenigstens eine halbe Stunde benötigt hat, um wieder anzulegen, dann dürfte zwischen Attentat und Hotel zumindest eine ganze Stunde vergangen sein, bis die Kaiserin durch den Herzstich verstorben ist. Wenig bekannt ist, dass Sisi's Schiff der zu dieser Zeit modernste Dampfer auf dem See war und für die Gebrüder Sulzer damit eine Erfolgsgeschichte begann. Das Schiff war erst drei Jahre alt. Es ist schwer verständlich, warum Sisi nicht bereits an Bord Erste Hilfe bekam und warum der Arzt nicht an Bord geholt wurde. Wertvolle Zeit dürfte verloren gegangen sein. Obwohl, auf dem Flaggschiff dürfte damals nicht irgendein Kapitän ge-

fahren sein (sein Name ist leider nicht überliefert), schließlich hatte er ja das Kommando über das modernste Schiff der See-Flotte. Und Sisi dürfte er wahrscheinlich gekannt haben, weil sie ja schon seit ein paar Jahren regelmäßig am Genfer See weilte. Nun ist nicht anzunehmen, dass die Schiffsbesatzung damals bereits hinreichend über Erste Hilfe ausgebildet war und die Verletzung von Sisi hätte richtig deuten können. Aber Tatsache ist, dass die Herztamponade, die Sisi zum Verhängnis wurde, damals schon behandelbar war und bei rascher Hilfe nicht letal enden hätte müssen. Der vermeintliche Mörder Lucheni wurde rasch gefasst und in das Gefängnis von Genf gesteckt, wo er sich wenige Wochen danach erhängte – so die Geschichtsschreibung. Noch heute ranken sich aber ungeklärte Geschichten um den angeblichen Mörder. So wurde sein Schädel erst vor wenigen Jahren in geheimer Mission nach Wien gebracht und im Jahre 2000 ebenfalls unter Ausschluss der Öffentlichkeit verbrannt. Die vermeintliche Mordwaffe wird im Sisi-Museum in Wien ausgestellt. ■

Anzeige

GERPOL



... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!

Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile



WIDU Expert



WIDU Elegance



WIDU Sport



WIDU Exclusiv



WIDU Top



WIDU Slide



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

Amtsübergabe im Ministerium an der Berliner Invalidenstraße 44

## Alexander Dobrindt ist neuer Minister für Verkehr und digitale Infrastruktur



Bundesminister Alexander Dobrindt und Dr. Peter Ramsauer.

Fotos: BMVI

Bundesminister Alexander Dobrindt: „Ich freue mich auf mein neues Amt. Infrastruktur ist das Rückgrat unserer Volkswirtschaft. Das gilt für den Verkehrsbereich, aber auch für die digitale Infrastruktur. Mobilität im Verkehrsbereich und auf den schnellen Datenetzen ist Treiber für Innovation, Wachstum und Beschäftigung. Wir werden Deutschland weiter modernisieren.“

Minister Dobrindt stellte gleichzeitig seine Parlamentarischen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre vor: Die Parlamentarische Staatssekretärin Dorothee Bär, CSU, wird u. a. den neuen Bereich digitale Infrastruktur übernehmen.

Der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann, CDU, bereits seit 2009 in diesem Amt, wird u. a. den Bereich Verkehrsinfrastruktur betreuen. Und die Parlamentarische Staatssekretärin Katherina Reiche, CDU, soll sich unter anderem um den Luftverkehr kümmern. ■

**B**undesminister Alexander Dobrindt (CSU) hat die Amtsgeschäfte von Peter Ramsauer (CSU) übernommen. In der aktuellen 18. Legislaturperiode bekommt

das Haus einen neuen Zuschnitt: Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung heißt nun Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.



Katherina Reiche (Parlamentarische Staatssekretärin), Alexander Dobrindt (Bundesminister), Dorothee Bär (Parlamentarische Staatssekretärin), Enak Ferlemann (Parlamentarischer Staatssekretär)

## DVF: Für Erhalt der Binnenwasserstraßen sorgen Finanzierung der Verkehrswege aus Klammergriff lösen

Die neue Bundesregierung steht vor der Aufgabe, Deutschland eine langfristige Zukunftsperspektive zu geben. Dies gilt auch für die Verkehrsinfrastruktur, die jahrzehntelang vernachlässigt wurde", kommentiert Klaus Müller, Präsidiumsvorsitzender des Deutschen Verkehrsforums (DVF) die Regierungsbildung.

„Um unser dichtes Infrastrukturnetz zu erhalten und Lücken zu schließen, muss die Finanzierung der Verkehrswege aus dem Klammergriff der Haushälter gelöst werden",

fordert Müller. „Im Laufe der Koalitionsverhandlungen wurden bedauerlicherweise nicht nur zusätzliche Haushaltsmittel reduziert, sondern auch wichtige Reformvorhaben abgeschwächt.

Dies muss nun gleich zu Beginn der Legislaturperiode durch entschlossenes politisches Handeln korrigiert werden.

Die Ansatzpunkte für mehr Effizienz bei der Realisierung und Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur sind im Koalitionsvertrag vorhanden, sie müssen mit konkreten Instrumenten umgehend in die Praxis umgesetzt

werden", so Müller weiter. Die wichtigsten Aufgaben für den neuen Bundesverkehrsminister, Alexander Dobrindt, sieht Müller darin, den Verkehrsetat dauerhaft und substanzial zu erhöhen, die Strukturprobleme der Verkehrswegefinanzierung durch klare Schritte zu lösen und eine stringente Priorisierung aus Sicht des Bundes durchzusetzen.

Das DVF begrüßt die Entscheidung der Bundesregierung, das Nationale Hafenkonzept fortzuführen, beim Infrastrukturausbau einen klaren Schwerpunkt auf die Anbindung und Vernetzung der Häfen zu setzen und für den Erhalt der Binnenwasserstraßen zu sorgen.

Ein guter Schritt sei zudem die Öffnung von KfW-Programmen für den Ausbau der Hafen- und SchiffsKapazität im Bereich Offshore-Windenergie. ■

Anzeige

Der Umgang mit dem  
Element Wasser braucht  
keine Wunder – sondern  
Know-how, Kreativität  
und Erfahrung.

Wir können nicht  
übers Wasser gehen.  
Aber erstklassig  
damit umgehen.

Innerhalb des Hülskens-Firmenverbandes ist **Hülskens Wasserbau** der Experte für **wasserbauliche Herausforderungen**. Mit modernster Technik und innovativen Verfahren realisieren wir selbst anspruchsvolle **Großprojekte im Wasser- und Hafenausbau**. Zuverlässig. Termisicher. Fachgerecht. Kein Wunder also, das Hülskens Wasserbau zu den **führenden Unternehmen der Branche** zählt.

Dükerbau • Rammarbeiten • Spundwandaarbeiten • Nassbaggerarbeiten • Hydrographie • Geschiebemanagement • Ufersanierung • Spezialtechniken

 **HÜLSKENS**  
WASSERBAU

[www.huelskens-wasserbau.de](http://www.huelskens-wasserbau.de)

Unser österreichischer Korrespondent Peter Baumgartner hat Notizen gemacht

## Das Binnenschifffahrts-Jahr 2013 im Rückblick

### Aufreger

Der Aufreger des Jahres 2013 ist der Buhmann aus 2012 - Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Parlamentarischer Staatssekretär im Verkehrsministerium. Als er 2012 laut über die Maut auf den Wasserstraßen nachgedacht hat, waren seine Tage als Staatssekretär gezählt. Folgerichtig wurde er 2013 in die Deutsche Flugsicherung weggeblotzt. Dort kann er jetzt über die Einführung einer Maut für Paketdrohnen sinnieren.

### AUFSTEIGER

Der bisherige CSU-Generalsekretär Alexander Dobrindt (43-jähriger Diplom-Soziologe) vormals Generalsekretär der CSU, wird Verkehrsminister in der neuen Deutschen Bundesregierung. Ihm zur Seite steht der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann, CDU, bereits seit 2009 in diesem Amt, wird u. a. den Bereich Verkehrsinfrastruktur betreuen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung heißt nun Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

### Streik

Streikende Mitarbeiter der Wasserstraßenverwaltung bringen 2013 zahlreiche Schifffahrtsunternehmen nahe an den Ruin und beschädigen das Image der Binnenschifffahrt in der verladenden Wirtschaft nachhaltig.

### Aussteiger

Bei A-ROSA ging Ende Januar Geschäftsführer Lars Clasen von Bord. Clasen wollte die strategische Weichenstellung (Ausbau der Flusskreuzfahrt) nicht mittragen.

### Absteiger

Der Wiener Hafenchef Rudolf Mutz durfte das groß angelegte Hafenausbauprogramm nicht vollenden. 2013 wechselt er zur Personenschifffahrt Blue Danube.

### Umsteiger

Karin Zipperer wechselt von der Spitze des trimodalen Containerterminals am Hafen Wien an die Spitze des Hafens Wien.

### Skandal

Um die Binnenschifffahrt zu stärken, hatte die EU-Kommission in ihrem Entwurf zu den Transeuropäischen Netzen von 2011 zunächst im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten alle gemeldeten Binnenschifffahrtswege direkt in das sogenannte Kernnetz aufgenommen. Verkehrsprojekte des Kernnetzes haben vorrangig Anspruch auf Ko-Finanzierung durch die EU. 2012 hatte Minister Ramsauer überraschend veranlasst, dass einige Wasserstraßen aus dem Kernnetz gestrichen werden. In der EU ist dieses Veto bereits als einzigartiger Treppenwitz in die Geschichte der europäischen Politik eingegangen. 2013, im letzten Moment hat Ramsauer auf massiven Druck dieses Veto zurückgezogen. Wichtige Wasserstraßen

können somit im Entwurf zu den Transeuropäischen Netzen bleiben.

### Gesetz

Durch die Intervention zahlreicher Gewerbetreibender bezüglich Sportbootvermietungs-VO, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) seine vorgesehenen Regelungen für „verdeckte Fahrgastschiffe“ mehrmals geändert - ein Zeichen, dass sich die Verwaltung intern nicht einig ist. Betroffen sind insbesondere jene Fahrgastschiffer, die ihre Schiffe nicht nach einem festen Fahrplan, sondern auf Charterbasis betreiben und daher meinen, sie sollten hinsichtlich der Zulassungsbestimmungen nicht mit normalen Fahrgastschiffen gleichgestellt werden.

### Prozess

Prozess des Jahres ist der „Waldhof-Unfall“, der am 13.11.2011 für eine Totalsperre der Gebirgsstrecke gesorgt hat. 2013 wurden die Untersuchungen abgeschlossen und die Schuldigen verurteilt. Überraschend milde fielen die verhängten Strafen im nichtöffentlichen Verfahren aus. Viele Fragen blieben offen und werden die Gerichte weiter beschäftigen.

### Gerücht

Im Zusammenhang mit dem Jahrhunderthochwasser in weiten Teilen Europas, gab es 2013 zahlreiche Gerüchte um ein „beabsichtigtes Absaufen lassen“ weiter Landstriche durch die Kraftwerksbetreiber. Dabei ist die Nichteinhaltung der Wehrbetriebsordnung Gegenstand von Klagsdrohungen zahlreicher Hochwasseropfer.

### Ernennung

Dr. Ing. Hans-Heinrich Witte leitet seit 1. Mai 2013 die neu gegründete Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Bonn. Sie ist eine Bundesmittelbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und bildet die Spitze der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Witte leitete zuvor die Direktion der WSD-Nord in Kiel.

### Zitat I

„Die Bettensteuer ist eine moderne Wegegalerie“. - Dipl.-Kfm. Guido Laukamp. Laukamp hat 2013 Viking wegen Interessenkon-



Binnenschiffer bei der Gegen-Demonstration zum Streik der Verdi-Mitglieder in Minden.  
Foto: Friedbert Barg

flikten verlassen. Das Büro in Köln wurde geschlossen.

#### Zitat II

„Wilde Hasardeure und apokalyptische Sturmvögel unterschreiten jedes Preisniveau gnadenlos“. -Martin Staats/MSG

#### Deal

Die Bodan Werft – seit 1919 am Bodensee - war einst eine der erfolgreichsten Schiffbaubetriebe in Europa und wurde sogar noch 2011 unter Denkmalschutz gestellt. Immobilienspekulationen haben der Werft mit sechzig Mitarbeitern den Garaus gebracht. Wo über fast einhundert Jahre Schiffe für den Bodensee und darüber hinaus gebaut wurden, sollen jetzt Luxuswohnungen entstehen.

#### Geschäftsmodell

Fahrgastschiffe werden gelegentlich zum Leidwesen der Passagiere mit unpassender Außenwerbung verunstaltet. Was für die Reederei ein willkommenes Zubrot ist, ist für die Fahrgäste eine optische Körperverletzung. Meist ist der Name des Schiffs gar nicht mehr erkennbar und man sagt, die „Schlumberger“ oder die „Metaxa“ wird

gleich anlegen. Manche Reederei reagiert auf diese Kritik und lässt, wie in der Schweiz das (Saft)OrangeBoot – alias Petersinsel, den Urzustand des Schiffes wieder herstellen.

#### Debatte

Die anhaltende Debatte um die unzureichenden Frachttarife beschäftigte 2013 nicht nur das Gewerbe, sondern auch Behörden und Versicherungen. In Belgien führte die Debatte sogar zur Blockade der Wasserstraße.

#### Geschäftsidee

„Social Seating“ Bisher war es eher normal, dass auf Kreuzfahrtschiffen mehrere unterschiedliche Gäste an einem Tisch essen mussten. In einer Zeit der stark zunehmenden Singlehaushalte ein antiquiertes Geschäftsmodell. Neben einem falschen Sitznachbar sitzen zu müssen, kann echt lähmend sein. Spätestens nach einer Stunde ist das Thema Wetter oder Essen abgehandelt und dann wird es öd. Mit der Idee von „Social Seating“ hat der Einzelreisende oder das individuelle Paar die Möglichkeit, allein oder in trauter Gemeinsamkeit den Abend beim Essen zu genießen. Auf dem neuen

Kreuzfahrtschiff von Lüftner Cruises (Amadeus Silver) besteht sogar die Möglichkeit ein privates Abenddinner im Amadeus Salon zu buchen.

#### Frau im VBW-Präsidium

Patricia Erb-Korn ist seit 2010 die erste alleine zuständige Hafendirektorin in Deutschland. Sie ist für den Karlsruher Rheinhafen verantwortlich. 2012 wurde sie die erste Frau



Patricia Erb-Korn.

Foto: F. Barg

Anzeige

## TRANSPORTWERK

Magdeburger  Hafen GmbH

**Ab sofort** wasserstandsunabhängig durch die Niedrigwasserschleuse und den modernen Anschluss an das Kanalsystem.

Ansiedlung  
Immobilien

Logistische und  
Speditionelle  
Dienstleistungen

Traditionelles  
Hafengeschäft

## GREENPORT

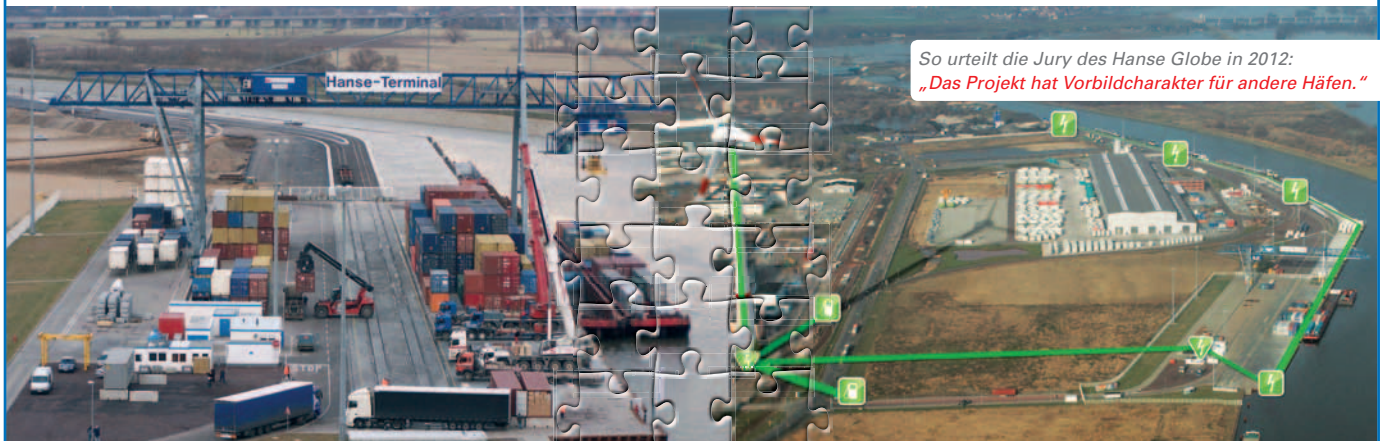
Unterstreichen Sie nachhaltig Ihr Image!  
Nutzen Sie unseren Greenport!

Windkraftreferenzanlage

Elektranten für  
Binnenschiffe

Tankstelle für  
Hybridloks

Tankstelle für  
Elektromobile



Magdeburger Hafen GmbH · Saalestraße 20 · D 39126 Magdeburg

Tel. +49 (0) 391/5939-162 · Fax +49 (0) 391/5939-210 · E-Mail: gf@magdeburg-hafen.de · www.magdeburg-hafen-gvz.eu

im Präsidium in der 140-jährigen Geschichte des VBW. Seit 2013 macht sie sich im Zusammenhang mit dem Thema Hafenkooperation zunehmend einen Namen als begabte Netzwerkerin.

#### Entdeckung

Die UNESCO hat im Jahr 2001 auch die Konvention zum Schutz des Kulturerbes unter Wasser verabschiedet. Diese sieht unter anderem vor, dass jeglicher Handel mit Artefakten von Schiffswracks, die älter als 100 Jahre sind, untersagt ist. Immer wieder, speziell in den Seen, werden Schiffswracks oder andere Kulturschätze gefunden. 2013 ist der Bodensee wieder in die Medien gekommen, weil es auf dem Grund des Sees angeblich eine besonders große Anzahl an Schiffen geben soll. Auch die Schweizer Seen bergen diesbezüglich noch viele maritime, kulturelle Schätze.

#### Wissenschaft

Seit 2013 und den schlimmen Hochwasserereignissen weiß jeder Mensch, was eine „Vb-Wetterlage“ nach Beber ist und wie die verschiedenen Tiefdruck Zugbahnen zur Katastrophe für die Binnenschifffahrt führen könnte.

#### Produkt

Der Donauradweg ist ein überaus erfolgreiches touristisches Produkt, das 2013 seit 30 Jahren besteht und wichtiger Bestandteil der Fahrgastschifffahrt ist.

#### Buch

Lebendiger Niederrhein – Unterwegs zwischen Duisburg und Emmerich. Werner Böcking aus Xanten, der bekannte Autor zahlreicher Veröffentlichungen über die Rheinschifffahrt, hat rund 280 bislang zu meist unveröffentlichte Ansichten aus seinem Archiv ausgewählt, die zu einer kurzweiligen Flussreise zwischen Duisburg, Xanten, Wesel, Rees, Kleve und Emmerich einladen (Sutton Verlag/2013)

#### Fehlbedarf

„Fehlbedarf“ Mit diesem Wort wurde 2013 versucht zu erklären, warum die Schiffsinfrastruktur nicht ausreichend finanziert werden kann. Um den Begriff „Fehlbedarf“ überhaupt verstehen zu können, muss der normal gebildete Mensch schon tiefer in die Haushaltsführung der öffentlichen Hand eindringen. Da gilt es zunächst sich mit dem Begriff der Kameralistik auseinanderzusetzen der wiederum vereinfacht gesagt, Ein-

nahmen und Ausgaben in einfacher Form der Buchhaltung Anwendung findet. Das heißt, unter dem Strich gibt es ein Plus, ein Minus oder ein Ausgeglichen. Sachziele werden damit aber nicht dargestellt. Das heißt, eine Schleusenreparatur hat zwar im Gegensatz zu – sagen wir einem roten Teppich für den Staatsempfang am Flughafen - einen hohen Sachwert, das ist aber wurscht, wenn die Reparatur nicht durch Einnahmen gedeckt ist. Der Haushalt würde die Schleusenreparatur zwar gerne finanzieren, es gibt allerdings einen Fehlbetrag in der einfachen Haushaltsführung und daher muss man leider darauf verzichten. Der später unweigerlich eintretende Finanzbedarf daraus, wird entweder zu einem anderen Zeitpunkt von einem anderen Budgetposten oder nachfolgenden Generationen getragen. Vereinfacht erklären kann man diese Art der Haushaltsführung mit folgendem Witz: Ein Junge muss zu Weihnachten auf seinen ersehnten Fahrrad verzichten, weil die Eltern einen Fehlbedarf in der Brieftasche haben. Der Junge, erzürnt über den ausgeschlagenen Weihnachtswunsch, versetzt dem Hahn, der im Hof gerade auf der Henne sitzt, einen Tritt und sagt: „und du gehst auch zu Fuß!“ ■

— Anzeige —



## Trimodal im Quadrat

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



Staatliche Rhein-Neckar-  
Hafengesellschaft Mannheim mbH  
[www.hafen-mannheim.de](http://www.hafen-mannheim.de)

Hafen Mannheim  
weltweit für die Region

## 5. Internationaler ZKR-Kongress in Straßburg

# ZKR-Vision 2018 gibt Ziele vor

**A**m 3. und 4. Dezember 2013 fand im Maison de la Région Alsace in Straßburg unter der Schirmherrschaft der französischen Präsidentschaft der 5. Kongress der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) statt. Das Motto der Veranstaltung lautete „Kompetenzen zusammenführen für eine nachhaltige Binnenschifffahrt“.

Die ZKR nahm diesen 5. Kongress zum Anlass, die Vision 2018 vorzustellen, einen Fahrplan, mit dem sich die Organisation für die kommenden fünf Jahre ambitionierte, aber dennoch realistische strategische Leitlinien vorgibt, die zu einer nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht beitragen sollen.

Mit dieser Initiative für die Rhein- und europäische Binnenschifffahrt soll die Umsetzung des Aktionsprogramms „NAIADES II“ der Europäischen Kommission unter-

stützt werden, ohne dabei die schwierige wirtschaftliche Lage des Gewerbes außer Acht zu lassen. Die Vision 2018 fordert alle beteiligten Akteure auf, ihr Handeln in den kommenden fünf Jahren in acht großen Themenfeldern zu koordinieren.

Über 200 Teilnehmer befassten sich in intensiven Diskussionen mit dem Thema „Nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt“. Die soziale Dimension war Gegenstand zweier spezieller Runder Tische. Der Veranstaltung gingen mehr als einjährige Überlegungen zu diesen Fragen voraus.

Mehrere Partner der ZKR haben bereits ihre Unterstützung für die Vision 2018 bekundet. So haben Theresia Hacksteiner, Generalsekretärin der IVR und der EBU, ebenso wie Hans Peter Hasenbichler, Geschäftsführer von viadonau, Jean-Louis Jérôme, Präsident des FEPI, und Arjen Mintjes, Präsident von EDINNA, auf dem 5. ZKR-Kongress die

Relevanz dieser Ziele für die nachhaltige Entwicklung des Sektors unterstrichen und bereits Kooperationsmöglichkeiten zur Umsetzung dieser Initiative bis 2018 aufgezeigt. Die Europäische Kommission, vertreten durch ihren Vizepräsidenten, Siim Kallas, und den Referatsleiter für Häfen und Binnenschifffahrt der GD MOVE, Dimitrios Theologitis, hat die Komplementarität der Maßnahmenprogramme der Europäischen Kommission und der ZKR im Bereich der nachhaltigen Entwicklung hervorgehoben.

Den Abschluss der Veranstaltung bildete ein Empfang im Straßburger Rathaus anlässlich des 50. Jahrestages des Straßburger Übereinkommens, in dessen Rahmen der ehemalige Generalsekretär der ZKR, Jean-Marie Woehrling, eine feierliche Ansprache hielt. Darin würdigte er die Bedeutung dieser revidierten Fassung der Mannheimer Akte von 1868, die es der ZKR ermöglicht hat, die Relevanz und Aktualität ihrer bald 150 Jahre bestehenden Gründungsakte zu bewahren. ■

**Mehr Informationen zur Initiative unter [www.vision-2018.org](http://www.vision-2018.org)**



Die Kongressteilnehmer konnten den simultan übersetzten Reden der Referenten auch per Bildschirm folgen. Foto: Friedbert Barg

**Schiffer-Berufskolleg RHEIN** in Kooperation mit **Schifffahrts-Magazin**

## Traumberuf Binnenschiffer

Heute: Steffen Bublewitz, Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH, Friedrichshafen

In einer neuen Serie werden das Schiffer-Berufskolleg RHEIN und das Schifffahrts-Magazin ab jetzt in unregelmäßiger Folge junge Menschen vorstellen, die sich für eine Ausbildung in der Binnenschifffahrt entscheiden haben - und berichten, warum gerade dieser Beruf ihr Traumberuf ist. In der ersten Folge beschreibt **Christa Grohé**, Lehrerin am Schiffer-Berufskolleg RHEIN, was **Steffen Bublewitz** zur Binnenschifffahrt gebracht hat.

Als Binnenschiffer auf Fähren und Ausflugschiffen arbeiten – das bedeutet nicht, den Gästen Kaffee und Käsekuchen zu servieren, sondern dafür verantwortlich zu sein, dass Schiff und Passagiere sicher und wohlbehalten auf dem Bodensee unterwegs sein können. Anlegen, Ablegen, Festmachen – der fahrplangemäße Verkehr zwischen den verschiedenen Anlegestellen wird jederzeit gewährleistet!

Diese Aufgabe hat Steffen Bublewitz interessiert, seitdem er durch den Vater und Bru-

der einer Freundin mit dem Beruf in Kontakt gekommen war. Wie so viele konnte er sich früher unter dem, was ein Binnenschiffer macht, nichts Rechtes vorstellen. Aber als er einmal miterlebte, wie der Alltag an Bord der Bodenseeschiffe läuft, hatte er „Blut geleckt“ und seinen Traumberuf gefunden. Schon bei der ersten Bewerbung wurde Steffen, der schon die Fachhochschulreife hatte, genommen.

Das hat ihm bis heute nicht leid getan, und nach eigenen Aussagen kann er sich nicht vorstellen, beruflich je etwas anderes zu machen. Verantwortung für die Menschen an Bord zu übernehmen ist dabei eine der Aufgaben, die ihm besonders gefällt. Sei es einfach Ticketverkauf und Kontrolle, Beratung und Beantwortung von Fragen, Information bezüglich Fahrplan und Angeboten – der freundliche und professionelle Umgang mit den Passagieren ist für Steffen das A und O der Fahrgastschifffahrt und sichert den Erfolg der Firma. Ein Highlight ist es immer wieder, unter Aufsicht des Schiffsführers selbst das Steuer zu übernehmen.

Zu den wichtigen Aufgaben des Binnenschiffers gehört es im Ernstfall natürlich auch, die Fahrgäste „festzuschnallen“, also zum besonnenen Sitzenbleiben aufzufordern und zu sichern, wenn eines der nicht immer vorhersehbaren Unwetter auf dem Bodensee niedergeht. Alle 30 km signalisieren dann Leuchtfener am Ufer mit 40 Blitzen pro Mi-



Binnenschiffer Steffen Bublewitz während der Radar-Ausbildung am Schiffer-Berufskolleg in Duisburg. Die Tipps aus dem Kasten auf der rechten Seite hat er sich besonders eingeprägt.

Foto und Tipp: SBK

Anzeige

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

Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.

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

Fordern Sie unsere Themen- und Preisliste 2014 für Ihre Marketingplanung an.

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



nute Starkwind und mit 90 Blitzen pro Minute Sturm. Bis zu zwei Meter hohe Wellen können das Schiff zum Schaukeln und die Gäste zum Bibbern (oder Schlimmerem) bringen, da ist Besonnenheit und Souveränität bei der Crew und damit auch bei Steffen gefragt. (Natürlich verkehren die Fahrgastschiffe bei Sturmwarnung nur zwischen den verschiedenen Anlegestellen.)

Schwierige Sicht- und Wetterverhältnisse lassen sich nicht immer vermeiden, aber heutzutage mit Hilfe moderner Radartechnik gut meistern. Nicht nur deshalb wird der entsprechende Fachunterricht im Schiffer-Berufskolleg RHEIN von Steffen und allen anderen Auszubildenden besonders geschätzt. Am Flachwasserfahrtsimulator SANDRA werden realistische Fahrsituationen trainiert. Jeder Schüler und jede Schülerin der Mittel- und

Oberstufe hat in den Schulblöcken regelmäßig die Möglichkeit, Fahrpraxis und Radarkenntnisse zu erweitern und auszuprobieren, ob er oder sie z. B. in konkreter Gefahrenlage richtig reagieren würde. Die Basiseinstellung des Radars kann sogar prüfungsrelevant sein (siehe Kasten unten). Und natürlich kann der Simulator auch den Sturm auf dem Bodensee simulieren....

Nach der Ausbildung will Steffen im erlernten Beruf arbeiten, aber in der Zukunft auch größere Verantwortung übernehmen. Das heißt zum Beispiel weiterlernen, um Steuermann und Schiffsführer zu werden. Besonders Wert legt Steffen noch auf die Feststellung, dass die Zusammenarbeit seiner Firma mit den Schweizer Kollegen besonders gut ist. So haben die Deutschen und die Schweizer je eine Fähre und eine

gemeinsame Fähre für den grenzübergreifenden Verkehr. Es gibt eine regelmäßige Fährverbindung zwischen Friedrichshafen und Romanshorn in der Schweiz – und wenn Not am Mann ist, hilft der Nachbar selbstverständlich aus. Auch das ist ein Bestandteil der Arbeit, der Steffen besonders viel Spaß macht.

Über die Frage, was seine Ziele in der nächsten Zeit seien, denkt Steffen einen Moment nach und sagt dann im Brustton der Überzeugung: „Erst mal die Prüfung bestehen und dann schnell Schiffsführer werden. Weil, so ein Schiff zu führen, ist einfach ein geiles Gefühl!!!“ ■

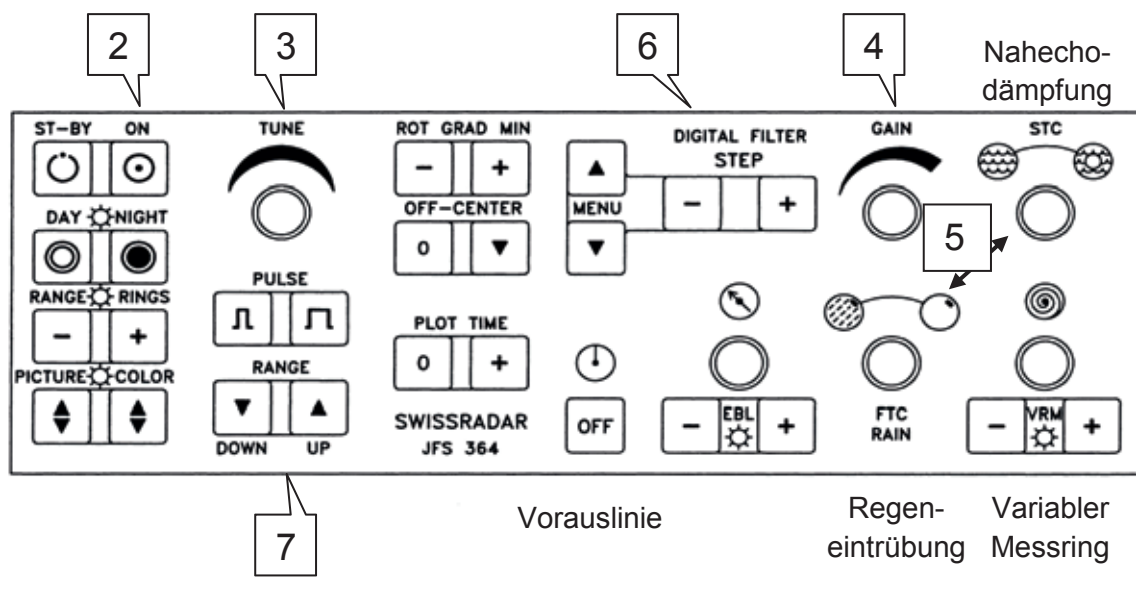
**Nachtrag: Steffen Bublewitz hat die IHK-Prüfung am 20.12.2013 mit der Note „gut“ bestanden.**



## RADAR – Basis-Einstellung

(hier am Beispiel des SwissRadar JFS 364C)

1. Das Gerät wird mit der grünen Taste (unter der Kunststoffabdeckung) am rechten unteren Gehäuserand eingeschaltet. Anschließend erfolgt die Bedienung über das separate Bedienpanel. Eine gute Grundeinstellung erhält man mit folgenden Schritten:
2. ON-Taste betätigen falls sich das Gerät im Stand-By-Modus befindet.
3. TUNE-Regler vorsichtig bedienen, bis an der TUNE-Anzeige am Gerät der größtmögliche Balken erscheint.
4. GAIN-Regler möglichst voll aufdrehen.
5. STC- und FTC-Regler zunächst ganz nach links drehen.
6. ggf. im DIGITAL FILTER MENUE mit Hilfe von CONTRAST ein Störgeräusch bei sonst guter Sicht entfernen.
7. RANGE DOWN betätigen, bis ein Flussverlauf erkennbar ist (z.B. 1,2 km für Flussfahrt). Echos von Regen oder Schnee mit FTC herausfiltern.



Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi)

## Umfassende Forschungen im Bereich maritimer Technologien

Von Sabo Krebs

Der Projektträger Jülich lud im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) am 5.12.2013 zur Statustagung maritime Technologien in Berlin ein. Um den Wirtschaftsstandort Deutschland im Bereich maritimer Technologien zu stärken, stellt das BMWi jährlich über 30 Mio. Euro für umfassende Forschungsprojekte im Rahmen des Programms „Maritime Technologien der nächsten Generation“ bereit. Damit können gezielt die Bereiche gefördert werden, in denen sich die maritime Industrie in Deutschland in der globalen Konkurrenzsituation behaupten kann. Dies umfasst zum Beispiel das spezielle Wissen in den Bereichen Schweißtechnik, Leichtbau, dynamisches Positionieren in Eis, Verbesserung der Leckstabilität und Vieles mehr.

Um die Gelder der öffentlichen Hand den einzelnen Projekten zur Verfügung zu stellen, arbeiten die Ministerien mit sogenannten „Projektträgern“ zusammen, die die Anträge der einzelnen Forschungsvorhaben prüfen und im Verlauf der Förderung begleiten und überwachen. Im Bereich der maritimen Wirtschaft ist dies der Projektträger Jülich. Das Forschungszentrum Jülich ist in die Standorte Jülich, Berlin, Bonn und Rostock gegliedert und zählt mit den über 5.000 MitarbeiterInnen im Bereich von Natur- und Ingenieurwissenschaften zu den größten Forschungszentren Europas.

Die Statustagung bot einen Überblick über einige der vom BMWi geförderten Projekte im Bereich maritimer Technologien, zwölf der geförderten Projekte wurden in jeweils 20-minütigen Vorträgen vorgestellt. Anschließend konnten Fragen gestellt werden, bzw. kurze Diskussionen zu den einzelnen Vorträgen geführt werden. Dabei war die Veranstaltung in vier einzelne Themenblöcke unterteilt: Schiffbau, Schiffstechnik/Schiffsführung, Meerestechnik sowie Schiffstechnik/Antriebstechnik. Die Tagung war mit 150 Vertreterinnen und Vertretern aus Universitäten, Wirtschaft, Forschungseinrichtungen und Politik gut besucht.

### Schiffbau

Der erste Themenblock stand unter der

Überschrift „Schiffbau“, darin wurden drei ausgewählte Projekte vorgestellt. Das Projekt „MESCHLAS – Fügen großformatiger Metallschaumsandwiches in der Schiffskonstruktion mittels Laser-Schweißen“ wurde von Dr. Wolfgang Sichertmann der Thyssen-Krupp Marine Systems vorgestellt. Bei dem Projekt geht es um die Weiterentwicklung von Leichtbauteilen für den Schiffbau. Der Einsatz von Halbzeugen aus Stahl-Aluminiumschaum-Sandwiches wurde darin umfassend in Zusammenarbeit mit weiteren Institutionen erforscht. Dabei interessierte vor allem auch das Schneiden und Fügen der Teile mit Hilfe von Laser-Technologie, die mittlerweile in großem Umfang im Schiffbau eingesetzt wird. Das Potenzial der Metallschaum-Sandwiches liegt vor allem in der Gewichtseinsparung (besonders für schnelle und gewichtskritische Schiffe) sowie Schwingungs- und Geräuschdämpfungen bei gleichzeitig hoher Strukturfestigkeit. Herausforderung war darin vor allem das Verformen der Platten mit bereits ausgeschäumten Zwischenräumen und das Laserstrahlschweißen der Sandwich-Halbzeuge. Im Rahmen des Projektes wurde der Einsatz der Metallschaum-Sandwiches exemplarisch an zwei verschiedenen Bereichen des Schiffes erprobt. Das Erste ist eine Erprobung der Halbzeuge im Bereich des Maschinenfundamentes, da dort die Eigenschaften Festigkeit sowie Schwingungs- und Geräuschdämpfung besonders zum Tragen kommen können und die üblicherweise schweren Maschinenfundamente so durch Stahl-Aluminiumsandwiches als leichtere Alternative ersetzt werden könnten. Der zweite Teil ist eine Erprobung in schlecht zugänglichen, gekrümmten Teilen des Schiffes, wie z.B. im Bereich des Vorder- und Hinterstevens, des Ruders, der Flossen oder der Schlingerkielen. Hier könnte der Metallschaum in Kombination mit einzelnen Platten die in ihrer Fertigung teure und zeitaufwendige Struktur aus Stegen und Rippen ersetzen. Im Rahmen des Projektes wurde dies an einem Ruder unter werftüblichen Bedingungen erprobt. Die Gewichtseinsparungen im Ruder sowie auch im Maschinenfundament ergaben mit Hilfe der Metallschaum-Sandwiches um die 20%, die Einzelbauteile in Ruder und Maschinenfundament konnten um mehr als die

Hälfte reduziert werden.

Der nächste Vortrag zu „FSW-Ship – Rührreibgeschweißte Leichtbaustrukturen für Schiffsaufbauten“ von Ralf Boywitt der Gesellschaft für Schweißtechnik International mbH Berlin Brandenburg gab Einblicke in die Erforschung der Rührreibschweißtechnik (englisch: friction stir welding = FSW) für den Schiffbau. Großer Vorteil der Rührreibschweißtechnik ist die reduzierte Wärmezufuhr während des Schweißvorgangs und somit ein deutlich reduzierter Verzug sowie Beulung der Strukturen. Besonders geeignet ist das Schweißverfahren für Aluminiumlegierungen, weshalb der Einsatz im Bereich von Schiffsaufbauten nahe lag. Auch für den Übergang Stahl-Aluminium zwischen Deck und Decksaufbauten eignet sich das Verfahren und könnte so die Varianten mit Schrauben bzw. sprenggeschweißten T-Stücken ersetzen, die üblicherweise für den Übergang Stahl-Aluminium im Schiffbau eingesetzt werden. Lösungen für Stahl-Aluminium-Verbindungen konnten im Rahmen des Projektes deutlich verbessert werden, für einen industriellen Großeinsatz sind die Ergebnisse jedoch noch nicht zufriedenstellend genug. Die Verbindung Aluminium-Aluminium ist hingegen ausgereift und wird von dem Projektpartner Abeking und Rasmussen auf der Werft in Lemwerder in der Praxis angewendet.

Der dritte Vortrag im Block „Schiffbau“ wurde von Dr. Broder Hinrichsen der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co. KG zu „ELKOS – Verbesserung der Kollisionssicherheit durch Integration struktureller Maßnahmen in die Leckstabilitätsberechnung moderner RoRo-Fahrgastschiffe“ gehalten. In Zusammenarbeit mit den Projektpartnern Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Fricke und Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger von der TU Hamburg-Harburg wurde ein Berechnungsverfahren entwickelt, in dem die Struktur und der Aufbau der Doppelhülle an der Seitenwand eines RoRo-Schiffes bezüglich der Kollisionssicherheit berücksichtigt werden können. Herkömmliche Berechnungsverfahren nach SOLAS 2009 ermöglichen nur den Einbezug der Breite der Doppelhülle, nicht aber deren spezielle Struktur. Da insbesondere RoRo-Schiffe im Kollisionsfall einem hohen Sicherheitsrisiko ausgesetzt sind (aufgrund des nicht unterteilten unteren Laderaumes und somit unzureichender Leckstabilität) ist hier eine breite doppelte Hülle unverzichtbar. In dem Forschungsprojekt wurden neue Möglichkeiten ermittelt, wie eine Kombination aus Schiffsentwurf, Leckrechnung und Strukturmechanik neue Wege eröffnen

kann, um die Schiffsicherheit deutlich zu steigern und zeitgleich wirtschaftliche Vorteile mit sich zu bringen. Dies wurde auch mit Hilfe von Groß-Versuchen im Maßstab 1:3 durchgeführt sowie mit Hilfe von FEM-Berechnungen ermittelt.

### Schiffstechnik/Schiffsführung

Der erste Vortrag im Block Schiffstechnik wurde von Benjamin Scholz des DNV GL zu „BunGas -Bunkering gas as fuel for ships“ gehalten. In dem Forschungsprojekt wurden unter Zusammenarbeit von DNV GL und der Meyer Werft Möglichkeiten untersucht, LNG zu bunkern. Der Hauptfokus lag dabei auf Schiff-zu-Schiff-Bebunkerung. Ziel des Projektes war es, einheitliche Standards für die Übergabe des Brennstoffes LNG in Form von Richtlinien zu schaffen. Als Teil des Projektes wurde auch ein Konzept für die Bunkerbarge selbst ausgearbeitet. Darüber hinaus wurden Konzepte für die sichere Übergabe von LNG ausgearbeitet, sowie eine umfassende sicherheitstechnische Analyse an Bunkerbarge und Empfängerschiff durchgeführt. Die Ergebnisse der Studie flossen direkt in die Arbeitsgruppe zur Schaffung der ISO-Guidelines zum Bunkern von LNG ein.

Anschließend berichtete Michael Schmidt vom Leibniz-Institut für Plasmaforschung und Technologie Greifswald e. V. zu „PBCT – Plasma-katalytische Abgasbehandlung für Schiffsdieselmotoren“. Auch hier stand, ähnlich dem Forschungsprojekt zu LNG, eine Reduzierung der Abgasemissionen in der Schifffahrt im Mittelpunkt. Im Rahmen der Forschungen wurde ein zwei-stufiges Abgasnachbehandlungssystem entwickelt und auf einem Prüfstand erprobt. Kern der Arbeit ist dabei ein nicht-thermisches Plasma (also ein elektrisch leitfähiges gasförmiges Gemisch) und ein edelmetall-freier Katalysator, mit dessen Hilfe man sich erhofft die kommenden Abgasvorschriften für Schiffe einhalten zu können. Das Verfahren würde neben der Nutzung alternativer Kraftstoffe und Optimierung der Verbrennungsprozesse zur Einhaltung der künftigen Emissionsgrenzwerte die Möglichkeiten der Abgasnachbehandlung erweitern. In der Abgasnachbehandlung auf Schiffen werden Scrubber (Schwefelwäsche) sowie die selektive katalytische Reduktion (SCR-Anlagen) eingesetzt, hierzu wird jedoch Harnstoff an Bord des Schiffes benötigt. Dies würde bei einem Verfahren mit Plasmatechnologie entfallen. In dem Vortrag zu „PITAS – Piraterie- und

Terrorabwehr auf Seeschiffen“ erläuterte Dr. Christoph Zebermann von der Raytheon Anschütz GmbH den Aufbau des Forschungsprojektes um die Sicherheit auf Handels- und Passagierschiffen sowie auf größeren Yachten zu verbessern. Das Vorhaben bestand aus verschiedenen einzelnen Elementen. Ein Teil ist eine Wissensdatenbank, in der sämtliche Angriffe auf Schiffe dokumentiert werden, um so für Schiffe besonders gefährliche Regionen ermitteln zu können. In einem weiteren Teil wurde der effektive Einsatz von Sensoren, Alarmen und Effektoren ermittelt und diese in die bestehenden Bordsysteme integriert. Auch ein Nahbereichsradar sowie für den Unterwasserbereich ein Sonarsystem zur



**Gäste aus Industrie, Universitäten, Politik und Forschungseinrichtungen haben an der Statustagung teilgenommen**  
Foto:Sabo Krebs

Detektion von Angriffen sind Teil des Forschungsprojektes.

In einem vierten Vortrag zu „ADOPT-MAN – ADvanced Planning for OPTimised Conduction of Coordinated MANoeuvres in Emergency Situations“ von Dr. Volker Köhler der MarineSoft Entwicklungs- und Logistikgesellschaft mbH wurden Handlungsempfehlungen für Person-über-Bord-Unfälle ermittelt. Das Projekt stand unter der Leitung der World Maritime University (WMU) in Malmö, Schweden und wurde unter Zusammenarbeit schwedischer und deutscher Firmen gestaltet. Kernziel war die Entwicklung von Handlungshilfen, die zu höheren Überlebenschancen bei Person-über-Bord-Unfällen führen. Dabei wurden Umweltbedingungen, Kommunikationsbedingungen sowie Mensch-Maschine-Interaktionen berücksichtigt. Als größere Herausforderung bei solchen Manövern wurde ermittelt, dass die zur Einleitung eines entsprechenden Manövers benötigten Schiffsinformationen nur in Papierform an Bord (Brückenposter) verfügbar sind und somit ein rasches Handeln nicht möglich ist. Darüber hinaus sind in diesen Unterla-

gen meist nur Informationen für Standard-Manövrier-Vorgänge vorhanden und somit im Gefahrenfall nicht hilfreich. Im Rahmen des Projektes wurde eine elektronische Manövrierunterstützung entwickelt, die an die Situation angepasste Handlungsempfehlungen rasch liefert. Dazu wurden spezielle Algorithmen und technische Lösungen geschaffen, um mit Hilfe der e-Navigation das zielgerichtete Handeln bei Person-über-Bord-Manövern zu ermöglichen.

### Meerestechnik

Der dritte Block wurde der Meerestechnik gewidmet, einem in der deutschen maritimen Wirtschaft vermehrt wichtigen Standbein. Auch hier wurde gezielt das spezielle Know-how der Branche gefördert. Das Projekt „SeeGrip – Autonomer Unterwassergreifer mit taktischer Rückkopplung für form- und kraftschlüssige Objektmanipulation“ wurde von Peter Kampmann des Deutschen Forschungszentrums für Künstliche Intelligenz GmbH vorgestellt. Ziel des Projektes war die Entwicklung von Greifarmen, die den harschen Bedingungen in der Tiefsee (hier mindestens 1.000 m) Stand halten können. Der Greifer, die Kraftsensorik sowie die elektronischen Komponenten wurden bei Druckumgebungen getestet, die einer Tiefe von bis zu 6.000 m entsprachen.

Der folgende Vortrag stellte eine ähnliche Thematik vor: das Projekt „Druckneutrale Systeme – Tiefsee“ von Gerhard Körner der ENITECH Energietechnik-Elektronik GmbH beschäftigte sich mit der „Gestaltung, Umsetzung und Erprobung von druckneutralen Systemen und Einrichtungen für den Langzeitunterwasserbetrieb in Fahrzeugen und Unterwasserbauwerken in der Tiefsee“. Das Projekt war in fünf verschiedene Teilvorhaben gegliedert, in denen sich die einzelnen Projektpartner (Firmen sowie verschiedene Fachbereiche der Universitäten) mit Themen wie Energieversorgung, Antriebe, mechanische Systeme, Navigations- und Kommunikationssysteme sowie Verankerungssystemen unter den extremen Druckbedingungen der Tiefsee beschäftigten. Dies wurde hauptsächlich für ROVs ( Remotely Operated Vehicle, dts.: ferngesteuertes Fahrzeug) und AUVs (Autonomous Underwater Vehicle, dts.: autonomes Unterwasserfahrzeug) weiterentwickelt. Darin waren auch geeignete Vergusstechnologien sowie Materialien für die Tiefsee Gegenstand der Forschungen. In einem weiteren Vortrag wurde von Da-

niel Esser der CONTROS Systems & Solutions GmbH das Projekt „HISEM – High Sensitive Deep Sea Methane Monitoring“ vorgestellt. Im Rahmen des Projektes wurde ein neuartiges Unterwassermesssystem für Leckagen von Öl und Gas entwickelt. Dies ist von großem Nutzen für die Gas- und Erdöl fördernde Industrie, aber auch für meereswissenschaftliche Messungen. Mit Hilfe des Messsystems kann die Konzentration von Methan oder höherwertigen Kohlenwasserstoffen im Meerwasser mit hoher Genauigkeit in Tiefen bis zu 3.000 m ermittelt werden. Durch die hohe Genauigkeit ist eine frühzeitige Erkennung von Leckagen möglich geworden.

#### Schiffstechnik/Antriebstechnik

Im vierten und letzten Block der Veranstaltung wurden zwei Forschungsprojekte aus dem Bereich der Antriebstechnik vorgestellt. In einem ersten Vortrag zu „DYPIC – Dynamic Positioning in Ice“ von Peter Jochmann der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt wurden Forschungen um das dynamische Positionieren in Kälte und Eis vorgestellt. Durch den Klimawandel bzw. die globale Erwärmung werden für die Schifffahrt sowie die Erdöl- und Erdgas-Industrie interessante Bereiche in der Arktis freigelegt. Die Quellen für Erdgas und Erdöl befinden sich teilweise in tiefer gelegenen Teilen des Meeres, so dass eine Verankerung (z.B. von Bohrschiffen) dort nur schwer möglich ist. Für diese Bereiche ist das dynamische Positionieren von großem Interesse, da die Schiffe so mit Hilfe der eigenen Propulsionssysteme per Computer gesteuert auf Position gehalten werden können. Die Anwendung in eisbedeckten Regionen bringen spezielle Probleme mit sich, diese sind jedoch noch unzureichend erforscht. Teil des Projektes

war es zunächst, über Modellversuche das Verhalten von Schiffen und Offshorestrukturen unter verschiedensten Bedingungen in Eis vorherzusagen zu können. Die Entwicklung eines DP-Systems in Eis als Modell war dabei eine größere Herausforderung, hierzu wurden die Modellschiffe mit sechs gleichen Ruderpropellern im Modellmaßstab ausgerüstet. Das Forschungsprojekt ist Teil eines Verbundvorhabens aus den Ländern Frankreich, Norwegen und Deutschland. Die verschiedenen Teile des Projekts wurden von Vertretern aus Forschungseinrichtungen, Universitäten, Industrie und Klassifikationsgesellschaften (DNV) bearbeitet und jeweils auf nationaler Ebene gefördert. Die HSVA steuerte ihren Anteil durch Entwicklung, Bau und Erprobung des DP-Systems und der dazugehörigen Schiffsmodelle bei. Da die HSVA über ein eigenes Eisbecken verfügt, konnten die Versuche in Eis vor Ort durchgeführt werden. Hierzu wurden die Eisbedingungen stetig verändert, um Aussagen zu verschiedensten Umweltbedingungen treffen zu können. Als Schiffsmodelle wurde ein Bohrschiff sowie ein Forschungsschiff genutzt. Im Rahmen des Projektes wurden für das Dynamische Positionieren in Eis nötige Versuchsverfahren entwickelt, um für kommende Entwürfe mögliche Versuchsanordnungen bereit zu halten. Als Teil dieser Versuchsanordnungen galt es ebenso, eine Modelleisdecke sowie Eisschollen in Modellgröße herstellen zu können. Ebenso wurden Messeinrichtungen für die kleinen Ruderpropeller hergestellt und erprobt. Durch das Projekt sind nun Möglichkeiten vorhanden, DP-Systeme in Eis vorab per Versuchstechnik zu untersuchen. Im Vortrag wurde jedoch auch betont, dass es dort noch einiges zu erforschen gäbe, wie z.B. DP-Systeme bei verankerten Schiffen in Eis. Hier besteh-

noch erheblicher Forschungs- und Entwicklungsbedarf. Den Abschluss der Veranstaltung bildete ein Vortrag zum Projekt „ProRepaS II – Entwicklung und Validierung von Methoden zur zerstörungsfreien Prüfung von Propellerwerkstoffen mit Ultraschall“ von Dr. Martin Spies des Fraunhofer ITWM - Institut für Techno- und Wirtschaftsmathematik in Kaiserslautern. Schäden an Propellern können weitreichende Konsequenzen für Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Schiffes haben. Oft sind im Material eingeschlossene Fehlstellen Ursache für Schäden, diese können jedoch nur sehr schwer entdeckt werden, da Propeller meist aus schwer zu prüfenden Kupferlegierungen gefertigt sind. Ziel des Projektes war die Entwicklung eines Ultraschallprüfverfahrens für die Herstellung und Reparatur mittels Schweißen von Propellern, mit dem dies möglich werden sollte. Entwickelt wurde ein Gesamtpaket mit Prüfstand sowie Software zur Auswertung der Ergebnisse, welches so in der maritimen Industrie angewendet werden kann. Dadurch besteht ein Wettbewerbsvorteil durch eine bessere, validierte Qualität der Propeller und somit eine höhere Zuverlässigkeit des Propellers als wichtiges Schiffsteil.

Alles in allem hat die Statustagung „Maritime Technologien“ die Vielseitigkeit der deutschen Forschungslandschaft im Bereich maritimer Technologien gezeigt. Viele Nachfragen und Diskussionen der Teilnehmenden aus Wirtschaft, Politik, Universitäten und Forschungseinrichtungen haben die Statustagung lebendig gestaltet. Auch hat die Statustagung einmal mehr gezeigt, wie wichtig die Forschung in diesem Bereich ist, um mit Hilfe des speziellen Know-hows in Deutschland in der wachsenden weltweiten Konkurrenz der maritimen Industrie bestehen zu können. ■

Anzeige

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

Reparatur und Service für Binnenschiffe im Berliner Raum

## Die mitschiffs-Werft in Berlin-Köpenick

Von Sabo Krebs

An der Dahme in Berlin-Köpenick gelegen, hat sich die mitschiffs-Werft im dortigen Reparatur- und Servicegeschäft etabliert. Der Standort ist über die Dahme mit dem Teltow-Kanal und der Spree in nächster Nähe verbunden. Kern des Geschäfts sind Fahrgastschiffe und Behördenfahrzeuge, teilweise auch kleinere Güterschiffe und Fahrzeuge von Wasserbau-Unternehmen. Dabei bewerkstelligt die Werft sämtliche Arbeiten bis auf die Schiffelektrik mit ihren rund 25 Beschäftigten selbst: Tischlerei, Bootsbau (Holz und GFK), Konstruktionsmechanik, Konservierung, Schlosserei und Sanitärinstallationen umfassen das werft-eigene Repertoire. Auch die Bearbeitung von Aluminium und Edelstahl ist dort möglich. Die Längsslipanlage erlaubt eine maximale Länge von 65m, was das Slippen

von Großmotorgüterschiffen und auch von Güterschiffen der Wasserstraßenklassen III und IV ausschließt. Besonders Stolz ist man auf der mitschiffs-Werft auch auf die vier Auszubildenden im Bereich Bootsbau und Konstruktionsmechanik. Die Auszubildenden können sich an einem eigenen Boot ausprobieren. Dort wurde kürzlich ein neues Deckshaus errichtet. Auch an Motor, Ruder und Rudermaschine sowie weiteren Einbauteilen können dort erste Erfahrungen gesammelt werden.

Auf dem Werftgelände wird seit über 150 Jahren Schiffbau betrieben. In den 20er und 30er-Jahren war dort die Engelbrecht-Werft aktiv. Die Brüder Engelbrecht waren für ihre Segelboote und für ihre damals neuartigen Motorboote weit über die Grenzen Berlins hinaus bekannt. Im zweiten Weltkrieg wurden dort Minensuch- und Sturmboote gebaut,

nach 1945 wurde der Betrieb demontiert. In der DDR wurde der Betrieb wieder aufgenommen: Mit bis zu 400 Beschäftigten wurde in der VEB Yachtwerft Fahrgastschiffe, Schubkähne und Feuerlöschboote gebaut. Nach der Wende 1989/90 wurde die VEB Yachtwerft privatisiert, nach einigen Jahren musste der neue Besitzer jedoch Insolvenz anmelden. Seit 2002 hat nun die Mitschiffs-Werft den Betrieb dort aufgenommen und kleinere Teile des Industriegeländes an andere Firmen untervermietet.

Aktuell wird dort ein Fahrgastschiff von 1905 bearbeitet. Neben einer kompletten Grundinstandsetzung wird in das 25 m lange und 5 m breite Schiff ein neuer Motor eingesetzt. Weitere aktuelle Arbeiten sind z.B. der Einbau einer neuen Klimaanlage sowie Grauwassertanks in ein weiteres Fahrgastschiff. Auch ein kleineres Feuerwehrboot liegt im Werfthafen. Dort sollen Vorrichtungen, die das Abschleppen havariierter Schiffe zulassen, in die Schiffsstruktur integriert werden. Michael Kreuzberg, Geschäftsführer der mitschiffs-Werft Berlin, betont, dass die Kapazitäten stets so geplant sind, dass dort noch genug Puffer bestehe, um flexibel auf Havarien reagieren zu können. ■



Das FGS „Storkow“ nach dem Einbau neuer Grauwassertanks



Die Schiffbauhalle der mitschiffs-Werft in Berlin



Das Motorschiff „Baden“ bietet Platz für 650 Fahrgäste. Gebaut wurde es 1935 auf der Bodan-Werft in Kressbronn. MS „Baden“ ist 53 Meter lang und 10 Meter breit. Der Antrieb besteht aus zwei Voith-Schneider-Propellern und zwei Dieselmotoren. 1997/1998 wurde das Schiff zuletzt komplett renoviert.

## Die Bodensee-Schiffsbetriebe hatten ihr MS „Baden“ zur Landrevision in der Werft Auffrischungskur für ein schmuckes Schiff

Langsam gleitet der elegante Schiffskörper in Richtung Wasser. Das Motorschiff „Baden“ wird von mächtigen Seilwinden gehalten, damit es sanft von der großen Halle in den See gelassen werden kann. Die Mannschaft der Werft in Friedrichshafen verfolgt die Bewegungen ganz genau, schließlich muss jeder Handgriff sit-

zen. Das älteste Schiff der Flotte, Baujahr 1935, war zur Landrevision auf der Werft der Bodensee-Schiffsbetriebe (BSB). „Uns ist es wichtig, in diese historischen Transportmittel, in umweltfreundliche Motoren und die Sicherheit der Schiffe zu investieren“, sagt BSB-Geschäftsführerin Petra Pollini.

Bei den Arbeiten am schmucken Schiff, das

bei den BSB „Old Lady“ genannt wird, sind die Feinheiten entscheidend. In den Innenräumen gibt es viele Details, die liebevoll restauriert wurden, so die stilechten Holztüren oder die original erhaltenen verchromten Garderoben. Petra Pollini ist nicht nur von den technischen Besonderheiten begeistert, sondern auch von diesem Schiffs-Design der 1930er Jahre. Fachfirmen haben die Originalteile aus Holz fachgerecht aufgearbeitet, berichtet Alexander Münich, Leiter der Instandhaltung bei den BSB. Er zeigt die Holz-Handläufe an den Treppen, die wieder wie neu aussehen, aber noch den Charme längst vergangener Jahrzehnte ausstrahlen. Gerade im Treppbereich musste man sorgsam arbeiten, weil die Treppen auch als Fluchtwege dienen und brandhemmendes Material gefordert ist.

Auf Deck wurde alles auf Vordermann gebracht. Der Schornstein zeigt strahlendes Weiß, der Top-Mast aus Holz wurde erneuert. „Das Sonnensegel haben wir komplett neu angeschafft“, sagt Münich. Im Motorenraum waren die Arbeiter ebenfalls zugange. Es war wie bei der Autoinspektion: Der Motor und der Antrieb wurden gewartet, so stand der Ölwechsel an und die Dichtungen am Voith-Schneider-Antrieb sind erneuert worden. Schließlich ist den BSB der Umweltschutz am Bodensee wichtig.



Das Team der BSB hat mit viel Liebe zum Detail an der „Baden“ gearbeitet. Mit dabei an Bord sind Geschäftsführerin Petra Pollini (Fünfte von links), Alexander Münich, Leiter der Instandhaltung (Sechster von links), und Christoph Witte, der neue Geschäftsbereichsleiter Schiffs- und Hafentechnik (Achter von links).



**Muskelkraft ist beim Einwassern eines Schiffes ebenfalls gefragt. Es wird an den Kai gezogen.**

Die Heizung wurde bis auf den Kessel komplett ausgetauscht. Eine Grundreinigung schließt die Revision ab. Dann wartet die „Baden“ auf den nächsten Einsatz im Frühjahr.

Grund einer Landrevision ist eigentlich das Messen der Außenhaut aus Stahl am Schiffsrumpf. Alexander Münich: „Wir müssen schauen, ob ausreichend Rest-Blechdicke vorhanden ist, wie es in der Fachsprache heißt.“ Die Arbeiten auf der Werft sind aber willkommener Anlass, um alle Inspektionen durchzuführen und Dinge zu erledigen, die im Wasser nicht möglich sind. „Wir nutzen dies auch, um die Schiffe

neu zu lackieren, was nicht nur der Optik, sondern auch dem Korrosionsschutz dient“, berichtet Münich. Seit Oktober wurde an der „Baden“ gearbeitet. Die rund 35 Mann der BSB sind mit viel Herzblut bei der Sache, alle sind begeistert von den alten Schiffen. Christoph Witte, der neue Geschäftsbereichsleiter Schiffs- und Hafentechnik, schwärmt ebenfalls: „Das ist schon ein sehr, sehr schönes Schiff.“



**Am Ruder des Unternehmens: BSB-Geschäftsführerin Petra Pollini an Bord der „Baden“**



**Das Motorschiff „Baden“ war zur Landrevision in der Werft der Bodensee-Schiffsbetriebe in Friedrichshafen.**

## Stoll Seal Systems: Hochleitungsmagnete aus Neodym

# Einfaches Abdichten

Vor über fünf Jahren habe ich im Fernsehen Bilder einer Umweltkatastrophe gesehen“, erzählt Elektromeister Martin Stoll. „Ein Schiff war leckgeschlagen, die Abdichtung bereitete große Probleme. Das brachte mich darauf, ein eigenes Dichtungssystem zu entwickeln.“

Bei seinen Überlegungen stieß der 68-jährige Freiburger auf neuartige Hochleitungsmagnete aus Neodym. „Dieses chemische Element – abgekürzt „Nd“ - ist ein Metall der sogenannten seltenen Erden, das fast ausschließlich in China abgebaut wird. Neodym Magnete sind herkömmlichen Alnico-Magneten weit überlegen. Die bei meinem System verwendeten Neodym Magnete mit einem Durchmesser von 48 mm und einer Dicke von 12 mm wiegen 120 Gramm. Die Haftkraft auf einem 10 mm starken Stahlgegenstück beträgt 1.800 N. Dies entspricht einer Haftkraft vom 1.500-fachen des Eigengewichts. Ist das Haftmaterial schwächer, sinkt auch die magnetische Haftkraft. Die Temperaturverträglichkeit der Magnete liegt bei 350 Grad Celsius.“ Nach ersten Versuchen und Berechnungen sprach Stoll mit Feuerwehren, Wasserschutzpolizeien, Reedereien, Schiffsbauern und Tauchern. Ich war erstaunt, dass es noch kein schnell und einfach zu handhabendes Hilfsmittel gab, um Leckagen abzudichten, sagt der Erfinder. Da merkte ich, dass ich mit meinem System auf dem richtigen Weg bin. 2010 waren die ersten Prototypen des Stoll Seal System (Seal = englisch für Dichtung) fertig.“ Um Leckagen auf verschiedenen Materialverformungen schließen zu können, ersann Stoll sieben unterschiedliche Dichtungsstrukturen mit Neodym-Magneten: Eine Flachdichtung, eine Dichtschiene, eine Rohrdichtung, eine Kehlnahtdichtung und drei verschiedene Pontondichtungen. Die Grundkonstruktion der Dichtungen ist immer

dieselbe: Scheibenförmige Magnete drücken ein Dichtungsgummi auf den Untergrund. Mal sind die Magnete in die Dichtung integriert, mal mit dieser über einen Bügel verbunden. Auf den Magneten sitzen Metallteller, die per Sechskantschrauben samt Mutter mit den Magneten verbunden sind. Einsatzkräfte können die Dichtung einfach per Hand auf ferromagnetischem Material positionieren. Um die Dichtungen wieder zu lösen, werden die Sechskantschrauben in Richtung Untergrund gedreht – beispielsweise mit einem Akkuschauber. Dadurch heben sich die Magnete, die Dichtung kann entfernt werden.

### Lösung für nichtmagnetische Untergründe

Seit neuestem liefert Stoll sogar eine Abdichtung für nichtmagnetische Untergründe, wie z.B. Alu, Kupfer, Edelstahl, Holz etc. Hierfür stehen drei unterschiedliche Verankerungsmöglichkeiten zur Kraftübertragung auf die entsprechenden Dichtungen zur Verfügung. Bei Rissen werden die Kräfte für die Anbringung einer Dichtung von einem konischen Spreizgewinde erzeugt, das mit einem Anker verbunden in die jeweilige Leckage eingedreht werden kann und dort ähnlich einem Dübel fest sitzt und die Anpressung einer Dichtung ermöglicht. Unfallbedingte Löcher werden geschlossen, indem ein in die Dichtung integrierter Klappdübel in die Leckage eingeführt wird und hierdurch der entsprechende Anpressdruck zur Abdichtung erzeugt wird.

Speziell gefertigte Vakuumsauger werden eingesetzt, welche die Haftkräfte über ein Gestänge auf eine Dichtung übertragen und die Leckage schließen.

Den praktischen Einsatz haben die Dichtungen bereits mehrfach problemlos bestanden, berichtet Stoll: „Ein Berufstaucher, der

unsere Flachdichtung FD-01 zur persönlichen Begutachtung von uns erhalten hatte, wurde zu einem havarierten Schiff gerufen. Die in wenigen Minuten über der Leckage an der Außenseite des Schiffes angebrachte Dichtung hat den Wassereintrich augenblicklich gestoppt und die Weiterfahrt des Schiffes für drei Monate ermöglicht, bis die Leckage über Weihnachten in einer Werft repariert wurde.“ „Die Dichtungen werden auch zu Übungszwecken bei der Leckabwehr im Schiffer-Berufskolleg Rhein in Duisburg im Ausbildungsverlauf verwendet.“, berichtet Stoll weiter.

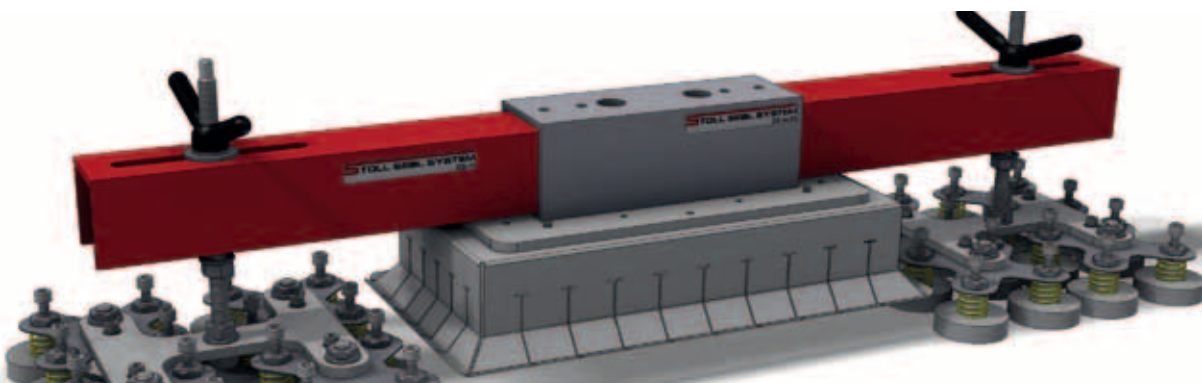
### Betriebsdrücke bis zu 30 bar

Wasser, Öl und Säuren können den Dichtungen nichts anhaben betont Stoll. Je nach Komponente widersteht das System Betriebsdrücken von 0,1 bis 30 bar und Temperaturen zwischen -40 und +250 Grad Celsius.

### Ex-Schutz nachgebessert

„Schon bei den ersten Versuchen am Übungstank der Feuerwehr Freiburg konnten wir die Leckagen schnell abdichten“, erinnert sich der Elektromeister. Auch Tests an der Feuerwehrrakademie Hamburg und der Landesfeuerwehrschule Bruchsal seien erfolgreich verlaufen. Allerdings wurde dort klar, dass in Sachen Funkenbildung durch elektrische Aufladung und Funkenschlag noch nachgebessert werden musste. Diese Probleme löste Stoll schließlich mit drei Maßnahmen: der Beimischung von Graphit in die Dichtungsgummis, einer Erdungsleitung für die Verbindung von Dichtung und abzudichtendem Gegenstand sowie durch eine Kupfer-Eloxierung der Magnete. „Damit haben wir den Ex-Schutz, der Dichtungen nach EN 13463 Nicht elektrische Geräte für den Einsatz in explosionsgefährdeten Bereichen nachgewiesen und die ATEX-Zertifizierung erhalten.“, berichtet der Unternehmer.

Weitere Informationen: [www.stoll-system.de](http://www.stoll-system.de)





## Beschluss der ZKR-Mitgliedsstaaten

# Inland AIS und Inland ECDIS ab 1.12.2014 auf dem Rhein Pflicht

Die Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) haben zum 1. Dezember 2014 eine Pflicht zur Nutzung von Inland AIS und Inland ECDIS im Informationsmodus beschlossen. Darauf weist der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) hin. Voraussichtlich ab Mitte 2014 werden die amtlich herausgegebenen elektronischen Binnenschiffskarten den gesamten Rhein abdecken. Damit kann eine Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung mit Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät eingeführt werden. Die genaue Definition des vergleichbaren Kartenanzeigergeräts steht noch aus. Einen ersten Vorschlag für entsprechende Leitlinien hat das BMVBS aber bereits in die internationale Diskussion eingebracht.

Die ZKR nahm bei ihrer Entscheidung einen aktuellen Ausrüstungsgrad von 90 Prozent bei AIS und 75 Prozent bei Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät an.

Nach den Vorarbeiten zu dem noch nicht in Einzelheiten veröffentlichten Beschluss geht der BDB bei den drei Kernfragen zur Technik von folgender Lage ab Dezember 2014 aus:

**1. Wer muss ein AIS Gerät (§ 7.06 Nr. 3 RheinSchUO = Anhang II BinSchUO) an Bord haben?**

Grundsätzlich jedes Fahrzeug. Die Ausrüstungsverpflichtung gilt jedoch nicht für Fahrzeuge von Schubverbänden und gekuppelten Fahrzeugen, ausgenommen das Fahrzeug, das die Hauptantriebskraft stellt. Sie gilt auch nicht für Schubleichter ohne eigene Triebkraft. Hier konnte der BDB die Behörden überzeugen, dass bei Leichtern die Gefahr des Diebstahls oder der Beschädigung der Geräte zu groß ist.

Kleinfahrzeuge sind von der Ausstattungspflicht grundsätzlich ausgenommen, es sei denn, sie sind mit einem zugelassenen Radargerät ausgerüstet oder haben ein Schiffsattest. Auch Polizeiboote müssen mit AIS ausgerüstet sein, auch wenn sie ein Kleinfahrzeug sind.

**2. Wann muss AIS eingeschaltet sein und den tatsächlichen Daten des Fahrzeugs/Verbands entsprechen?**

Grundsätzlich immer. Die Verpflichtung gilt allerdings nicht in den Ruhehäfen Lobith, Ij-

zendoorn und Haafden. Die Verpflichtung gilt auch nicht auf ausdrücklich von der zuständigen Behörde so bezeichneten Wasserflächen, die von der Fahrinne baulich getrennt sind. Diese Formulierung kam erst spät in die Diskussion um den neuen § 4.07 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV), so dass der BDB in seinen Bezirksausschüssen für den Rhein noch zum Beispiel die Herausnahme von Schutzhäfen aus der Einschaltverpflichtung besprechen muss.

Polizeiboote dürfen ihr AIS Gerät ausschalten, wenn dessen Betrieb die Erfüllung polizeilicher Aufgaben gefährden würde. Diese Lösung stellt einen Kompromiss zwischen der u.a. vom BDB geforderten generellen AIS-Verpflichtung auch für Polizeiboote und den Gegnern einer Ausrüstungs- und Nutzungspflicht für Polizeiboote dar.

Gekuppelte Fahrzeuge und Fahrzeuge in Verbänden, die nicht die Hauptantriebsleistung stellen und daher nicht mit AIS ausgerüstet sein müssen, haben ein vorhandenes Gerät auszuschalten, solange sie Teil des Verbands sind.

**3. Muss auch ein Inland ECDIS Gerät immer an Bord sein?**

Fahrzeuge, ausgenommen nicht freifahrende Fähren, müssen zusätzlich mit einem Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus (also nicht im Navigationsmodus) oder mit einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät, das mit dem Inland AIS Gerät verbunden sein muss, ausgestattet sein und dieses zusammen mit einer aktuellen elektronischen Binnenschifffahrtskarte nutzen.

Der BDB stellt seinen Mitgliedern die Diskussion um den erforderlichen

Standard bei den Kartenanzeigergeräten und den elektronischen Binnenschifffahrtskarten auf Wunsch zusammen.

Sollten sich aus den Unterlagen zu den von allen ZKR-Staaten gebilligten Beschlüssen Abweichungen von dieser Einschätzung ergeben, wird der Verband unverzüglich erneut berichten.

Auf der Agenda bleiben die noch nicht in § 4.07 RheinSchPV (neu) geregelten Fragen:

- Anschluss der blauen Tafel an AIS
- Weiterfahrt bei einem defekten Gerät
- Änderung des ADN zur ausdrücklichen Zulassung von AIS beim Laden und Löschen
- Verfügbarkeit von Inland ECDIS in Häfen
- Sinnvolles Verfahren für verpflichtende Updates von Karten
- Haftungsfragen und der
- Zusatznutzen durch Wegfall von Meldungen bei der Vorbeifahrt an bestimmten Punkten

sowie natürlich die Einführung von AIS auf Wasserstraßen außerhalb des Rheins, die mit Blick auf die ausstehende Entscheidung zum Rhein zurückgestellt wurde.

Im Bereich des Datenschutzes hat die ZKR die Veröffentlichung von AIS Daten im Internet ohne Einwilligung der Betroffenen missbilligt. Der BDB sieht bei den bestehenden Regelungen noch ein Vollzugsdefizit, das durch eine gesetzliche Klarstellung noch rechtzeitig vor dem Inkrafttreten der AIS-Pflicht besser als durch die bisherige Anwendung bestehender Gesetze beseitigt werden kann. ■

Anzeige

## WERNZ GMBH

### Generatoren-Motoren-Stromerzeuger

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schifffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen

oder Hydraulikaggregaten

können Sie uns gerne ansprechen!

Egal für welche Anwendung, Sie bekommen

fast alle Motoren von uns,

die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen.

Reparaturen an Bord, sei es mechanisch oder elektrisch,

führen wir mit unserer langjährigen Erfahrung fachgerecht durch.

Besuchen sie uns doch mal auf unserer Homepage.

**Haben Sie noch Fragen?**

**Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!**

Sperlingweg 10

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

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

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

68623 Lampertheim

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

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

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

## Weltgrößte Schiffs- und Offshore-Klassifikationsgesellschaft Neuer Markenauftritt von DNV GL

Die weltweit führende Klassifikations- und Beratungsgesellschaft DNV GL präsentiert ihre neue Marke. „Für die gemeinsame Identität von DNV GL ist unser Unternehmensleitsatz am heutigen Tag relevanter als je zuvor“, erklärt Henrik O. Madsen, President & CEO der DNV GL Group. „Wir wollen einen maßgeblichen Beitrag für eine sichere und nachhaltige Zukunft leisten!“ Der neue Markenauftritt spiegelt das umfassende Dienstleistungsangebot von DNV GL wieder. „Er unterstützt unsere Kunden dabei, die Welt sicherer, smarter und umweltfreundlicher zu gestalten“, so Madsen.

Mit der Fusion von DNV und dem GL entstand DNV GL, die größte Schiffs- und Offshore-Klassifikationsgesellschaft der Welt, ein führender unabhängiger Anbieter von Prüf- und Inspektionsdienstleistungen für die Öl- und Gasindustrie, ein Spezialist im Bereich Erneuerbare Energien und intelligente Stromnetze sowie eine der drei weltweit größten Zertifizierungsgesellschaften. In einer zunehmend komplexer werdenden Welt stehen Unternehmen vor immer größeren technologischen, regulatorischen, sozialen und operativen Herausforderungen. Zur gleichen Zeit müssen sie immer größere Verantwortung übernehmen und sich transparent verhalten. Unternehmen wie auch die Politik benötigen bei der Entscheidungsfindung einen unabhängigen und zuverlässigen Partner“, so Madsen.

Stefan Nerpin, Leiter Unternehmenskommuni-

nikation bei DNV GL in Høvik, Norwegen, erklärt die Grundlagen des Markenauftritts mit der umfassenden Perspektive, die nunmehr die Unternehmensphilosophie bestimmt. DNV GL hat globales Handeln im Blick. Das Unternehmen investiert in strategische Forschung und Entwicklung und reagiert auf wachsende Kundenanforderungen mit neuen Technologien und Standards.

„Die neue Sichtweise hat uns dabei geholfen, eine einheitliche Markenstrategie für den Konzern zu entwickeln. Das neue Logo mit den drei horizontalen Linien symbolisiert unser Arbeitsumfeld auf dem Meer, an Land und dem Himmel“, erklärt Stefan Nerpin. Er ist zuversichtlich, dass DNV GL einen Mehrwert für Kunden bietet: durch intensive Risikoanalysen im Technologiebereich, Wissenstransfer, Expertise und mehr als 16.000 Experten, die sich einer sicheren und nachhaltigen Zukunft verpflichtet haben.

### Signale stehen auf Wachstum

Der Integrationsprozess nach der Fusion macht gute Fortschritte. Laut Henrik O. Madsen ist der neue weltweite Anbieter "gut aufgestellt, um als fusionierte Einheit mit neuer Marke - DNV GL- in das erste volle gemeinsame Geschäftsjahr zu gehen. Wir wollen unser Wissen und unsere Expertenkompetenz innerhalb der Gruppe weitergeben, indem wir neue Netzwerke schaffen und voneinander lernen", sagt Madsen. "Unser Ziel ist stets, Lösungen zu finden, die Mehrwert und Wachstum für unsere Kunden schaffen."



Henrik O. Madsen, President & CEO der DNV GL Group

## Erfolgreiches Jahr 2013 Große Kölner Hafenrundfahrt fest etabliert

Mario Schmitz, Schiffseigner der MS „RheinCargo“, die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und die KölnTourist Personenschiffahrt können auf ein erfolgreiches gemeinsames Jahr zurückschauen.

Die Große Kölner Hafenrundfahrt, seit März 2013 als Linienfahrt mit bis zu 10 Fahrten pro Woche, hat sich zu einer wertvollen und beliebten Ergänzung im Kölner Sightseeing-Programm gemauert. Kölner wie Köln-Besucher genießen die einmaligen Einblicke in die Kölner Häfen – und werden auch 2014 wieder reichlich Gelegenheit dazu erhalten.

Alles begann mit einer einmaligen Aktion: Im Herbst 2010 lud die HGK zu einer exklusiven Hafenrundfahrt auf dem Fahrgastschiff „Rheinland“ ein. Die begeisterten Reaktionen der Gäste und die hohe Nachfrage nach diesem Angebot führte zu weiteren monatlichen Fahrten im Jahr 2011. 2012 „mussten“ die KölnTourist-Schiffe zwischen Frühjahr und Herbst schon wöchentlich die Kölner Häfen ansteuern. „So war es ein logischer Schritt, die Große Kölner Hafenrundfahrt zu einer festen Linienfahrt auszubauen“, erklärt Angelika Schmitz, Geschäftsführerin von KölnTourist.

Die Zahlen sprechen für sich: Von März bis Dezember 2013 organisierte das Team von Angelika und Mario Schmitz 200 Fahrten und durfte insgesamt rund 15.000 Gäste an Bord begrüßen. „Wir sind absolut überwältigt von dem Zuspruch“, freut sich Mario Schmitz. „Auch die Tatsache, dass viele Gäste die Fahrt in Zukunft wiederholen möchten, ermutigt uns, das Angebot noch weiter auszubauen.“

Während die Teilnehmer den Hafearbeitern bei der Arbeit über die Schulter schauen, präsentieren die Stadtführerinnen Sabine Gonzalez, Ute Fendel, Angela Schlösser oder Angelika Nasser-Lange, Zahlen, Daten und Fakten, Geschichte und Geschichten der Kölner Häfen kompetent aber auch auf unterhaltsame Weise.

**Liebherr erreicht im Jahr 2013 trotz schwacher Konjunktur Umsatzniveau des Vorjahres**

## Umsatz in Höhe von 9.086 Millionen Euro erwartet

**D**ie gesamtwirtschaftlichen Bedingungen haben sich im Jahr 2013 nicht verbessert. Die Weltwirtschaft wird aktuellen Prognosen

zufolge um knapp 3 % wachsen. Der Anstieg der globalen Produktion wird bei voraussichtlich 3,1 % liegen. Der weltweite Handel wird in diesem Jahr nach Prognosen der Welthandelsorganisation WTO wohl um 2,5 % wachsen.

Aufgrund der mässigen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in diesem Jahr rechnet die Firmengruppe Liebherr für das Jahr 2013 derzeit mit einem Gesamtumsatz von 9.086 Mio. €. Das entspricht dem Vorjahreswert. Ein geringfügiger Umsatzrückgang wird im Bereich Baumaschinen und Mining erwartet. Der Umsatz wird aktuellen Prognosezahlen zufolge bei etwa 5.620 Mio. € liegen. Das sind 249 Mio. € oder etwa 4 % weniger als im Jahr 2012. Zum Bereich Baumaschinen und Mining zählt die Firmengruppe Liebherr die Sparten Erdbewegung, Fahrzeugkrane, Turmdrehkrane, Betontechnik und Mining. Ausserhalb des Bereiches Baumaschinen und Mining ist dagegen ein Zuwachs zu erwarten. Die Firmengruppe rechnet hier mit einem Umsatz in Höhe von 3.466 Mio. €, was einer Steigerung um 245 Mio. € oder 8 % entspricht. Dieser Bereich umfasst die Sparten Maritime Krane, Aerospace und Verkehrstechnik, Werkzeugmaschinen und Automationssysteme, Hausgeräte sowie die Sonstigen Erzeugnisse und Leistungen einschliesslich der Sparte Komponenten.

### Investitionen

Die Firmengruppe hat sowohl in die Modernisierung und Erweiterung des weltweiten Produktionsnetzwerkes als auch in die weitere Stärkung der Vertriebs- und Serviceorganisation investiert.

Die Gesamtinvestitionen der Firmengruppe Liebherr liegen im Geschäftsjahr 2013 voraussichtlich bei etwas mehr als 800 Mio. € und damit unter dem Wert des Vorjahres. Besonders hervorzuheben ist der Bau eines neuen Logistikzentrums der Liebherr-Logistics GmbH bei Kirchdorf an der Iller (Deutschland). Von dieser Einrichtung aus soll zunächst die weltweite Ersatzteilversor-

gung für Liebherr-Erdbewegungsmaschinen erfolgen. Langfristig ist geplant, die Ersatzteillogistik weiterer Baumaschinensparten an diesem Standort anzusiedeln. Nach der ersten Bauphase wird das Gebäude eine Fläche von mehr als 47.000 m<sup>2</sup> einnehmen und im ersten Quartal 2015 soll es dann seinen Betrieb aufnehmen. Das Investitionsvolumen für die erste Phase beträgt mehr als 100 Mio. €. Bei Fertigstellung des gesamten Zentrums wird Liebherr über eine Gesamtfläche von 360.000 m<sup>2</sup> verfügen, von denen circa 170.000 m<sup>2</sup> Hallenfläche und 4.500 m<sup>2</sup> Bürofläche vorgesehen sind.

Zu den grossen Projekten zählen ausserdem Erweiterungsinvestitionen der Liebherr-Australia Pty. Ltd. Am Standort Adelaide (Australien) zum Beispiel werden die bereits vorhandenen Einrichtungen um ein Lager und ein Logistikzentrum sowie um ein Zentrum zur Wiederaufbereitung von Komponenten ergänzt. Ziel ist es, die Mining-Kunden in der Region noch umfassender zu unterstützen.

Die Sparte Aerospace und Verkehrstechnik erweitert derzeit die Produktionsstätte für Fahrwerke, Flugsteuerungs- und Betätigungssysteme der Liebherr-Aerospace Lindenberg GmbH in Lindenberg (Deutschland). Mit dieser Investition soll die Produktionskapazität langfristig deutlich erhöht werden.

Innerhalb der Sparte Komponenten wurde bei der Liebherr-Components Biberach

GmbH im August 2013 bei Biberach an der Riss (Deutschland) mit dem Bau eines weiteren Werkes begonnen. Dort sollen die Entwicklung und Fertigung von Schaltanlagen, Elektromotoren und -generatoren angesiedelt werden. In Colmar (Frankreich) wurde auf einer Fläche von 50.000 m<sup>2</sup> ein neues Werk errichtet. Hier wird die Sparte Komponenten ein Forschungs- und Entwicklungszentrum sowie eine Produktionsstätte für Mining-Komponenten betreiben.

Das Liebherr-Werk für Hydraulikbagger, Radlader, Materialumschlagmaschinen sowie Getriebe in Dalian (China) ist um eine neue Produktionshalle mit angrenzendem Verwaltungsgebäude erweitert worden. Damit soll die Produktionskapazität der Liebherr Machinery (Dalian) Co., Ltd. für den chinesischen Markt und für verschiedene weitere Schwellenländer erhöht werden.

### Mitarbeiter

Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Firmengruppe wird laut aktuellen Prognosen im Geschäftsjahr 2013 um 1.870 auf insgesamt 39.670 Beschäftigte weltweit ansteigen.

### Ausblick auf 2014

Im Jahr 2014 ist trotz der allmählichen Erholung der entwickelten Volkswirtschaften nur mit einer mässigen Steigerung des weltweiten Wirtschaftswachstums zu rechnen: Der Internationale Währungsfonds geht von einem Wachstum von 3,6 % aus. Die Firmengruppe Liebherr blickt mit verhaltenem Optimismus auf das kommende Geschäftsjahr. In ihrer ersten Einschätzung für das Jahr 2014 erwartet sie einen Gesamtumsatz in der Grössenordnung des Jahres 2013. Die Mitarbeiterzahl wird voraussichtlich geringfügig zunehmen. ■



**MPG-Krane von Liebherr sorgen für hohen Materialumschlag**

## Containerumschlag auf 3 Mio. TEU gesteigert

# Duisport zählt zu den 50 größten Containerhäfen der Welt

Nach aktuellen Hochrechnungen wird die Duisport-Gruppe im Jahr 2013 Güter mit einem Gesamtvolumen von über 60 Mio. Tonnen auf Vorjahresniveau umschlagen. Erneut gesteigert wird das Ergebnis im Kombinierten Verkehr.

Der Containerumschlag per Schiff, Bahn und Lkw wird voraussichtlich um rund 16 Prozent auf über 3 Mio. TEU (2012: 2,6 Mio. TEU) wachsen und erreicht damit eine weitere Höchstmarke. „Dieses beeindruckende Wachstum im Containerbereich zeigt, dass man mit integrierten Transport- und Logistikkonzepten auch bei stagnierenden Umschlagzahlen in den Seehäfen Wachstum generieren kann“, sagt Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG.

Mit dem neuen Rekordergebnis von 3 Mio. TEU zählt Duisport zu den 50 größten Containerhäfen weltweit. Damit behauptet Duisport seine Position als größter Containerumschlagplatz im Hinterland. „Die Akquisition

neuer Kunden in der Kontraktlogistik und die damit verbundenen Containervolumina waren die wesentlichen Wachstumstreiber. Durch den gezielten Aus- und Neubau der Terminalkapazitäten haben wir darüber hinaus die Bedingungen für weiteres Wachstum geschaffen“, erläutert Erich Staake.

So hat im Frühjahr 2013 beispielsweise das neue KV-Terminal logport III seinen Tagesbetrieb aufgenommen. Über 50 Züge werden hier bereits pro Woche abgefertigt. Mit sieben Umschlag-, zwei Rangiergleisen und zwei Portalkränen wird die Umschlagkapazität auf logport III im Endausbau auf ca. 600.000 TEU gesteigert.

Hinzu kommt der Eintritt in die Automobillogistik, durch den weiteres Containervolumen für den Standort gewonnen wurde. „Mit den Ansiedlungen von Audi und VW, die mit ihren CKD-Zentren im kommenden Jahr in den Vollbetrieb gehen, sind wir zuversichtlich, den Containerumschlag auch 2014 weiter steigern zu können“, so Erich Staake. ■



Auch im Jahr 2014 soll der Containerumschlag im Duisburger Hafen weiter gesteigert werden. Foto: Friedbert Barg

## Abschluss im Oktober

# Instandsetzung der Schleuse Eddersheim

Das Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg (WNA) schließt die Grundinstandsetzung der Schleuse Eddersheim im Oktober 2014 ab. Mit der umfangreichen Modernisierung wird die im Jahr 1936 erbaute Schleuse für die nächsten 80 Jahre ertüchtigt.

Jährlich passieren Binnenschiffe mit 16 Mio. t Ladung und 78.000 Containern die beiden Schleusenkammern. Dazu kommen über 1.000 Fahrgast-schiffe und viele privat genutzte Boote. Der sichere und wirtschaftliche Transport auf der Bundeswasserstraße Main entlastet in erheblichen Umfang die Autobahn A3.

Diese wesentlichen Leistungen wurden bereits abgeschlossen:

- Der untere Schleusenvorhafen wurde erweitert
- Neue Schleusentore mit neuen Antrieben wurden in beide Kammern eingebaut. Die Schleusensteuerung erfolgt seit Januar 2013 von der Leitzentrale in Kostheim.

Als letzter Baustein werden ab Dezember 2013 folgende Arbeiten ausgeführt:

- Instandsetzung der Schleusenkammerwände und der Festmachvorrichtungen für die Schiffe
- Straßen und Wegebau
- Einzäunung der fernbedienten Anlage

Die Bauarbeiten werden voraussichtlich bis Oktober 2014 abgeschlossen. Während der Bauzeit wird der Schiffsverkehr jeweils durch eine der beiden Schleusenkammern abgewickelt, während an der anderen Kammer gearbeitet wird.

Das Bauvolumen der Gesamtmaßnahme beträgt ca. 32 Mio. €.

## Hülskens Wasserbau

# Neue resistente Betonrezeptur entwickelt

Die Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG mit Sitz in Wesel hat gegenüber der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in einem aufwändigen Verfahren den „Nachweis der grundsätzlichen Eignung eines hydraulisch gebundenen Vergussstoffes und des zugehörigen Einbauverfahrens zum Verguss von Wasserbausteinen an Wasserstraßen“ erbracht. Hierzu wurde mit „Waveresist“ eine neue resistente Betonrezeptur für den Wasserbau entwickelt.

Der Untergrund in Hafenbecken, Kanälen, Anlegestellen und Ufer ist durch leistungsstarke Schiffsantriebe und Bugstrahlruder der neuen Generation sowie immer größeren Schiffen wachsenden Anforderungen ausgesetzt. Die üblichen Ufersicherungen mit Wasserbausteinen halten den auftretenden Kräften wie Wellenschlag oft nicht mehr Stand, es entstehen Auskolkungen und Ausspülungen. Die Ingenieure von Hülskens Wasserbau haben mit der neuen Betonrezeptur Waveresist und dem zugehörigen Einbauverfahren ein effektives

Verfahren entwickelt, das mittels Verguss die Wasserbausteine wirksam vor der Krafteinwirkung von Schiffsantrieben und Wellenschlag schützt und eine zuverlässige Versiegelung sicherstellt. Dennoch gewährleistet es beim Teilverguss eine Durchlässigkeit zur Aufrechterhaltung des Druckausgleichs zwischen Gewässer und Grundwasser. Die neue Rezeptur ermöglicht eine perfekte Verteilung des Betons bei optimalem Materialeinsatz. Der Beton wäscht unter Wasser nicht aus und erreicht schnell hohe Frühfestigkeiten. Die Zulassung wurde am 13.9.13 erteilt und gilt bis zum 31.10.2018.

Seit über 100 Jahren plant und realisiert Hülskens Wasserbau für öffentliche Kunden komplexe Vorhaben im Wasserbau. Die Aufgaben reichen von der Spundwand

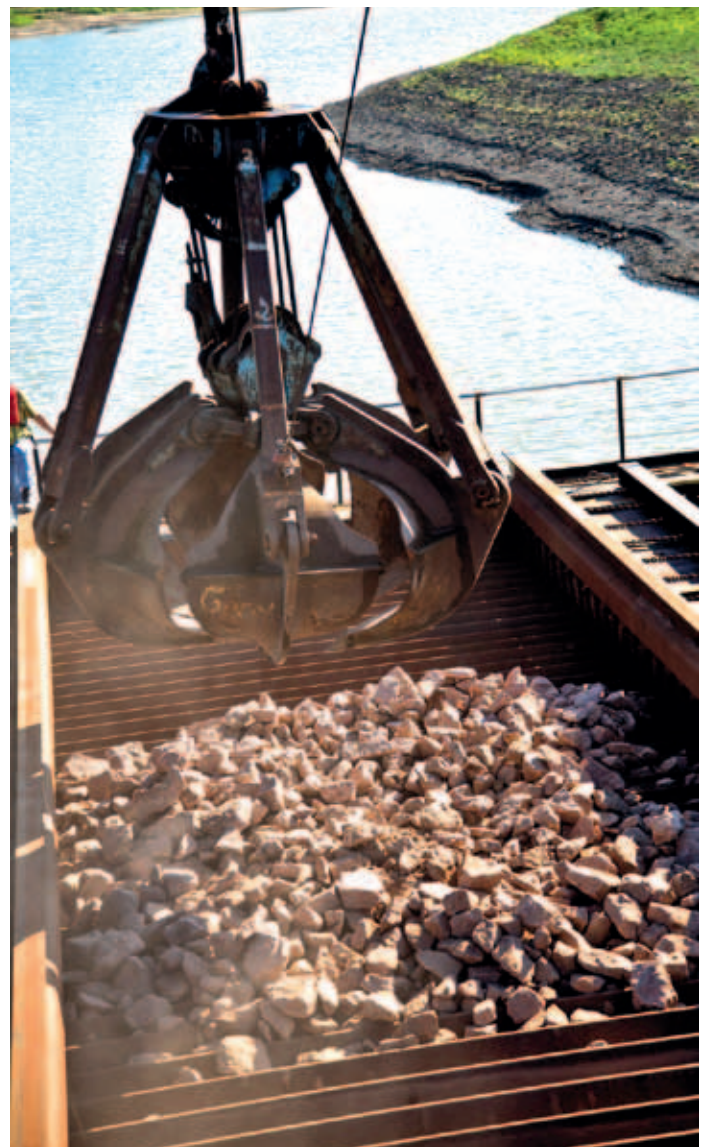
bis hin zum Bau großer Hafenbecken, vom Dükerbau bis zur Rekultivierung stillgelegter Abbaufelder. Die Spezialisten gehören zum Firmenverband Hülskens mit Stammsitz in Wesel. Das familiengeführte mittelständische Traditionsunternehmen beschäftigt derzeit insgesamt rund 800 Mitarbeiter in den Bereichen Wasserbau, Spezialschiffahrt, Kanalspedition, Sand- und Kiesgewinnung, Rekultivierung und Transportbeton- sowie Betonfertigteilerherstellung.

Der Bereich Wasserbau umfasst grundsätzlich alle Maßnahmen, die die Nutzbarmachung des Wassers oder den Schutz vor dessen Auswirkungen zum Ziel haben. Arbeiten im, am und auf dem Wasser sind eine große Herausforderung für Planung, Maschinen und Personal. ■

Weitere Informationen im Internet unter [www.huelskens.de](http://www.huelskens.de)



Herstellung des Probekörpers für Verguss unter Wasser



Vorbereitung des Deckwerks für den Verguss. Fotos: Hülskens

Der Magdeburger Hafen ist jetzt unabhängig von den Wasserständen der Elbe

## Ramsauer: Niedrigwasserschleuse Magdeburg ist Meilenstein für unsere Binnenschifffahrt

**M**it der Niedrigwasserschleuse komplettieren wir das Wasserstraßenkreuz Magdeburg. Der Hafen Magdeburg ist nun von den Elbewasserständen unabhängig nutzbar. Das ist ein wichtiger Meilenstein des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 17 - und eine hervorragende Nachricht für die Binnenschiffer und den Wirtschaftsstandort. Die Kosten für den Bau der Niedrigwasserschleuse betragen rund

65 Millionen Euro, die EU hat das Projekt mit 27 Millionen Euro gefördert. Wir setzen auch in Zukunft auf die Binnenschifffahrt als wichtigen Verkehrsträger."

Bisher waren die Wassertiefen im Rothenseer Verbindungskanal (RVK) und den anschließenden Magdeburger Häfen abhängig von den Elbewasserständen, so dass rund die Hälfte des Jahres keine ausreichende Wassertiefe für die Großmotorgüterschiff-

fahrt vorhanden war und die Abladetiefe je nach Wasserstand der Elbe eingeschränkt werden musste. Dank der Niedrigwasserschleuse ist zudem das Ziel erreicht, den Mittellandkanal ganzjährig an die Magdeburger Häfen anzuschließen.

Der Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Hans-Heinrich Witte dankte allen Beteiligten für die hervorragende Arbeit:

„Dass die Magdeburger Häfen nun das ganze Jahr über unabhängig vom Wasserstand der Elbe erreicht werden können, bedeutet für die Schifffahrt wirtschaftliche Vorteile und bessere Planbarkeit. Während der gesamten Bauzeit lief der Schiffsverkehr weiter. Durch die schwierigen Witterungsverhältnisse und mehrere Hochwasserereignisse wurde die Baumaßnahme zu einer besonderen Herausforderung, die unsere Mitarbeiter und die beauftragten Firmen hervorragend gemeistert haben.“

Die Schleuse hat eine nutzbare Länge von 190 Metern und ist damit für die moderne Großmotorgüterschifffahrt gerüstet. Die Kammerbreite beträgt 25 Meter. ■



Der Hafen Magdeburg ist nun von den Elbewasserständen unabhängig nutzbar. Die Einweihung der Niedrigwasserschleuse war eine der letzten Amtshandlungen des bisherigen Bundesverkehrsministers Peter Ramsauer. Fotos: BMVI



Die Alte Schleuse Krotzenburg aus der Vogelperspektive.

Foto: WSA Aschaffenburg

Jetzt sogar für ihren 100. Geburtstag im Jahre 2018 gerüstet

## Die Alte Schleuse Krotzenburg ist wieder in Betrieb genommen worden

**A**m 17.12.2013 wurde die alte Schleusen-kammer an der Staustufe Krotzenburg vom Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Aschaffenburg, Baudirektor Stephan Momper, feierlich in Betrieb genommen.

Die alte Schleusen-kammer, die sog. Nordkammer ging bereits 1918 in Betrieb. Durch das Hochwasser im Winter 2002/2003 war sie so in Mitleidenschaft gezogen worden, dass sie nicht mehr betrieben werden konnte. Da in dieser Schleusen-kammer nur Schiffe mit einem maximalen Tiefgang von 2,00 m geschleust werden können (an den anderen Schleusen am Main sind 2,90 m möglich), wurde ihre Instandsetzung zunächst nicht weiterverfolgt. Im Zuge der wegen der Schleusenautomatisierung notwen-

digen Umrüstung der Schleusen am Main wurde jetzt jedoch auch die alte Kammer in Krotzenburg wieder soweit ertüchtigt, dass sie ab 2014 in die Schleusenfernbedienung einbezogen werden kann.

Dazu wurden u.a. neue Antriebshäuser errichtet bzw. vorhandene Antriebshäuser erweitert, neue Kabeltrassen hergestellt sowie die komplette Beleuchtung erneuert. Alte, mechanische Antriebselemente wurden durch moderne Hydraulikaggregate ersetzt. Auszubildende des Wasser- und Schifffahrtsamtes haben im Rahmen ihrer Ausbildung maßgeblich an der Umrüstung mitgewirkt.

Insgesamt belaufen sich die Kosten für die Modernisierung und Vorbereitung zur Schleusenfernsteuerung auf ca. 1,8 Mio. €.

Ab Frühjahr 2014 wird die Nordkammer Krotzenburg – ebenso wie die Südkammer – von der Leitzentrale in Aschaffenburg aus fernbedient.

Die Schleuse Krotzenburg gehört zu den stark ausgelasteten Schleusen am Untermain mit einem jährlichen Transportaufkommen von ca. 10 Mio. Gütertonnen. Zukünftig können vor allem Leerfahrzeuge sowie Fahrgast- und Fahrgastkabinenschiffe den staubedingten Höhenunterschied von 2,74 m in Krotzenburg in der Nordkammer überwinden. Damit werden Wartezeiten für die Schifffahrt an der Schleusengruppe Krotzenburg erheblich reduziert.

Damit ist die alte Kammer an der Schleuse Krotzenburg für ihren 100. Geburtstag im Jahre 2018 gerüstet. ■

## Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee

# SH setzt weiter auf die Energiewende – Handlungsbedarf für die praktische Umsetzung

Der Lenkungskreis der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH sieht sich bestätigt in der Positionierung der Hafenstandorte an Schleswig-Holsteins Westküste als Häfen für Errichtung, Service und Wartung für Offshore-Windparks. Die aktuellen Ausbauziele der Offshore-Windenergie benötigen sowohl ausreichende Hafenkapazitäten, als auch logistisches Know-How.

Der Lenkungskreis der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH, in dem Vertreter aus allen Hafenstandorten der Kooperation beisitzen, traf in Brunsbüttel zusammen, um die aktuelle Situation der Offshore-Windenergie im deutschen Nordseeraum zu erörtern.

Die Offshore-Windenergie ist das Fundament der Energiewende in Deutschland und ohne den Ausbau der Offshore-Windenergie wird die Energiewende nicht gelingen.

Um die neuen Offshore-Windenergie Ausbauziele von 6,5 GW bis 2020 und 15 GW bis 2030 zu erreichen, sind weiterhin Hafenkapazitäten für die Errichtung und dauerhafte Versorgung/Wartung der Windenergieanlagen notwendig, die den besonderen Anforderungen der Offshore-Branche gerecht werden.

Die Hafenkooperation hat sich bereits bei der Gründung im Jahr 2010 das Ziel gesetzt, durch die Vernetzung der schleswig-holsteinischen Häfen an der Westküste und Havneby auf Rømø in Dänemark, maßgeschneiderte sowie kosteneffiziente Logistiklösungen für die Offshore-Windparkbetreiber und Anlagenherstellern zu entwickeln und anzubieten.

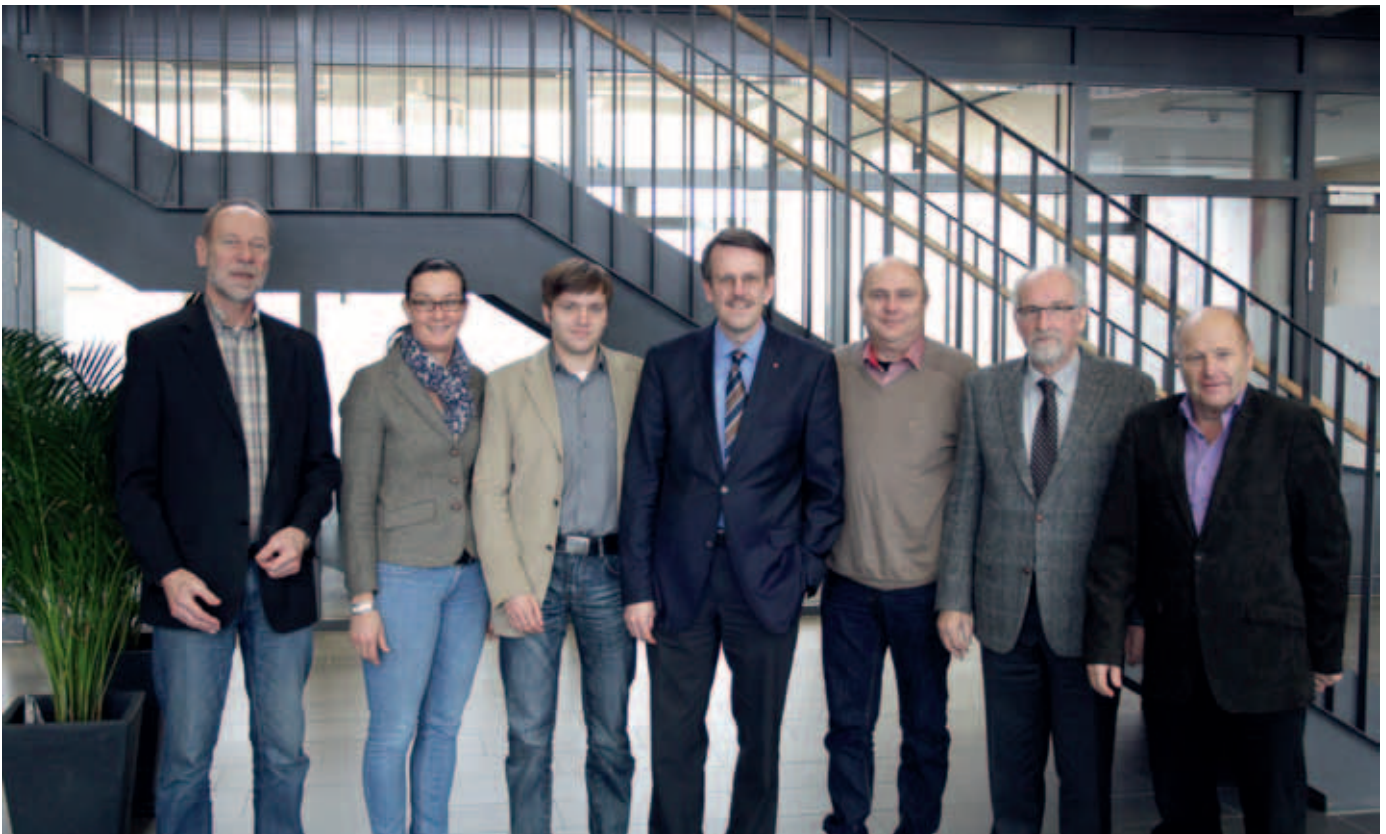
„In der aktuellen Herausforderung der Offshore-Windenergie sehen wir uns darin bestärkt, dass nur durch die Kooperation von Häfen das Ziel erreicht werden kann,

die Logistikkosten zu senken. Jeder Hafen bringt seine Stärken ein. Hiervon profitieren alle Beteiligten“ erläutert Frank Schnabel, Sprecher der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH.

Die Häfen in Schleswig-Holstein sind bereits wichtige Knotenpunkte der Windenergiebranche, das sich an mehreren Beispielen zeigt:

Helgoland ist als Servicehafen für die Windparks im Helgoland-Cluster gesetzt. Der Ausbau des Hafens auf Deutschlands einziger Hochseeinsel ist weit fortgeschritten und wird bereits während der Installationsphase der Offshore-Windparks von den Windparkbetreibern genutzt.

In Brunsbüttel finden seit mehreren Jahren Verladungen für die On- und Offshore-Windenergiebranche statt und der Standort bietet alle Voraussetzungen um sich langfristig als Installations- und Basishafen zu etablieren.



Vertreter des Lenkungskreises der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH v.l.n.r.: Peter Klarmann, Renate Duggen (beide Rendsburg Port Authority GmbH), Carsten Lorleberg, Frank Schnabel (beide Brunsbüttel Ports GmbH), Heino Schadwald (Maritimes Cluster Norddeutschland, Gst. S-H), Volker Zander (Wilhelm E.F. Schmid GmbH, Husum) und Rolf Speth (Bürgermeister der Gemeinde Hörnum)



Weitere Hafenkapazitäten sind in Brunsbüttel dennoch notwendig, daher befürwortet der Lenkungskreis der Hafenkooperation die geplante Errichtung einer Multi-Purpose Pier am Standort Brunsbüttel.

Der neue Schwerlasthafen Rendsburg Port in Osterrönfeld hat sich bereits kurz nach der Eröffnung im Jahr 2012 als wichtiger Umschlagspunkt der Windenergiebranche etabliert und wird mit der Ansiedlung der Firmengruppe Max Bögl ein Produktionsstandort für Türme von Windenergieanlagen. Die Häfen Büsum und Husum bieten ideale Voraussetzungen als Servicehäfen. In Husum bestehen zudem weitreichende Erfahrungen im Umschlag von Gondeln des dort ansässigen Produzenten REpower.

„Die Häfen in Schleswig-Holstein haben mehrfach ihr vielseitiges Know-How im Bereich der Windenergie unter Beweis gestellt und sind insbesondere für die Offshore-Windparks nahe der schleswig-holsteinischen Westküste hervorragend positioniert. Die Offshore-Windenergie ist auf leistungsfähige Häfen angewiesen. Ohne die Häfen wird die geplante Realisierung der Offshore-Windparks nicht stattfinden können. Wir, die Offshore-Häfen in Schleswig-Holstein, werden und wollen unseren Beitrag zu einer erfolgreichen Energiewende leisten.“, blickt Frank Schnabel zuversichtlich in die Zukunft.

#### Offshore-Häfen Nordsee SH:

Die Hafenstandorte Büsum, Brunsbüttel, Dagebüll, Havneby (Rømø), Helgoland, Husum, Rendsburg-Osterrönfeld, Wyk/Föhr, sowie Hörnum und List haben eine enge Zusammenarbeit mit dem Schwerpunkt „Offshore Windpark Logistik“ vereinbart.

Mit dieser Kooperation werden die Potentiale des Bundeslandes Schleswig-Holstein mit seinen Hafenstandorten für die Windparks in der Nordsee gebündelt.

Unternehmen aus dem Bereich Hafenwirtschaft sind die Treiber und Entwickler dieser praxisnahen und kundenorientierten Initiative. Unterstützt wird die Initiative von den Stadt- und Kreisverwaltungen, Wirtschaftsunternehmen, Wirtschaftsförderungen, IHK zu Flensburg und zu Kiel, Windenergieanlagenherstellern, windcomm schleswig-holstein und dem Maritimen Cluster Schleswig-Holstein.

Die Kooperation dient der Vernetzung der Hafenstandorte mit dem Schwerpunkt „Produktion-, Logistik- und Service-Häfen“ für Offshore Windparks. ■

## Nach intensivem Auswahlverfahren

# Ingo Egloff neuer Vorstand von Hafen Hamburg Marketing

Der Aufsichtsrat von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) hat den langjährigen Bürgerschafts- und Bundestagsabgeordneten Ingo Egloff (57) zum HHM-Vorstandsmitglied berufen. Egloff, der Mitglied im Bundestagsausschuss für Wirtschaft und Technologie und dort Sprecher seiner Fraktion für Maritime Wirtschaft war, tritt seinen neuen Posten zum 1. Januar 2014 an. Er bildet gemeinsam mit Axel Mattern den HHM-Vorstand. Der Entscheidung ging ein intensives Auswahlverfahren voraus.

Thomas Lütje, Vorsitzender des Aufsichtsrats von Hafen Hamburg Marketing, begrüßt die Entscheidung: „Mit Ingo Egloff haben wir einen profilierten Kenner der Maritimen Wirtschaft als Vorstandsmitglied von Hafen Hamburg Marketing e.V. gewinnen können. Er verfügt über ausgewiesene fachliche Kenntnisse auf unterschiedlichsten Feldern der Hafenwirtschaft und ist in Verbänden, Unternehmen, Verwaltung und Politik bestens vernetzt. Beide Eigenschaften wird er gewinnbringend für den Hamburger Hafen und die Mitgliedsunternehmen aus der Metropolregion und dem Binnenland einsetzen können.“

Der Hamburger Hafen braucht eine starke Präsenz in den Märkten. Ingo Egloff bringt alle Voraussetzungen mit, ein erfolgreiches Hafenmarketing im In- und Ausland zu gestalten. Mit Axel Mattern und Ingo Egloff verfügt Hafen Hamburg Marketing über ein schlagkräftiges Führungsteam.“

Ingo Egloff war bis zur Bundestagswahl im Herbst 2013 Abgeordneter des Deutschen Bundestags. Als Sprecher seiner Fraktion für Maritime Wirtschaft im Ausschuss für Wirtschaft und Technologie verantwortete er u.a. die Erarbeitung von Grundsatzanträgen zur Maritimen Wirtschaft.

Gemeinsam mit seinem Bremer Kollegen Uwe Beckmeyer leitete er die Arbeitsgruppe „Schifffahrt, Schiffsfinanzierung, Werften, Offshore“ und nahm an den nationalen maritimen Konferenzen teil. Zuvor war Egloff fast zehn Jahre Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft. Der Jurist hatte dort den Vorsitz des Wirtschaftsausschusses inne und war wirtschaftspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion. Von 2007 bis 2009 war Egloff Landesvorsitzender der SPD. ■



Ingo Egloff

Foto: HHM

# Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.



## Was haben wir erreicht?

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

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

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

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

## Werte erhalten und fördern



## Werden Sie Mitglied !

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

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

## Wir brauchen Ihre Hilfe...

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

## Kommen Sie an Bord!



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

Apostelstraße 84 • 47119 Duisburg  
Telefon (02 03) 8 08 89-0  
[www.binnenschifffahrtmuseum.de](http://www.binnenschifffahrtmuseum.de)

## Geplante Flugzeiten Lufthansa

**15.6.14** LH 732 Frankfurt - Shanghai 22:05 - 14:40 Uhr  
**Sonntag** + 1 (Ankunft am nächsten Tag)

**28.6.14** LH 723 Peking - München 12:35 - 17:00 Uhr,  
**Samstag** LH 117 München - Frankfurt 18:00 - 19:05 Uhr  
 Auf Anfrage besteht die Möglichkeit andere innerdeutsche  
 Zubringerflüge zu buchen. Änderungen vorbehalten

## Inklusivleistungen

- Linienflüge mit Lufthansa von Frankfurt nach Shanghai, und zurück von Peking nach Frankfurt in der Economy Class
- Inlandsflug Chongqing – Xian mit nationaler, chinesischer Linienfluggesellschaft in der Economy Class
- Inlandsflug Xian – Peking mit nationaler, chinesischer Linienfluggesellschaft in der Economy Class
- Flughafensteuern und Kerosinzuschlag im Wert von 278,-
- Transfers und Rundreise gemäß Reiseverlauf inklusive Eintrittsgelder
- 8 Übernachtungen in 4-Sterne-Hotels (Landeskategorie) während der Rundreise

## Wunschsleistungen pro Person (Extrakosten)

- Einzelzimmerzuschlag € 449,-
- Tagesausflug Yu-Garten & Jade Buddha Tempel mit Mittagessen € 26,-

## Visum Volksrepublik China ca. € 100,- (selbst zu beantragen). Einreisebestimmungen

- Pass Erwachsene / Kinder:** gültiger Reisepass / Der Pass muss bei Antragstellung noch 6 Monate gültig sein und mindestens eine visierbare Seite enthalten.
- Visum Erwachsene / Kinder:** Visumpflicht, für die Einreise nach China ist ein Visum erforderlich, welches vor der Reise beantragt werden muss (Anträge werden Ihrer Reisebestätigung beiliegen). Bitte beachten Sie, dass Kinder seit dem 26.06.2012 einen eigenen Ausweis für Reisen außerhalb Deutschlands benötigen.

## Gemeinsames Programm

- 1.Tag, Sonntag, 15.06.**  
**Anreise.** Lufthansa-Linienflug (Economy Class) nach Shanghai.  
**2.Tag, Montag, 16.06.**  
**Shanghai.** Ankunft in Shanghai und Empfang durch die deutschsprachige Reiseleitung. Im Anschluss Fahrt mit dem Transrapid zum Hotel. Bei einer Orientierungsfahrt werden Sie am Nachmittag erste Eindrücke der Stadt erhalten. Sie sehen den alten und neuen Bund sowie die Einkaufsstraße Nanjing Road. (A)

## Separates Programm für Messe und Ausflüge/Sightseeing

### Messebesucher / Teilnehmende Aussteller

- 3. Tag, Dienstag, 17.06.**  
**Messe / Kontakte knüpfen.** Die Messe ist Dienstag, Mittwoch und Donnerstag jeweils von 09.00 - 17.00 Uhr geöffnet. Informationen auch im Internet unter [www.transportlogistic-china.com](http://www.transportlogistic-china.com) (in englischer Sprache). Eine Einladung zur Teilnahme an der Messeröffnung erhalten unsere Teilnehmer rechtzeitig. Einzelheiten dazu werden darüber hinaus von der Messeleitung bekanntgegeben. Über Details zu weiteren Veranstaltungen (Vorträge, Foren) werden wir unsere ReisetTeilnehmer rechtzeitig informieren.  
**4. Tag, Mittwoch, 18.06.**  
**Messe / Kontakte knüpfen.** Besondere Termine werden rechtzeitig bekanntgegeben.  
**5. Tag, Donnerstag, 19.06.**  
**Messe / Kontakte knüpfen + Abfahrt nach Yichan**  
**Achtung.** Weil der Schnellzug von Shanghai nach Yichan um 13.54 Uhr abfährt, werden auch die auf der Messe aktiven Mitreisenden gebeten, um 12 Uhr die Messe zu verlassen und zum Hotel zu kommen. Andernfalls kann das Schiff in Yichan nicht erreicht werden.

### Ab hier wieder alle ReisetTeilnehmer gemeinsam

- Noch 5. Tag, Donnerstag, 19.06.**  
**Shanghai - Yichang.** Transfer zum Bahnhof und Fahrt mit dem Schnellzug nach Yichang. Nach der Ankunft werden Sie zum Hafen gebracht, wo die Einschiffung auf ihr Kreuzfahrtschiff erfolgt. (F, A)  
**6., 7. und 8. Tag, Fr. - So., 20.06. - 22.06.**  
**Yangtze Flusskreuzfahrt.** Während der Flusskreuzfahrt sehen Sie die berühmten 3 Schluchten (beispielsweise die Qutang Schlucht) und fahren vorbei an den 12 hohen Gipfeln der Wu-Schlucht. Außerdem unternehmen Sie einen Ausflug zur Baustelle des Drei Schluchten Damms, des größten Wasserkraftwerks der Welt. Einen Nebenfluss des Yangtze werden Sie mit kleinen Booten anfahren. Außerdem Besuch der Geisterstadt Fengdu oder Shibaozhai. (F, M, A)  
**9.Tag, Montag, 23.06.**  
**Chongqing - Xi'an.** Die Kreuzfahrt endet in Chongqing mit Ihrer Ausschiffung. Je nach Anflugzeit unternehmen Sie noch eine Stadtrundfahrt. Im Anschluss Transfer zum Flughafen und Flug nach Xian. Nach der Ankunft in Xi'an, besichtigen Sie die Stadtmauer aus der Ming-Dynastie und Fotostopp am Glocken- und Trommelturm (F, A)  
**10.Tag, Dienstag, 24.06.**  
**Xi'an.** Besuch der Terrakotta-Armee des ersten Kaisers von China. In mehreren Hallen befinden sich über 6.000 lebensgroße tönerne Soldaten. Auf der Rückfahrt Besuch der Großen Wildgangspagode und der Großen Moschee. (F, M)  
**11.Tag, Mittwoch, 25.06.**  
**Xi'an - Peking.** Am frühen Morgen Transfer zum Flughafen und Flug nach Peking. Besichtigung des Sommerpalastes mit der weitläufigen Anlage mit herrlichen Gebäuden. (F, M)  
**12.Tag, Donnerstag, 26.06.**  
**Peking.** Fahrt zur über 6.000 km langen Großen Mauer. Weiterfahrt zu den Ming-Gräbern mit dem eindrucksvollen Weg der Seelen. Zum Abschluss des Tages besteht die Möglichkeit eine Aufführung in der Oper von Peking zu besuchen. (F, M)  
**13.Tag, Freitag, 27.06.**  
**Peking.** Ganztagesausflug zum Platz des Himmlichen Friedens und zum Zeichen von Yin und Yang erbauten Kaiserpalast. Anschließend Besichtigung des Himmelstempels, das Wahrzeichen Pekings. Beim Abschiedsabendessen können Sie neben weiteren chinesischen Spezialitäten auch die berühmte Peking-Ente genießen. (F, A)  
**14.Tag, Samstag, 28.06.**  
**Abreise.** Nach dem Frühstück Transfer zum Flughafen und Rückflug nach Deutschland. Ankunft am selben Tag. (F)

An Friedbert Barg Verlag, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf oder per Fax an 0211-383684

**Anmeldung zur Fachreise transport logistic China 2014**

15.06. - 28.06. 2014

Hiermit melde ich mich/uns zur Fachreise transport logistic China 2014.

Bitte reservieren Sie für mich/uns \_\_\_\_\_ Platz/Plätze.

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

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

Darüber hinaus benötige/n ich/wir Anschlussflüge nach/von Frankfurt ab/bis \_\_\_\_\_  
 (Den Preis für den Anschlussflug können wir derzeit noch nicht benennen. Wir werden Sie so rechtzeitig informieren, dass Sie noch entscheiden können. Die Veranstalter).

Außerdem möchte/n ich/wir folgende Extras buchen:

\_\_\_\_\_ x Einzelzimmerzuschlag € 449.- (ca. 37,42 EUR pro Nacht) \_\_\_\_\_ €  
 \_\_\_\_\_ x Tagesausflug Yu-Garten & Jade Buddha Tempel mit Mittagessen € 26,- \_\_\_\_\_ €  
 \_\_\_\_\_ x Tagesausflug Zhujiajiao mit Mittagessen € 24,- \_\_\_\_\_ €  
 \_\_\_\_\_ x Akrobatik-Show in Shanghai € 12,- \_\_\_\_\_ €  
 \_\_\_\_\_ x Transfer Hotel - Messe - Hotel /pro Tag hin und zurück € 7,- \_\_\_\_\_ €  
 \_\_\_\_\_ x Aufpreis für 1.Klasse Fahrkarte im Tageszug € 14,- \_\_\_\_\_ €  
 \_\_\_\_\_ x Peking-Oper € 25.- \_\_\_\_\_ €  
 Summe der Extras \_\_\_\_\_ €  
 Grundpreis 2.149,- EUR x Teilnehmer \_\_\_\_\_ €  
 Mein/unser Gesamtpreis beträgt demnach \_\_\_\_\_ €

Der Gesamtpreis wird ca. 4 Wochen vor Reiseantritt fällig. Die Anzahlung in Höhe von 25 % des Reisepreises pro Person überweise ich **nach dem Erhalt der Teilnahmebestätigung und des Siche-rungsscheines** auf das Konto (IBAN) DE21 3005 0110 1005 3921 29, BIC/SWIFT: DUSSEDDXXX (Stadtparkasse Düsseldorf), Friedbert Barg Verlag. Stichwort Fachreise China.

Für Rückfragen erreichen Sie mich unter Tel. \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Ort/Datum Unterschrift \_\_\_\_\_

# Fachreise

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 Zwischen-  
 reisen, Vollpension  
 an Bord, Ausflüge

Organisiert durch in Kooperation mit



Ein Unternehmen der TUI-Gruppe

