



900 Aufträge bearbeitet

Große Feierlichkeiten bei Bad Honnef am Rhein: 20 Jahre Schiffstechnik Buchloh

Seite 20

Großauftrag für Hülskens

Ausbau des Berliner Sacrow-Paetzer Kanals und Teil des Havelkanals

Seite 27



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



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

esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

www.esa-allianz.de



Ein Unternehmen der Allianz

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@schifffahrts-magazin.de





Friedbert Barg
Herausgeber

LNG hilft, einen neuen Standard im Bereich ökologischer und ökonomischer Nachhaltigkeit in Europas Binnengewässern zu setzen. Die Danser Group präsentierte den umgerüsteten Koppelpverband „Eiger-Nordwand“.

Binnenschiff nachträglich mit Flüssiggasantrieb ausgerüstet

In den Niederlanden wurde am 19. Juni 2014 das weltweit erste nachträglich mit einem Flüssiggasantrieb ausgestattete Binnenschiff präsentiert. Die Umrüstung auf LNG (Liquefied Natural Gas) wird dem Koppelpverband Eiger-Nordwand der Danser Group durch Verminderung von Emissionen und Herabsetzen der Treibstoffkosten wesentliche Vorteile bieten. Das teilte die Leeraner Mariko GmbH mit.

Weiter heißt es bei Mariko: „Der Motorenhersteller Wärtsilä lieferte für das Vorhaben zwei (6L20DF) Haupttriebwerke: Diese Dual fuel-Technologie bietet der Danser Group maximale Flexibilität in seiner Auswahl an Treibstoff, da die Motoren entweder mit LNG oder Diesel betrieben werden können. Um optimale Sicherheit zu garantieren, wird der Tankraum mechanisch belüftet, weiterhin ist der DF Motor doppelwandig. Im Falle einer Störung der Gasversorgung schaltet der Motor innerhalb einer Sekunde auf Diesel um, um den kontinuierlichen Betrieb des Schiffes zu gewährleisten.“

Der Ausstoß von Schadstoffen wird erheblich reduziert: 20% weniger CO₂, 85% weniger Stickstoff und 99% weniger Feinstabpartikel werden prognostiziert. Basierend auf derzeitigen Treibstoffpreisen wird sich die Investition der Danser Group in den Umbau des Binnenschiffs innerhalb von sieben Jahren rentiert haben. Ben Maelissa, Geschäftsführer der Danser Group, über den Umbau: „Mit diesem Umbauprojekt, das in enger Kooperation mit Wärtsilä

und Koedood fertiggestellt wurde, haben wir die Vorteile des Gasantriebes auch auf die Binnenschifffahrt übertragen können. Dies hilft uns, einen neuen Standard im Bereich ökologischer und ökonomischer Nachhaltigkeit in Europas Binnengewässern zu setzen.“ Bram Kruyt, Wärtsilä Geschäftsführer Binnenschifffahrt, äußerte sich ebenfalls zu diesem aktuellen Thema: „Wir nutzen unsere umfangreiche Erfahrung – mit mehr als 1000 DF Motoren und 10 Millionen Betriebsstunden – um die Binnenschifffahrt mit unserer Technologie „grüner“ zu machen. Zusammen mit Koedood Diesel Service, einem bekannten Akteur in der Binnenschifffahrt, sind wir imstande, die Binnenschifffahrt bestens mit innovativen Antriebssystemen zu versorgen.“

Die Umrüstung des Koppelpverbandes ist Teil des deutsch-niederländischen Kooperationsprojektes MariTIM (Maritime Technologien und Innovationen – Modellregion Deutschland/Niederlande) im Rahmen dessen 35 Unternehmen aus dem deutsch-niederländischen Grenzraum innovative Schiffsantriebe entwickeln und erproben. Das Projekt wird über die Ems Dollart Region im Rahmen des INTERREG-Programms der EU gefördert. Leadpartner des Projekts MariTIM ist die MARIKO GmbH in Leer.“

Auf der Seite 7 dieser Ausgabe des Schifffahrts-Magazins ist eine Karte abgebildet, die die Entwicklung der Markteinführung von LNG in der Binnenschifffahrt verdeutlicht. Genaueres und viel mehr weitere Einzelheiten lassen sich über die eigens dafür gestaltete Webseite www.inland-navigation.org/observatory/innovation-technologies/ing/ abrufen.

Ein Blick auf diese Karte zeigt eines ganz deutlich: Unsere holländischen Nachbarn haben auch beim Thema LNG wieder einmal die Nase vorn. Und zwar sehr weit.

In Deutschland sind es die Häfen Mannheim, Stuttgart, Lübeck, Hamburg, Bremerhaven und Bremen, in denen LNG gebunkert werden kann, wobei der Hafen Mannheim hier für die Rheinschifffahrt die Vorreiterrolle innehatte.

In Sachen LNG ist in unserem Land und für unsere Binnenschifffahrt also noch viel Luft nach oben. LNG bietet langfristige Chancen der Kostenersparnis. Sie sollten genutzt werden.



Der Koppelpverband Eiger-Nordwand der Danser Group

Schifffahrt

- U. Lange, R. Sendker
Zusatzmilliarden für Infrastruktur 6
- Maurice Guttman
Neuer Mitarbeiter bei Wittig GmbH 6
- Felix Jahn
NIHK-Sprecher International 6
- LNG in der Binnen- und Wattenmeerschifffahrt
Karte macht Fortschritte der Markteinführung sichtbar 7
- Dortmunder Hafen AG
3 Jubiläen – 1 Buch 7
- Parlamentarischer Abend des Deutschen
Verkehrsforums in Berlin
Ausbau von Häfen und Hinterlandlogistik erfordert Tatkraft 8
- Aktionsplan Güterverkehr und Logistik
BDB: Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschiff-
fahrt kommen noch zu kurz 9
- Leistungsfähige Magistralen für effiziente
Transporte schaffen
„Mehr innovative Projekte in Transeuropäische Netze“ 10
- Koblenz-Wallersheim: Neubau der Liegestelle 11
- DWA-Aufruf zur Mitarbeit
Die DWA rückt Bühnen für den Flussbau in den Fokus 11
- Speisen von gleichbleibend hoher Qualität –
in großen Mengen zubereitet
Hochwertiges Systemgastronomie-Konzept
für die Flusskreuzschifffahrt 12
- Meeresschutz / OSPAR-Jahrestagung
Gemeinsam gegen die Vermüllung der Meere 14
- Kooperation bei der Hafenspolitik wird begrüßt
Verzögerung bei Mittelweser-Anpassung schadet
den Seehäfen 15

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

Schiffstechnik

- Gestiegene Auftragseingänge lassen die Branche
aber nicht euphorisch werden
VDMA: Gute Auftragslage – deutsche Schiffs- und
Offshore-Technologien weltweit gefragt 16
- Wernz aus Lampertheim arbeitet für Werften und
Schifffahrtstreibende / Spezialisten im Aggregate-Bau



- Profis in Stromversorgung 19
- Große Feierlichkeiten bei Bad Honnef am Rhein
20 Jahre Schiffstechnik Buchloh 20
- Starker Entwicklungsschub für den chinesischen Markt
transport logistic China 2014: 16.800 Besucher 25

Häfen und Wasserstraßen

- Enge Kooperation mit dem nahegelegenen Binnen-
hafen HavelPort Berlin
Neue Betreibergesellschaft übernimmt das KV-
Terminal in Wustermark 26
- Häfen und Güterverkehr Köln
5,9 Millionen Euro Gewinn 27
- Hülskens Wasserbau erhält Großauftrag in Berlin
Ausbau des Berliner Sacrow-Paretzer-Kanals
Die Erfolgsgeschichte der Mosel-Großschiffahrts-
straße könnte fortgesetzt werden
„Dafür braucht es nur den politischen Willen und
Planungskapazitäten!“ 28
- Ausbau des kombinierten Verkehrs
Evonik und Duisburger Hafen bauen Zusammenarbeit aus 30
- „Top-Job“-Award: Duisport ist Top-Arbeitgeber 30

TITELBILD: TMS „Werner Reich“ in der Talfahrt auf dem Rhein oberhalb Koblenz.

Foto: Friedbert Barg

Impressum

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Gegründet 2008
als Schifffahrt-online

Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg
Fachverlag Schifffahrt und Wasserstraßen
Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211 - 38 36 83 · Fax +49 (0)211 - 38 36 84

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

Online-Redaktion
Sylvia Artt (sylvia-artt@schifffahrts-magazin.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten
John C. Albrecht (Basel), Melanie Bäümel-Schachtner (Straubing/Donau), Peter Baumgartner (Österreich), Katharina Bergmeier (Niedersachsen), Gabi Böhm (Trier), Petra Grünendahl (Duisburg), Axel Kaminski (Sachsen + Sachsen-Anhalt), Volker Knopf (Karlsruhe/Oberrhein), Sabo Krebs (Schiffstechnik), Jenny May (Berlin), Dr. Carola Siedhoff (Hamburg).

Anzeigen

Josi Kemmann
Tel. +49 (0)211 - 69 87 032
josikemmann@t-online.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 9/2014 vom 01.01.2014

Tagesaktuelle Nachrichten im Internet auf www.schifffahrts-magazin.de + www.facebook.com/schifffahrts-magazin

Schiffsbilder



Veerhaven X in der Bergfahrt auf dem Niederrhein.
Foto: Friedbert Barg

Inserentenverzeichnis Wir empfehlen diese Anzeigen Ihrer Aufmerksamkeit

Amtsgericht Speyer Zwangsversteigerung	10
Duisburger Hafen AG	4. Umschlagseite
Atlas-Schiffahrt	7
esa-Allianz	Titelseite + 5
Fördergesellschaft Museum der Deutschen	
Binnenschiffahrt	39
Hafen Mannheim	9
KD Köln Düsseldorf	20
Knaack & Jahn Fire Protection	21
Messe Kalkar	18
MSG eG	5 + 6
promarin	22
Schwarz-Technik GmbH	5 + 17
Schiffahrtszeichen	Umschlagseite 2
Stoll Systems	5
Viking Cruises	23
Wernz GmbH	16
Wittig Schiffsausrüstung	11

Diese **Anzeigen** sind auf den **online-Seiten** des Schiffahrts-Magazins unter www.schiffahrts-magazin.de direkt zu den Webseiten und Homepages der Auftraggeber **verlinkt**.



Die „Order“ der katholischen Schifferseelsorge befindet sich auf den Seiten 31 - 38 dieser Ausgabe

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

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

MSG eG
der Marktschleher in der Bayerischen Binnenschiffahrt
Südliche Hafensstraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere Service-Station Würzburg für Bunkerservice im Neuen Hafen Mannheim 547/2

und unseren MSG-Schiffmotoren und Werftbetrieb Dorfprozelten

 **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.

 **schwarz technik**
Generalvertretung **SWISS RADAR**

Vom Autopiloten bis zum Radar – alles aus einer Hand!

STOLL SEAL SYSTEM

Einfach zu handhabende Dichtungssysteme für die Binnenschiffahrt



www.stoll-system.de

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

esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

 www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz (S)

U. Lange, R. Sendker Zusatzmilliarden für Infrastruktur

Im Plenum des Deutschen Bundestages wurde der Einzelplan 12 des Haushaltsgesetzes, der die Mittel für den Bereich Verkehr und digitale Infrastruktur festlegt, verabschiedet. Hierzu erklären der verkehrspolitische Sprecher der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag, Ulrich Lange, sowie der zuständige Berichterstatter Reinhold Sendker:

„Es ist ein Erfolg für die Verkehrspolitik, dass es fünf Milliarden Euro zusätzlich für den Verkehrsbereich geben wird. Das ist dringend notwendig, um unsere leistungsfähige Infrastruktur erhalten und ausbauen zu können. Die Verkehrsprognose 2030 zeigt, vor welchen Herausforderungen wir auch in Zukunft stehen werden. Mit einem Zuwachs beim Schwerlastverkehr von 38 Prozent wird der Verkehr auf Deutschlands Straßen, Schienen und Wasserwegen weiter zunehmen und die Infrastruktur stärker belastet. Deshalb ist es besonders wichtig, dass wir jetzt mehr investieren und mit einer verlässlichen und gut ausgebauten Infrastruktur dafür sorgen, dass der Wirtschaftsstandort Deutschland attraktiv bleibt.

Die zusätzlichen fünf Milliarden sind dabei ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, können aber nicht der einzige bleiben. Wir müssen auch auf die Nutzerfinanzierung setzen. Wir werden die Lkw-Maut ausweiten und eine Pkw-Maut für Halter von nicht in

Deutschland zugelassenen Pkw einführen. Das Konzept wird die im Koalitionsvertrag genannten Kriterien – EU-Konformität und keine Mehrbelastung für deutsche Autofahrer – erfüllen. Die Mehreinnahmen werden der Straßeninfrastruktur zugutekommen, wo insbesondere marode Brücken dringend sanierungsbedürftig sind. Weitere Anstrengungen bei Schiene und Wasserstraßen sind ebenfalls nötig.

Ein Erfolg der CDU/CSU-Bundestagsfraktion ist die Erhöhung der Mittel für den Lärmschutz. Damit kann vielen Bürgerinnen und Bürgern an Straßen und Schienenwegen geholfen werden, die direkt von Lärmbelastungen durch Verkehr betroffen sind. Auch für die Radverkehrswege wollen wir mehr Geld ausgeben und somit den nachhaltigen Verkehr in Deutschland fördern.

Im Bereich der digitalen Infrastruktur werden die Mittel für die Arbeit des Breitbandbüros des Bundes erhöht. Den Ausbau des schnellen Internets – vor allem auch im ländlichen Raum – müssen wir tatkräftig vorantreiben. Die Anbindung an schnelles Internet ist heute Ausdruck einer modernen Gesellschaft und Grundvoraussetzung für unsere Wirtschaft.

Für diesen Haushalt haben wir viel erreicht und die richtigen Prioritäten gesetzt. Die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger steht für uns an erster Stelle. Um die Infrastruktur in Deutschland dauerhaft in einem guten Zustand zu halten und die Breitbandversorgung in allen Gebieten sicherzustellen, müssen wir auch in Zukunft dafür sorgen, dass mehr Mittel in den Verkehrsbereich fließen. Dafür setzen wir uns ein. ■

Maurice Guttman Neuer Mitarbeiter bei Wittig GmbH

Maurice Guttman (21) ist neuer Mitarbeiter in der Verkaufsabteilung der Wittig GmbH in Duisburg. Zuvor hat Guttman erfolgreich seine Ausbildung zum Kaufmann im Groß- und Außenhandel absolviert.



Maurice Guttman wird sich überwiegend um die Beratung und Betreuung von Kunden aus dem Bereich der Binnenschifffahrtsbranche kümmern. ■

Felix Jahn NIHK-Sprecher International

Felix Jahn ist ab sofort neuer Sprecher „International“ für den Niedersächsischen Industrie- und Handelskammertag (NIHK). Der Rheinländer ist in der Oldenburgischen IHK als Geschäftsführer für die Bereiche Verkehr und International verantwortlich und hat deshalb künftig auch als NIHK-Sprecher die Doppelfunktion für „International“ sowie für „Verkehr, Schifffahrt und Häfen“ inne.



Die neue Sprecherfunktion übernimmt er von Dr. Joachim Peters, Hauptgeschäftsführer der Oldenburgischen IHK. Einen Themenschwerpunkt sieht Jahn in der Mitgestaltung guter politischer Rahmenbedingungen für den auslandsaktiven Mittelstand in Niedersachsen: „Über den NIHK nehmen wir aktiv Einfluss auf die Außenwirtschaftsförderung des Landes und bündeln die Interessen insbesondere der kleinen und mittleren Unternehmen zu wichtigen außenpolitischen Themen.

Aktuell sind das das transatlantische Freihandelsabkommen (TTIP) oder die Ukraine-Krise.“ Die Federführung „International“ ist erreichbar in der Oldenburgischen IHK, Tel. 0441 2220-400, E-Mail international@n-ihk.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 Binnenschifffahrt

Südliche Hafenstraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

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

und unseren
MSG-Schiffsmotoren und
Werftbetrieb
Dorfprozelten



Expertise seit über 95 Jahren



LNG in der Binnen- und Wattenmeerschifffahrt

LNG-Karte macht Fortschritte der Markteinführung sichtbar

Nachdem die im Oktober letzten Jahres lancierte LNG-Projekt Datenbank in der Branche auf überaus positive Resonanz gestoßen ist, wurde die Website www.inland-navigation.org/observatory/innovation-technologies/lng/ um neue Funktionen erweitert, um sie zur umfassendsten Informationsplattform über die Einführung von Flüssigerdgas (LNG) als alternativen Kraftstoff in der Binnen- und Wattenmeerschifffahrt zu machen.

Ab sofort bietet die Website eine interaktive Karte, auf der alle in Betrieb oder Planung befindlichen LNG-Infrastrukturen und -Schiffe in Europa verzeichnet sind. Ebenfalls neu ist ein Kalender, in dem kommende LNG-Veranstaltungen der Branche angekündigt werden. Diese zusätzlichen Funktionen sollen den Akteuren die Identifizierung potentieller Partner und Synergien erleichtern. Zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen setzt die Binnenschifffahrt zunehmend auf die Vorteile von LNG. Aktuell sind bereits vier Binnenschiffe mit LNG-Antrieb in Betrieb. Mehr als 25 LNG-Schiffe – für den Einsatz auf Binnenwasserstraßen oder

im Wattenmeer – befinden sich in der Entwicklung. Der gesamte Implementierungsstand der LNG-Technologie kann nun mit nur einem Klick angezeigt werden.

Die LNG-Informationsplattform ist eine Initiative der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Partnerschaft mit National LNG Platform, LNG-Initiative Nordwest und MariTIM der MARIKO GmbH, TaskForce LNG Noord-Niederland/Energy Valley sowie den Koordinatoren des LNG Masterplans Rhein-Main-Donau Pro Danube Management GmbH und Port of Rotterdam Authority.

Die erweiterte Plattform ist auch eines der ersten Ergebnisse in der Umsetzung der „VISION 2018 für eine nachhaltige Binnenschifffahrt“, die von der ZKR Ende letzten Jahres lanciert wurde. Die VISION 2018 sieht unter anderem die Förderung von Innovationen zugunsten alternativer Kraftstoffe vor (mehr Informationen unter www.vision2018.org). Das LNG-Portal ist frei zugänglich unter www.inland-navigation.org/observatory/innovation-technologies/lng/. ■

Dortmunder Hafen AG 3 Jubiläen – 1 Buch

2014 ist ein echtes Jubiläumjahr für den Dortmunder Hafen: Der Hafen selbst wird 115, die Dortmunder Hafen AG feiert ihren 75. Geburtstag und das Container Terminal Dortmund wird 25. Anlässlich dieser Jubiläen veröffentlicht die Dortmunder Hafen AG eine Festschrift, die am 24. Juni 2014 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Präsentiert wurde das Buch vom Aufsichtsratsvorsitzenden der Dortmunder Hafen AG Dirk Goosmann sowie Hafenvorstand Uwe Büscher. Unterstützt wurden beide von Autor und Herausgeber Dr. Karl-Peter Ellerbrock, Direktor des Westfälischen Wirtschaftsarchivs in Dortmund, sowie den Co-Autoren Nadine Albach und Gregor Beushausen. Das 106-seitige Buch beschäftigt sich nicht nur mit den Anfängen des Hafens, sondern beleuchtet auch die Gegenwart und vor allem die Zukunft des größten Kanalhafens Europas und wichtigsten Logistikstandortes im Osten des Ruhrgebietes. Es erscheint im Aschendorff Verlag unter dem Titel „Der Dortmunder Hafen Geschichte – Gegenwart – Zukunft“ und ist unter der ISBN-Nr. 978-3-402-13064-3 im Buchhandel erhältlich.



Uwe Büscher (l), Vorstand der Dortmunder Hafen AG, Dr. Karl-Peter Ellerbrock, Herausgeber.

Foto: Dortmunder Hafen AG / Appelhans

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

Parlamentarischer Abend des Deutschen Verkehrsforums in Berlin

Der Ausbau von Häfen und Hinterlandlogistik erfordert Tatkraft

Von Sabo Krebs

Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) lud am 3. Juni 2014 in Berlin unter dem Titel „Jetzt in Deutschlands Zukunft investieren: Priorität für Häfen und Logistik“ zum parlamentarischen Abend ein. Die Veranstaltung war mit ca. 150 Teilnehmern aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Presse gut besucht.

Als Mitglied des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum begrüßte Frank Dreeke die Anwesenden. Dieser betonte gleich zu Beginn die Dringlichkeit im Ausbau der Häfen und Hinterlandanbindungen. Für die Hafenstandorte wird mit einem deutlichen Zuwachs der Umschlagszahlen gerechnet, dies bedeutet ebenso eine Steigerung des Hinterlandverkehrs. Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen sind verstärkt gefordert, die wachsenden Güterzahlen im Hinterlandverkehr aufzufangen. „Dabei reichen die aktuellen Mittel der öffentlichen Hand kaum für die nötigsten Erhaltungsmaßnahmen der Bundeswasserstraßen“, so Dreeke, der Vorsitzender des Vorstands der BLG Logistics Group ist.

Einen spannenden Einstieg bot Andrea Eck, Leiterin der Volkswagen Logistics. In ihrem Impulsreferat zum Auftakt der Veranstaltung erläuterte sie die Situation der Verkehrswege aus Sicht der Verlagerer. Als weltweit agierendes Unternehmen verlädt der VW-Konzern etwa 38.000 Fahrzeuge täglich

auf 130 verschiedenen Märkten weltweit. In Deutschland nutzt das Unternehmen vor allem die Bundeswasserstraßen, um die Fahrzeuge in die Häfen zu verladen. Täglich werden dabei die Strecken Duisburg-Antwerpen, Duisburg - Rotterdam sowie Braunschweig - Hamburg befahren. Einige Strecken können jedoch von dem Großkonzern nicht genutzt werden, da der Zustand der Wasserstraßen dies nicht zulässt, wie beispielsweise auf der Strecke Wolfsburg - Bremerhaven. Als Hauptkritikpunkt wurde der Ausbau von Mittelweser und Elbe sowie die Modernisierung der Schleusen und dem Schiffshebewerk Scharnebeck genannt. Weiterhin wird der hohe Auslastungsgrad der deutschen Häfen mit Blick auf die zu erwartenden Steigerungen von der Volkswagen Logistics mit Sorge gesehen. Auch der Ausbau einer LNG-Infrastruktur benötige ein dringendes Engagement, da ab 1.1.2015 auch im Nord- und Ostseebereich die neuen SECA-Regelungen mit verschärften Emissionsgrenzwerten greifen.

Im weiteren Verlauf der Veranstaltung fanden Podiumsdiskussionen bzw. Kurzgespräche mit jeweils zwei Vertretern aus Politik und Wirtschaft statt. Unter der Moderation von Lutz Lauenroth, stellvertretender Chefredakteur der Deutschen Verkehrs-Zeitung (DVZ) fand zunächst ein Zwiegespräch zwischen Eckhardt Rehberg, MdB und Maritimer Beauftragter der CDU/CSU-Fraktion im Deut-

schen Bundestag und Frank Dreeke vom Deutschen Verkehrsforum statt. Eckhardt Rehberg sprach sich für einen nationalen Dringlichkeitsplan aus, der die rasche Beseitigung der Missstände im Bereich der Hinterlandanbindungen regelt. Dabei betonte er die Rolle der Häfen für die gesamte deutsche Wirtschaft.

Ein weiteres Zwiegespräch fand zwischen Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen und Dr. Valerie Wilms, MdB der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sowie Sprecherin der parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt statt. Rainer Schäfer sprach sich vor allem aufgrund der zu erwartenden Steigerungen im Verkehr für einen raschen Ausbau der Wasserstraßen aus und zog einen Vergleich mit dem Hafen Rotterdam. Dort wird ein Großteil der Hinterlandlogistik erfolgreich über Binnenschiffe abgefertigt. Valerie Wilms betonte jedoch, dass für sie der Erhalt der Wasserstraßen an oberster Stelle stehe. Beim Ausbau sprach sie sich für eine Priorisierung einzelner Abschnitte aus, allen voran auch das Schiffshebewerk Scharnebeck bei Lüneburg und der Elbe-Seitenkanal. Darüber hinaus betonte Wilms, dass der Netzcharakter der gesamten Verkehrsinfrastruktur überblickt werden müsse und demnach auch Engpässe im Schienen- und Straßenverkehr mit Priorität beseitigt werden müssten.

Den Abschluss bildete eine Diskussionsrunde mit Kirsten Lühmann, MdB und verkehrspolitische Sprecherin der SPD im Bundestag sowie Christian Marnetté, Mitglied der Geschäftsleitung Kühne & Nagel. Kirsten Lühmann forderte, eine schnelle Beseitigung von einzelnen Engpässen zu priorisieren anstatt zeitintensive Großprojekte zu beginnen. Immer wieder wurde bei der Diskussion um die Finanzierung die Rolle des Haushaltsausschusses betont. Die nördlichen Bundesländer seien darin gut vertreten, so Eckhardt Rehberg. Mittlerweile sind auch die südlichen Bundesländer für die Wichtigkeit der Häfen und der Hinterlandlogistik entsprechend sensibilisiert. In den Landeshaushaltsplänen sowie den einzelnen Kommunen müsse jedoch ebenso der Erhalt bzw. der Ausbau der Häfen berücksichtigt werden. ■



Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen und Dr. Valerie Wilms, MdB der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sowie Sprecherin der parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt, diskutierten unter der Moderation von Lutz Lauenroth.

Weiterentwicklung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik

BDB: Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt kommen noch zu kurz

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) begrüßt die Absichten des Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt, den Aktionsplan Güterverkehr und Logistik weiterzuentwickeln. Das hat der BDB in Gegenwart der Logistikbeauftragten der Bundesregierung, Dorothee Bär, in Berlin erklärt, wo die Grundkonzeption und die Ziele des Aktionsplans und die beabsichtigten 26 Einzelmaßnahmen gemeinsam mit den Spitzenvertretern der Verkehrs- und Logistikbranche erörtert wurden.

Kernpunkte des Aktionsplanes sind der Erhalt und die Erweiterung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, die bessere Vernetzung der Verkehrsträger, die Förderung des umweltfreundlichen Gütertransports sowie die Sicherung des Nachwuchses. Das Bundesverkehrsministerium hat mit dieser Zieldefinition auch nach Einschätzung des Binnenschifffahrtsgewerbes die Schwerpunkte richtig gesetzt. Die Binnenschifffahrt kann als besonders umweltfreundlicher Verkehrs-

träger noch einen deutlich höheren Beitrag bei der Bewältigung der ständig wachsenden Güterverkehrsmengen leisten – wenn die Rahmenbedingungen stimmen! Notwendig ist insbesondere eine verlässliche und gut ausgebaute Infrastruktur. Hier bleibt der Entwurf des Aktionsplans allerdings weit hinter den Erwartungen des Schifffahrtsgewerbes zurück. Maßnahmen zur gezielten Steigerung des Gütertransports per Binnenschiff sind im Entwurf des Aktionsplans nur sehr spärlich zu finden. Es ist nicht erklärlich, weshalb die Güterbahn eine eigene Maßnahme „zur gezielten Auflösung der Engpässe im Bereich Schiene“ erhält, während die notwendige und auch im Koalitionsvertrag der Bundesregierung ausdrücklich genannte Engpassbeseitigung im Wasserstraßennetz im Aktionsplan nicht einmal erwähnt wird. Seltsam ist auch, dass das Bundesverkehrsministerium eine Maßnahme „zur Ertüchtigung insbesondere von Brücken, Tunneln und Schleusen“ notiert, in der nachfolgenden Maßnahmenbeschreibung jedoch keinerlei Aussage da-

rüber zu finden ist, welche Schleuse wann und mit welchem Budget denn nun saniert und ausgebaut werden soll. Der BDB erwartet, dass der Aktionsplan in diesen Punkten nachgebessert wird. Um den Umstieg auf alternative Antriebe zu erleichtern und um die Umweltverträglichkeit weiter zu verbessern, hat der BDB außerdem vorgeschlagen, das Schifffahrtsgewerbe hierbei noch stärker mit entsprechenden Förderprogrammen zu unterstützen, z.B. bei der Anschaffung besonders emissionsarmer Motoren oder beim Umstieg auf LNG als Treibstoff. Hilfreich und im Aktionsplan zu verankern wären außerdem Erweiterungen in der Ausbildungsbeihilfe, um dem Fachkräftemangel im Binnenschifffahrtsgewerbe zu begegnen. Zusätzliche Liegeplätze würden – analog zu Lkw-Stellplätzen an der Autobahn – dem Schifffahrtsgewerbe helfen. Zudem sollte der Bereich Telematik, der im Aktionsplan für andere Verkehrsträger prominent mit Maßnahmen versehen ist, auch für die Wasserstraßen im Aktionsplan verankert werden. ■

Anzeige



Trimodal im Quadrat

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



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

Hafen Mannheim
weltweit für die Region

Leistungsfähige Magistralen für effiziente Transporte schaffen

„Mehr innovative Projekte in Transeuropäische Netze“

Gemeinsam haben die Kammerunion Elbe/Oder und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen zu einem TEN-Infoday in die Landesvertretung Hamburg eingeladen. Zum Thema Transeuropäische Netze (TEN) wurde allen Interessierten die Gelegenheit gegeben, sich über das Förderprogramm zu informieren. Helmut Morsi von der EU-Kommission und Georg Henkelmann vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur haben in ihren Vorträgen das Förderprogramm detailliert erläutern und viele nützliche Hinweise gegeben.

Mit den Transeuropäischen Netzen hat die EU, einvernehmlich mit den Mitgliedstaaten, einen Rahmen für die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs in Europa gelegt. Ziel ist es, leistungsfähige Magistralen für effiziente Transporte zu schaffen und gleichzeitig auch multimodale Knoten zu entwickeln. See- und Binnenhäfen haben

daher eine herausgehobene Bedeutung für die Umsetzung der Korridorplanungen, die aktuell in entsprechenden Foren diskutiert wird. Mit der TEN-Finanzierungsverordnung Connecting European Facilities (CEF) hat die Europäische Union einen passenden Förderrahmen geschaffen, der See- und Binnenhäfen offen steht.

Deutsche Binnenhäfen sind als natürliche Knotenpunkte des Güterverkehrs erstmals explizit ein Teil des TEN-T-Konzeptes. „Deutschland als Exportland, das fast 50 Prozent seiner Waren nach Europa ausführt, ist auf eine gute europaweite Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Viele Nachbarländer werden nach Deutschland schauen und einen aktiven Ausbau der Verkehrsinfrastruktur - auch der Binnenwasserstraßen - erwarten.“, so BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge.

Nahezu alle deutschen Wasserstraßen die für den Güterverkehr genutzt werden, sind



Heiko Loroff

Teil der TEN-T Korridore und damit besonders wichtig im Europäischen Kontext. „Die deutschen Binnenhäfen sind bereit sich mehr denn je mit innovativen Projekten und konkreten Infrastrukturmaßnahmen in das TEN-T Programm einzubringen. Das gilt auch für Wasserstraßen wie die Elbe, deren Zukunft derzeit leider noch unklar ist. Wir hoffen, dass das BMVI die bereits getroffenen Festlegungen der EU zur Elbe als internationale TEN-T Wasserstraße verinnerlicht und so die Möglichkeiten zur einer wirtschaftlichen Entwicklung der Wasserstraße Elbe wahrnimmt“, so Heiko Loroff, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Elbe/Oder im BÖB. ■

Anzeige

- Vollstreckungsgericht -

Terminsbestimmung

Im Wege der Zwangsvollstreckung

wird das im Binnenschifffahrtsregister des Amtsgerichts Mainz Blatt 801 eingetragene Schiff:

„Salassa“, Motoryacht aus Stahl

Jahr des Stapellaufs 1973, Jachtwerft Gebr. Visch, Warmond/Niederlande, Heimort Speyer, Wasserverdrängung 13,63 m³ Maschinleistung 2 x 155 kW. Liegeplatz jetzt: auf der Helling bei der Schiffswerft Braun in Speyer

am Freitag, den 22.08.2014, 10.45 Uhr

im Sitzungssaal I des Amtsgerichts Speyer, Wormser Straße 41, Hauptgebäude versteigert.

Laut Gutachter handelt es sich um ein Boot in einem sehr schlechten Unterhaltszustand. Der Verkehrswert wurde festgesetzt auf 17.000 € (§§ 74a, 85a ZVG). Der Versteigerungsvermerk wurde am 14.11.2012 in das Binnenschifffahrtsregister eingetragen.

Rechte, die zur Zeit der Eintragung des Versteigerungsvermerks aus dem Schiffsregister nicht ersichtlich waren insbesondere auch die Rechte der Schiffsgläubiger, sind spätestens im Versteigerungstermin vor der Aufforderung zur Abgabe von Geboten anzumelden und, wenn der Gläubiger widerspricht glaubhaft zu machen. Sie sind sonst bei der Feststellung des geringsten Gebotes nicht zu berücksichtigen und müssen bei der Verteilung des Versteigerungserlöses dem Anspruch des Gläubigers und den übrigen Rechten nachgesetzt werden.

Wer ein Recht hat, das der Versteigerung des Binnenschiffs oder des nach § 55 ZVG mithaftenden Zubehörs entgegensteht, wird aufgefordert, vor der Erteilung des Zuschlages die Aufhebung oder einstweilige Einstellung des Verfahrens herbeizuführen, da ansonsten der Versteigerungserlös an die Stelle des versteigerten Gegenstandes tritt.

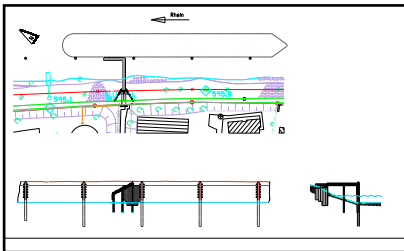
Speyer, den 02.07.2014
gez. Leisen, Rechtspflegerin

Koblenz-Wallersheim Neubau der Liegestelle

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen erneuert in Koblenz-Wallersheim bei Rhein-km 595,060 die im Jahre 2013 wegen altersbedingter Bauwerksmängel abgebaute Liegestelle (ehemalige ESSO-Umschlagstelle).

Die Arbeiten dafür haben im Mai begonnen. Es wird ein Spundkasten hergestellt, auf dem später der Steg als Zugang zu den 5 Anlegedalben aufgelegt wird. Danach werden auf einer Länge von rund 140 Metern 5 Anlegedalben (Stahlrohre mit einem Durchmesser von 1,20 m) in die Rheinsohle gerammt. Der Abstand der Dalben zum Ufer wird 25 – 30 m betragen.

Die Arbeiten werden voraussichtlich Ende Juli 2014 abgeschlossen sein. ■



DWA-Aufruf zur Mitarbeit

Die DWA rückt Buhnen für den Flussbau in den Fokus

Fachleute aus Kommunen, Behörden, Verbänden und sonstige Interessierte haben die Möglichkeit, in der Arbeitsgruppe „Buhnen“ der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) an der Erstellung eines neuen Merkblatts mitzuwirken. Buhnen, die lange Zeit in Vergessenheit geraten waren, werden seit Aufkommen des naturnahen Flussbaus wieder vermehrt zum Uferschutz und zur Geschieberegulierung verwendet, da sie insbesondere gegenüber harten Längsverbauungen auch ökologische Vorteile aufweisen.

Die Anwendungsbereiche, Aufgaben und Wirkungsweisen der Buhnen sollen in der Arbeitsgruppe untersucht werden. Schwerpunktartig sollen Buhnen betrachtet werden, die als flussbauliche Gestaltungselemente zur Gewässerstabilisierung und -strukturierung dienen. Verkehrswasserbauliche Fragestellungen werden nicht behandelt.

Für das geplante Merkblatt ist zunächst eine Systematik zu entwickeln, zudem sind die grundlegenden Buhnenparameter (Inklinationswinkel, Länge usw.) zu benennen. Darauf aufbauend wird der Einfluss von Buhnen auf

die Hydraulik (Wasserstand, Sekundärströmungen, Geschwindigkeitsverteilung), die Morphologie (Kolke, Flachwasserzonen) und den Geschiebetransport beschrieben. Ein wichtiger Schwerpunkt ist auch die ökomorphologische Wirkung der Buhnen.

Das Kernstück der neuen technischen Regel soll die Zusammenstellung von Bemessungsansätzen bilden, mit denen die optimale Anordnung (Abstand, Inklinationswinkel) und Geometrie (Länge, Höhe) der Buhnen bestimmt werden kann. Dabei werden auch die Buhnenform (Hakenbuhne, durchlässige Buhne, Lenkbuhne), bauliche Besonderheiten (z. B. Kolkschutz, Einbindung ins Ufer) und das verwendete, möglichst gewässertypische Baumaterial berücksichtigt. Empfehlungen zur Ausschreibung und zu den Bauabläufen runden das Merkblatt ab. Hinweise und Anregungen zu diesem Vorhaben nimmt die DWA-Bundesgeschäftsstelle entgegen.

Interessenten melden sich bitte mit einer themenbezogenen Beschreibung ihres beruflichen Werdegangs bei:

DWA-Bundesgeschäftsstelle, Dipl.-Geogr. Georg Schrenk, Theodor-Heuss-Allee 17, 53773 Hennef

Tel. 02242/872-210, Fax 02242/872-184
E-Mail: schrenk@dwa.de ■

Anzeige

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

GERPOL



... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!

Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile



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

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

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

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

Speisen von gleichbleibend hoher Qualität – in großen Mengen zubereitet

Hochwertiges Systemgastronomie-Konzept für die Flusskreuzschifffahrt

Von Petra Grünendahl

Die Gäste haben die Vorstellung, dass das, was sie im Restaurant essen, dort vor Ort frisch zubereitet wird. Diese Vorstellung ist ein Mythos“, erklärt Stefan Cammann. Der gelernte Fleischer und Koch ist seit 13 Jahren Inhaber des Restaurants „Faktorei“, der ältesten Gastronomie im Duisburger Innenhafen. „Das funktioniert vielleicht in kleinen Mengen, aber es ist eine Herausforderung, zu Stoßzeiten große Mengen an Essen in gleichbleibend hoher Qualität auf den Tisch der Gäste zu bekommen.“ Entweder macht man Abstriche an die Qualität und hofft, dass der Gast es nicht merkt, – oder man strukturiert seine Arbeitsabläufe neu. Stefan Cammann hat dies in seinem Restaurant erfolgreich getan – und Wettbewerbsjurys von Kollegen mit schmackhaftem Essen für sich eingenommen.

Standardisierung in der Küche hat einen schlechten Ruf – zu Unrecht! Denn Systemgastronomie ist weit mehr als nur ein Burger-Brater. Stefan Cammann hat für sein Restaurant ein Konzept entwickelt, bei dem die Vorbereitung der Speisen ausgelagert ist an sieben „Manufakturen“ (lat., von Hand herstellen). Dieses Konzept vermarktet er

mittlerweile über sein Unternehmen Mise en place GmbH & Co. KG Foodsolutions an Betreiber größerer Küchen wie Hotels oder Restaurants, und möglicherweise bald auch in der Fahrgastschifffahrt.

„Wir fangen mit der Speisekarte an und planen dann rückwärts in die Küche“, erklärt Cammann. Die Foodlinie, die er speziell für die Teller-Regeneration entwickelt hat, umfasst aktuell etwa 160 Produkte – exklusiv für FOODproFEEL hergestellt. Aus diesem Portfolio lassen sich für jedes Haus und für jeden Kunden individuelle Foodprofile zusammenstellen, die seiner Marke und seinem Anspruch entsprechen.

Fachkräftemangel in der Küche

Von 100 ausgeschriebenen Lehrstellen als Koch bleiben hinterher 24 ausgebildete Köche der Branche erhalten. Andere brechen die Lehre ab oder wechseln nach dem Abschluss innerhalb von zwei Jahren in andere Branchen. Mehr noch als Hotels und Restaurants an Land leidet die Kreuzfahrtschifffahrt unter diesem Fachkräftemangel. Wo weniger Personal zur Verfügung steht, muss man Prozesse so umgestalten, dass man mit weniger Mitarbeiter auskommt. Die Vorbereitung der Speisen findet folgerichtig nicht mehr an Bord statt, sondern in ausgewählten Manufakturen an Land. Was

angeliefert wird, muss an Bord nur noch fertig gegart werden. Es wird in der Bordküche portionsweise produziert, was und wann es gebraucht wird. Ein Warmhalten oder Aufwärmen, was ja immer mit einem Qualitätsverlust verbunden ist, ist nicht nötig.

Der Gast hat eine Erwartung an die Qualität der Marke

„Die Qualität des Essens darf nicht von der Tagesform des Kochs abhängen“, erklärt Stefan Cammann. Die von ihm entwickelte Systemstandardisierung und Vereinfachung von Arbeitsabläufen bringt vor allem Ruhe in die Küche. Mit weniger Mitarbeitern bewirbt er bis zu 80 Gäste in seinem Restaurant – ohne Stress. In seiner Küche in der Faktorei verzichtet Cammann längst auf die klassische Kochtechnik. Zwei große Kombidämpfer bereiten sämtliche zu garenden Speisen zu: Innerhalb von acht Minuten sind sie servierfertig.

Mit seinem Konzept FOODproFEEL arbeitet Cammann schon seit zwei Jahren erfolgreich zum Beispiel in den ersten Häusern der Lindner-Hotelkette und in Roncalli's Apollo Varieté Theater in Düsseldorf, aber auch in inhabergeführten Hotels.

Nun ist FOODproFEEL „Ready4River“ – bereit für den Fluss –, denn mit Stefan



Roland Degner, Frank Wittig und Stefan Cammann wollen der Flusskreuzschifffahrt die gehobene Systemgastronomie schmackhaft machen. Fotos: P. Grünendahl



Vorspeise (unten) und Hauptgericht vor dem Garen. Die Nachspeise kam aus der Kühlung.



Faktorei-Küchenchef Stefan Cammann mit dem vorbereitet angelieferten Gemüse

Cammann, Frank Wittig und Roland Degner haben sich Kooperationspartner gefunden, die das Konzept der gehobenen Systemgastronomie in die Kreuzfahrtschifffahrt bringen wollen. Frank Wittig ist geschäftsführender Gesellschafter des Duisburger Schiffsausrüsters Wittig GmbH, Europas größtem Non-Food-Lieferanten für die Binnenschifffahrt. Als Geschäftspartner der Zielgruppe verfügt er über das nötige Branchenwissen und die Kontakte. Roland Degner ist mit seinem Unternehmen Roland GmbH seit 25 Jahren mit Planung, Konstruktion und Montage von Küchen schwerpunktmäßig auf Megayachten auf Werften in ganz Europa tätig. Cammann bringt seine an Land bereits erfolgreich erprobte FOODproFEEL-

Konzeption mit Beratung und Schulung in die Kooperation mit ein.

Die Vorteile für Reeder und Schiffseigner liegen auf der Hand: Systemküchen brauchen weniger Platz als die klassische Postenküche. Das schafft Raum zum Beispiel für mehr Kabinen. Das Konzept ist mit weniger Personal zu realisieren, da die Vorbereitung der Speisen „außer Haus“ stattfindet. Da die Küchen ohne Kochplatten, Friteusen oder Grills auskommen, sind auch die Aufwendungen für Belüftung und vor allem für Brandschutz geringer. Die Energiekosten liegen – so die Erfahrungen an Land – bis zu 70 Prozent niedriger. Feuer durch heiß gewordenes Fett oder Fettgeruch vom Braten gehören der Vergangenheit an. Speisen

werden garfertig angeliefert. Weniger Lebensmittelabfälle machen gekühlte Müllbehälter überflüssig. Als Abfall bleiben Einweg-Plastik-Schalen, die recycelt werden.

Auch mit der Umstrukturierung der Abläufe wird es immer einen Verantwortlichen in der Küche geben. Allerdings wird der Küchenchef mehr und mehr zum Küchenmanager. Immer weniger qualifiziertes Personal erfordert, vorbereitende Arbeiten auszulagern. Wer ein neues Kreuzfahrtschiff für seine Flotte in Auftrag gibt, tut gut daran, über Veränderungen im Gastronomie-Konzept nachzudenken. Sie können dann in der Planung der Schiffe berücksichtigt und beim Bau realisiert werden. Das ist einfacher als ein nachträglicher Umbau. ■

Anzeige

Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Das Abonnement der Printausgabe kostet € 49,- jährlich.

www.schifffahrts-magazin.de

Meeresschutz/OSPAR-Jahrestagung

Gemeinsam gegen die Vermüllung der Meere

Die Anrainerstaaten des Nordostatlantiks wollen gemeinsam gegen die Vermüllung der Meere vorgehen. Auf der OSPAR-Jahrestagung in Cascais (Portugal) einigten sie sich auf einen „regionalen Aktionsplan“. Das darin enthaltene Bündel an Maßnahmen soll dazu beitragen, dass künftig deutlich weniger Abfälle in den Nordostatlantik gelangen als bisher und ein Teil des bereits im Meer befindlichen Mülls entfernt wird. Zum Nordostatlantik gehört auch die Nordsee.

Verpackungsmaterialien aus Kunststoff, die über Flüsse von Land aus ins Meer gelangen, Überreste von Freizeitaktivitäten an den Stränden, aber auch herrenlose Fischereigeräte aus Kunststoff und Abfälle aus der Seeschifffahrt tragen zur Vermüllung der Meere bei und sind häufig Ursache für negative Auswirkungen auf Meereslebewesen und Seevögel.

Zu den nun beschlossenen Maßnahmen gehören unter anderem eine angemessene Entsorgung von Schiffsabfällen in Häfen, die Reduktion des Einsatzes von Mikroplastik und die Erarbeitung von Bildungsmaterialien. Darüber hinaus soll die Anwendung effektiver Reinigungsmaßnahmen ausgeweitet werden. Dazu zählt vor allem die Fishing-For-Litter-Initiative, bei der Fischer mit ihren Netzen aufgefangene Abfälle nicht wieder über Bord werfen, sondern in den Häfen entsorgen. Aus Sicht der Bundesregierung stellt zudem die geordnete Abfallentsorgung an Land eine der wesentlichen Komponenten zur Verringerung des landseitigen Eintrags von Meeresmüll dar.

Der Staatssekretär im Bundesumweltministerium Gunther Adler betonte: „Die ständig zunehmende Vermüllung stellt eine massive Bedrohung für unsere Meeresökosysteme dar. Es ist höchste Zeit, dass wir uns mit konkreten Schritten der Bekämpfung des Mülls widmen. Der regionale Aktionsplan von OSPAR ist ein wesentlicher sichtbarer Schritt in die richtige Richtung. Wir werden nun alles daran setzen, als nächstes im Frühjahr 2015 im Rahmen der Ostseeoperation HELCOM einen regionalen Aktionsplan zu verabschieden.“

Die Europäische Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, welche den EU-Mitgliedstaaten

das Ziel vorgibt, bis 2020 einen guten Umweltzustand in allen europäischen Meeren zu erreichen, benennt die Bekämpfung der Meeresvermüllung als eine ganz wesentliche Komponente. Deutschland wird europaweit als Vorreiter bei der Bekämpfung der Meeresvermüllung wahrgenommen. Bereits auf der Konferenz zum Thema Meeresmüll im April 2013, die vom Umweltbundesamt im Auftrag des Bundesumweltministeriums gemeinsam mit der Europäischen Kommission veranstaltet worden ist, wurden regionale Aktionspläne für die vier europäischen Meeresregionen beschlossen.

UBA-Präsidentin Maria Krautzberger erklärte: „Mit den regionalen Aktionsplänen der internationalen Meeresschutz-Übereinkommen haben wir eine gute Grundlage, um die Abfalleinträge in die Meere schrittweise zu verringern. Es ist jetzt wichtig, dass alle europäischen Meeresregionen zusammenwirken. Nur so kommen wir dem Ziel eines guten Zustands für alle europäischen Meere bis 2020 näher. Die Vermüllung der Meere ist eines der größten Umweltprobleme. Das Umweltbundesamt wird sich auch künftig stark für den Meeresschutz engagieren.“ Das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt waren maßgeblich an der politischen sowie fachlichen Erarbeitung des OSPAR-Plans beteiligt.

OSPAR steht für die zwischenstaatliche Oslo-Paris-Kommission. Ihre Aufgabe ist es, die Oslo- und die Pariskonvention zum Schutz des Nordatlantiks umzusetzen. HELCOM steht für die zwischenstaatliche Helsinki-Kommission. Diese setzt die Helsinki-Konvention um, die den Schutz der Meeresumwelt in der Ostsee garantiert:

Die Abfallmengen in den Meeren werden derzeit auf über 100 Millionen Tonnen geschätzt. Etwa Dreiviertel davon bestehen aus Kunststoffen. Jährlich kommen derzeit bis zu 6,4 Millionen Tonnen hinzu. Etwa 70 Prozent der Abfälle sinken zu Boden, der Rest wird entweder an Strände gespült, treibt an der Wasseroberfläche oder in tieferen Meeresschichten. Durchschnittlich 13.000 Plastikmüllpartikel treiben mittlerweile auf jedem Quadratkilometer Meeresoberfläche. In der Nordsee sollen sich allein 600.000 Kubikmeter Abfälle befinden. ■

German Ports Guide

Deutsche Seehäfen

Die Hafenstandorte an der Nord- und Ostseeküste rücken bei der Vermarktung ihrer Leistungsprofile enger zusammen. Gemeinsam haben sie jetzt eine Broschüre herausgegeben, die auf 36 Seiten die Leistungen der Häfen übersichtlich darstellt.

Die deutschen Seehäfen sind die Motoren des deutschen und europäischen Außenhandels. Jährlich schlagen sie rund 300 Millionen Tonnen Güter um, von A wie Automobile bis Z wie Zellulose. Sie sind Tor zu den internationalen Märkten und verbinden Millionen von Verbrauchern mit der Wirtschaft in aller Welt. Der jetzt in erster Auflage erschienene „German Ports Guide“ stellt insgesamt 25 Hafenstandorte in Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern vor.

Der englischsprachige Wegweiser gliedert sich in die Umschlagsbereiche Container, trockenes und flüssiges Massengut, Automobile, RoRo und High & Heavy, Projektladung und Break Bulk, On-shore/Offshore, Internationale Fährverkehre und Internationale Kreuzfahrt. In übersichtlichen Tabellen erfährt der Leser alles Wissenswerte über seewärtige und landseitige Verkehrsverbindungen sowie über die jeweiligen Leistungsparameter der Standorte. Ausführliches Daten- und Kartenmaterial bildet das Herzstück des German Ports Guide.

Herausgeber sind die Hafengesellschaften bremenports, der Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V., Hafen Hamburg Marketing e.V., der Landesverband Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern e.V. und die Seaports of Niedersachsen GmbH. Konzeptionell und gestalterisch wurde die Broschüre von der Bremer Agentur GuS Kommunikation GmbH betreut.

Frank Schnabel, Vorstandsvorsitzender des GvSH und Geschäftsführer der Schramm group in Brunsbüttel, freut sich über das erzielte Ergebnis der Zusammenarbeit aller fünf norddeutschen Hafenverbände und Bundesländer. „Wir freuen uns sehr, dass die Rolle des Bundeslandes Schleswig-Holstein mit seinen Seehäfen als wichtiger Verkehrsknotenpunkt zwischen Mitteleuropa und Skandinavien und als Bindeglied zwischen Nord- und Ostsee nun auch im Rahmen von German Ports deutlich wird.“ ■

Kooperation bei der Hafenpolitik wird begrüßt

Verzögerung bei Mittelweser-Anpassung schadet den Seehäfen

Die von den fünf norddeutschen Bundesländern vereinbarte Kooperation in Fragen der Hafenpolitik wird vom Vorsitzenden des Wirtschaftsverband Weser e.V., dem ehemaligen Bremer Bürgermeister Klaus Wedemeier, begrüßt. Wedemeier sieht in der verstärkten Zusammenarbeit der für Hafenpolitik zuständigen Senatoren und Minister die Chance, die für die maritime Wirtschaft erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen auf Bundesebene schneller zu erreichen. Die Forderung der fünf Länder, die Bundesmittel für die Hafenhinterlandanbindungen aufzustocken, werde vom Wirtschaftsverband Weser unterstützt.

Im Bereich Binnenschifffahrt haben sich die Ressortchefs für den Neubau eines Schiffhebewerkes Scharnebeck ausgesprochen, um den Elbe-Seitenkanal für Großmotorgü-

terschiffe (Länge 110 m) befahrbar zu machen. Ziel ist es, für den Hafen Hamburg eine leistungsfähige und kostengünstige Hinterlandanbindung per Binnenschiff für Container- und Massenguttransporte zu schaffen. Wedemeier: „Diese Zielsetzung muss auch für die Seehäfen an der Weser gelten. Wir brauchen endlich den Abschluss der seit über 20 Jahren laufenden Anpassung an der Mittelweser zwischen Bremen und Minden“. Beim Ausbau dieses Weser-Abschnittes sind in den letzten Jahren erhebliche Verzögerungen eingetreten, da der Bundesverkehrsminister und das Land Bremen nicht bereit waren, die notwendigen finanziellen Mittel für den Abschluss der Baumaßnahmen bereit zu stellen.

Die Anpassung der Mittelweser ist nach Auffassung des Vorsitzenden des Wirt-

schaftsverband Weser e.V. eine wesentliche Voraussetzung für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Containerterminals Bremerhaven. Wedemeier: „Uns ist bekannt, dass der Volkswagen-Konzern in den letzten Monaten geprüft hat, größere Mengen an Containern aus dem VW-Werk Wolfsburg-Fallersleben über die Mittelweser zum Containerterminal Bremerhaven zu transportieren. Leider ist VW zu dem Ergebnis gekommen, dass die derzeitigen verkehrlichen Beschränkungen auf der Mittelweser einen wirtschaftlichen Einsatz von Großmotorgüterschiffen nicht ermöglichen“.

Wedemeier bedauerte, dass nunmehr die Transporte von VW per Binnenschiff über Rotterdam abgefertigt werden und eine gute Chance für Bremerhaven verloren gegangen sei. ■



Die Anpassung der Mittelweser ist nach Auffassung des Vorsitzenden des Wirtschaftsverband Weser e.V. eine wesentliche Voraussetzung für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Containerterminals Bremerhaven.

Gestiegene Auftragseingänge lassen die Branche aber nicht euphorisch werden

VDMA: Gute Auftragslage – deutsche Schiffs- und Offshore-Technologien weltweit gefragt

Der Boom bei den internationalen Schiff-Neubauaufträgen hat uns 2013 einen kräftigen Orderzuwachs, insbesondere aus China und Korea, beschert. Hier zählt sich unser kontinuierliches Export-Engagement im globalen Markt aus: Deutschland ist weiterhin die Nr. 1 der internationalen Schiffbau-Zulieferindustrie. Gleichzeitig konnten wir im Offshore-Öl- und Gas-Bereich überdurchschnittliche Zu-

wächse im Auftragseingang verzeichnen“, erklärte Dr. Alexander Nürnberg, Vorstandsvorsitzender der VDMA – Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie, anlässlich der Pressekonferenz des Verbandes am Mittwoch in Hamburg.

„Diese Gesamtbetrachtung darf aber nicht darüber hinweg täuschen, dass zwar 40 Prozent der Unternehmen ein Wachstum melden, gleichzeitig jedoch ein Viertel der Unternehmen einen Rückgang zu verzeichnen hat.“

Die erfreuliche Auftragslage hat insgesamt dazu geführt, dass der Personalbestand auf dem Vorjahresniveau gehalten wird und gleichzeitig die Produktivität in den Unternehmen gesteigert werden konnte. „Das ist auch absolut notwendig, um zum einen den technischen Vorsprung durch eigene Forschung und Entwicklung zu finanzieren und gleichzeitig dem enormen Preisdruck stand zu halten“, so Nürnberg. „Im Jahr 2014 rechnen wir auch nicht mit einer Verstärkung des Schiffbau-Booms, sondern eher mit einer weiteren Konsolidierung und neuen Herausforderungen.“ Die Kunden suchen nämlich immer mehr Systemkompetenz und Lösungsvorschläge

der Zulieferer-Industrie bereits in der Entwicklungsphase. „Das ist weiterhin unsere Chance als Hersteller in Deutschland gegenüber dem internationalen Wettbewerb“, betonte Nürnberg.

Branchen-Umsatz 11,7 Milliarden Euro

Die deutschen Schiffbau- und Offshore-Zulieferer erwirtschafteten 2013 mit 68.000 Mitarbeitern einen Umsatz von 11,7 Milliarden Euro (+ 1 Prozent). Die Exportquote lag bei 72 Prozent. Der tatsächliche Export liegt deutlich höher, da viele deutsche maritime Produkt- und Systemlieferanten untereinander zu Gesamtsystemen integrieren und dann an die internationalen Bauplätze liefern.

Betrug das Wachstum der Auftragseingänge im Jahr 2012 noch 3,9 Prozent, so konnte 2013 erfreulicherweise ein Auftragseingangswachstum von 11,2 Prozent festgeschrieben werden. Dieser kräftige Zuwachs ist vor allem auf die Bestellungen im weltweiten Handelsschiffbau des Jahres 2013 mit einem Wachstum von 70 Prozent (Anzahl) zurück zu führen. Die Branche erwartet hier jedoch eine deutliche Konsolidierung und stellt sich auf rückläufige Nachfrage für das Jahr 2014 ein. Auch im Offshore Öl- und Gas Bereich gibt es Investitionsschwankungen. Hier erwartet die Branche einen Nachholbedarf in 2014 / 2015.

Chancen in neuen Exportmärkten

Die drei großen Schiffbaunationen sind China, Korea und Japan. Die in den vergangenen Jahren bedeutend gewordenen Schiffbauländer Brasilien und Russland, deren Wachstum auch auf der Nachfrage aus dem Öl- & Gas-Segment basiert, legen derzeit eine Pause ein. 2013 wurden weltweit 3.375 Seeschiffe bestellt (Vorjahr: 1.977), davon 1.343 (651) in China, 557 (231) in Südkorea, 566 (361) in Japan, 30 in Brasilien (66), 10 in Russland (11) und 207 (155) Schiffe in der EU-28, davon 10 (10) in Deutschland. Dementsprechend ist der Auftragsbestand an Schiffen weltweit im vergangenen Jahr von 5.550 Schiffen auf 5.994 gestiegen.

China und Korea ziehen deutlich an

Die Auslandsgeschäfte der deutschen Zu-



Dr. Alexander Nürnberg, GF HATLAPA Uetersener Maschinenfabrik GmbH & Co. KG, Uetersen, Vorstandsvorsitzender der VDMA - Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie (links); und Klaus Deleroi, Senior Vice President Head of BU Medium Speed, MAN Diesel & Turbo SE, Augsburg, Vorstandsmitglied der VDMA - Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie (rechts).

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

www.Wernz-GmbH.de

lieferer verteilen sich 2013 zu 46 Prozent auf Asien (+ 7) und zu 36 Prozent auf das europäische Ausland (- 6). China ist mit deutlicher Steigerung größter Auslandsmarkt mit 25 Prozent (+ 8), gefolgt von Korea mit 14 Prozent (+ 4). Rückgänge sind zu verzeichnen im weiteren Asien und auch in Lateinamerika. Die Branche bezieht ihre Auftrags-eingänge derzeit aus dem Handelsschiffbau und dem Spezialschiffbau. Letzterer bleibt, insbesondere bei Arbeitsschiffen, weltweit stabil auf einem hohem Niveau.

Der globale Wettbewerb wird stärker. Vorteile haben die deutschen Anbieter, die insbesondere passgenaue Lösungen im Retrofit anbieten, zum Beispiel wenn es um energiesparende Ertüchtigung von Schiffen geht, oder die Anpassung auf die neue Emissionsgesetzgebung. Aber auch durch pfiffige Service-Lösungen, die den Betreibern direkt helfen, die Betriebskosten zu senken, führen zu Wettbewerbsvorteilen.

Offshore-Öl und -Gas – Steigerung trotz Stagnation im Weltmarkt

Die kontinuierlichen Exportaktivitäten der deutschen Zulieferer im Bereich Offshore-Öl- und -Gas-Industrie sind sehr erfolgreich. In einem engen und durch Wettbewerber stark besetzten Markt gelingt es den deutschen Unternehmen, weitere Marktanteile für sich zu sichern. „Hier ist Ausdauer gefragt und insbesondere Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und Qualität in einem eher konservativen Markt“ bekräftigt Nürnberg. Auch gerade hier sind die Ideen der deutschen Firmen zu Umwelt- und Sicherheitsstandards ein großer Wettbewerbsvorteil.

„Liquid Natural Gas“ – Antrieb auf den Weltmeeren

Über neunzig Prozent der Transporte finden weltweit auf dem Seeweg statt. Maßnahmen zur Umweltschonung haben hier einen großen Hebel. Gleichzeitig sind die heutigen Transportantriebe auf See deutlich energiesparender als jeder Land- oder Lufttransport. Mit LNG lässt sich aber der Schadstoff- Ausstoß weiter reduzieren.

Kernstück der Antriebstechnik ist der Motor. Innovationen in diesem Bereich haben den größten Einfluss auf die Energieeffizienz. Der energie- sowie kostensparende und zugleich umweltschonende Betrieb von Schiffen und Offshore-Anlagen ist deshalb heute das Verkaufsargument. Dazu müssen aber die für die Betreiber gültigen Bedingungen überall gelten. „Unsere Industrie ist auf einen verlässlichen, internationalen Rechtsrahmen



Fach-, Wirtschafts- und Regionaljournalisten bei der VDMA-Presskonferenz


angewiesen. Nur dann ist es möglich, „High-tech Made in Germany“ erfolgreich global zu vermarkten“, so Klaus Deleroi, Senior Vice President der MAN Diesel und Turbo SE, Augsburg. „Die Hersteller gehen mit ihren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in enorme Vorleistung. Wir können deshalb den Betreibern heute ein breites Spektrum von wirkungsgrad-starken Motoren mit konventionellen Treibstoffen inklusive Abgasreinigung sowie ‚Dual Fuel‘-Motoren anbieten, die eben auch mit Gas betrieben werden können. Insgesamt ist LNG nicht nur die umweltfreundlichste, sondern wohl auch die kommerziell aussichtsreichste Lösung.“

Mitarbeiter sind Erfolgsgeheimnis

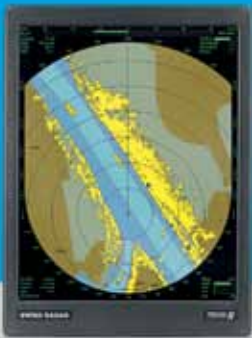
Innovationen, Steigerung der Produktivität und neue Dienstleistungen erfordern motivierte, gut ausgebildete und teamfähige Menschen.

„Wir bilden innerbetrieblich immer mehr aus; deutlich mehr als noch vor zehn Jahren. Unsere Mannschaft ist unser Kapital. Sorgen bereit uns die Schulausbildung. Die jungen Menschen, die zu uns kommen brauchen deutlich mehr Zuwendung und Weiterbildung im Betrieb. Wir schaffen das gemeinsam, aber der Aufwand für uns wird immer größer“, so Nürnberg zum Thema Standortvorteile. ■

Anzeige



SWISS RADAR




Der neue Precision Navigator II

Vereint Radar, Inland AIS und ECDIS Karte in Perfektion

Das multifunktionale Navigationssystem, das keine Wünsche offen lässt

In drei attraktiven Versionen verfügbar



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

Deutschland bekommt wieder eine Fachmesse für die Binnenschifffahrt

SHIPPING - TECHNICS - LOGISTICS - KALKAR 2014



**30. September
und
1. Oktober 2014**

Am 30. September und 1. Oktober 2014 präsentiert das Messe- und Kongresszentrum Kalkar zum ersten Mal die grenzüberschreitende Fachmesse SHIPPING - TECHNICS - LOGISTICS - KALKAR 2014. Deutsche und niederländische Unternehmen bringen einem interessierten Fachpublikum die neuesten Produkte, Trends, Innovationen und Dienstleistungen der kompletten MARITIMEN BRANCHE auf einer Gesamtfläche von rund 9.000 m² näher.

Weitere Informationen für Aussteller und Besucher unter: www.messekalkar.de

Kontaktperson: Leon Westerhof
leon.westerhof@messekalkar.de
Tel. (+49) (0) 2824-910 149

Wernz aus Lampertheim arbeitet für Werften und Schiffahrtstreibende / Spezialisten im Aggregate-Bau

Profis in Stromversorgung

Gut im Geschäft in Sachen Generatoren, Motoren und Stromerzeuger für die Binnenschifffahrt ist das Unternehmen Wernz GmbH aus Lampertheim in Südhessen. 1977 wurden die Firma für Aggregate-Bau von Artur und Dina Wernz aus der Taufe gehoben. Nun feiern die Spezialisten ein kleines Jubiläum. Denn vor genau zehn Jahren übernahmen die Söhne Bernd Wernz (Kfz-Mechanikermeister) und Thomas Wernz (Elektromechanikermeister) von den Eltern das Unternehmen, in dem sie schon zuvor gearbeitet haben. Und seit einer Dekade ist das Brüderpaar, das sich aufgrund seiner verschiedenen Ausbildungen im technischen Sektor natürlich hervorragend ergänzt, am Ruder und in der alleinigen Verantwortung. Auch wenn der Grandseigneur, der das Unternehmen aufgebaut hat, natürlich immer mal wieder mit Rat und Tat zur Seite steht. In ganz Deutschland und darüber hinaus haben die Experten für die Bordstromversorgung aus der Nähe von Mannheim Kunden. „Wir sind auf die speziellen Wünsche unserer Kunden eingestellt. Wir bieten individuelle Lösungen an und können aufgrund unserer langjährigen Erfahrung mit unseren Partner natürlich optimale Qualität liefern“, sagt Thomas Wernz, der auch für das kaufmännische Feld und das Marketing im Betrieb zuständig ist. Das Team aus der Metropolregion Rhein-Neckar arbeitet mit Schiffswerften in ganz Deutschland und allen deutschen Flüssen und Kanälen zusammen. Etwa 50 bis 60 Aggregate (von 5 bis 300 kVa) stellt das Brüderpaar pro Jahr her. Das Team von der Bergstraße verwendet in erster Linie Motoren von John Deere, Hatz Diesel, Lombardini, Perkins oder Deutz. Bei den Generatoren wird vorzugsweise auf die Qualität von Mecc Alte, Leroy Somer und ACG zurückgegriffen. Vor allem die sich aufgrund neuer EU-Verordnungen aus Strasbourg und Brüssel immer wieder ändernden Abgas-Normen stellen für die Profis immer wieder eine neue Herausforderung da. „Aber wir sind ja schon lange im Geschäft. Wir finden immer neue Lösungen für Neu- und Altkunden. Der Job ist nie Routine. Das ist ja gerade das Spannende an unserem Metier“, erklärt der 51-jährige Thomas Wernz, der Triathlon betreibt und in jungen Jahren für die hessische Landesauswahl im Kanusport ins Rennen ging. Er ist für die Steuerungen,

Verkabelung und Schaltschränke im Team, während sich Bruder Bernd naturgemäß vorwiegend um die Mechanik kümmert. Der Elektromechaniker-Meister ist schon von Hause aus Schrauber und Tüftler und restauriert auch gerne mal den einen oder anderen Oldtimer in seiner Freizeit. Um einen Stromerzeuger zu produzieren, benötigt er je nach Aufwand und Standard etwa acht bis zehn Stunden. „Ich schätze die Abwechslung in meinem Beruf. Man kommt viel rum. Es wiederholt sich kaum etwas“, gibt der 44-Jährige zu Protokoll. Wartungs- und Reparaturarbeiten zählen ebenso zum Portfolio der Lampertheimer, die im Südwesten der Republik mit ihrem Spezialunternehmen nahezu ein Alleinstellungsmerkmal haben.

Etliche ihrer Aggregate gelangen über Zwischenhändler auch schon mal bis nach



Spezialisten in ihrem Metier: Elektromechanikermeister Thomas Wernz (links) und sein Bruder Bernd (Kfz-Mechanikermeister).

Afrika. Künftig möchte man neben der Binnenschifffahrt auch zusätzliche weitere Projekte generieren, beispielsweise in der Gebäudewirtschaft. Aber der Fokus der Wernz GmbH liegt natürlich auch in Zukunft auf Schiffahrtstreibenden und Werften in der gesamten Bundesrepublik und den angrenzenden Nachbarländern.

Volker Knopf ■



Das Brüderpaar aus Lampertheim im Südhessen sorgt für die optimale Bordstromversorgung. Seit zehn Jahren führen sie den elterlichen Betrieb. Fotos: V. Knopf

Große Feierlichkeiten bei Bad Honnef am Rhein

20 Jahre Schiffstechnik Buchloh

Von Sabo Krebs

Am Freitag den 27. Juli 2014 lud Schiffstechnik Buchloh ins rheinische Rhöndorf bei Bad Honnef um mit Geschäftspartnern, sowie Gästen aus Presse und Politik das 20-jährige Firmenjubiläum zu feiern. Knapp 900 Aufträge bearbeitete das Ingenieurbüro in Unkel-Scheuren am Rhein innerhalb der 20 Jahre. Darunter auch

eine Vielzahl an Entwurfsarbeiten, Detailkonstruktionen und Berechnungen, Bauaufsichten, Umbauten und Reparaturen sowie kleinere Aufträge um die Design-Software Maxsurf. Der Firmengründer Heiko Buchloh betonte in seiner Rede anlässlich der Jubiläumsfeier vor allem auch die Vielseitigkeit der unterschiedlichen Aufträge. So hat sich Schiffstechnik Buchloh in 20 Jahren ein sehr fundiertes Wissen im Bereich des Binnen-

schiffbaus erarbeitet. Ein weiteres Jubiläum wurde mit dem 20-jährigen Firmenjubiläum von Michael Lass gefeiert. Dieser ist seit Firmenbeginn mit dabei. Der Abend wurde mit Live-Musik, Buffet und vielen Gesprächen gefeiert. Die geladenen Gäste reisten aus allen Teilen Deutschlands sowie den Niederlanden an.

In den 20 Jahren wurde eine Vielzahl an Fahrgastschiffen, Fähren, Flusskreuzfahrtschiffen und Spezialschiffen von dem Ingenieurbüro entworfen und im gesamten Konstruktionsprozess betreut. Dabei galt es stets, ein Optimum zwischen den verschiedensten Anforderungen und so die beste Lösung für den Kunden zu finden. Hier gehört es zur firmeneigenen Strategie, früh so viele Informationen wie möglich über die Randbedingungen eines zu entwerfenden Schiffes zu erfahren. Die konstruktive und verlässliche Zusammenarbeit mit diversen Firmen spielt dabei eine ebenso wichtige Rolle. Hier hat Schiffstechnik Buchloh ein effektives Netzwerk unterschiedlichster Firmen aus dem Schiffsbereich aufgebaut, das eine optimale Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren möglich macht. Beispielsweise wurde in Zusammenarbeit mit den Innendesign-Spezialisten von Schnaase Interior Design aus Hamburg im Jahr 2008 das 135m-lange Flusskreuzfahrtschiff MS Scenic Esmerald für eine australische Reederei entworfen und der Bau betreut.

Im Bereich der Antriebssysteme arbeitet Schiffstechnik Buchloh seit Langem mit der Firma Promarin (Propeller und Marinetechnik GmbH) aus Erfstadt bei Köln zusammen. Promarin hält für jeden Schiffstyp innovative Lösungen für die Gestaltung von Propellern sowie in Zusammenarbeit mit weiteren Firmen wie z.B. dem Schiffsgetriebehersteller Reintjes aus Hameln Lösungen für den kompletten Antriebsstrang bereit. Mit Hilfe weiterentwickelter Produktionstechniken wurde die Propellerfertigung in den letzten Jahren soweit optimiert, dass eine hohe Laufruhe und ein sehr hoher Wirkungsgrad erreicht werden konnten.

Über einen kombinierten Einsatz mit Hochleistungsdüsen der Firma Damen Marine Components kann die Leistung noch weiter gesteigert werden. Besonderen Fokus legen die Ingenieure von Promarin dabei jedoch auf eine intensive Beratung und Betreuung, um mit Hilfe möglichst umfassender Informationen das Optimum für jeden Auftrag zu ermöglichen. Durch Servicewerkstätten in Duisburg und Moerdijk bei Rotterdam ist die Nähe zum Kunden sowie ein bestmöglicher Service gegeben.



Heiko Buchloh im Kreise seiner Familie bei der Ehrung seines Mitarbeiters Michael Lass anlässlich dessen 20-jährigen Firmenjubiläums.

Fotos: S. Krebs
Anzeige



**DOPPELT BEEINDRUCKEND:
DIE KD EVENTFLOTTE.**

EINZIGARTIG AUF DEM RHEIN.

Infos und Tickets:

KD Deutsche Rheinschiffahrt AG · Tel. 02 21/20 88-318 · www.k-d.com

Herzlichen Glückwunsch!
Danke für die erfolgreiche
Zusammenarbeit.

KD

Willkommen an Bord.

Mit dem Entwurf der MS RheinEnergie und der MS RheinFantasie wagten sich die Ingenieure von Schiffstechnik Buchloh an einen Entwurf der Superlative: Die MS RheinEnergie ist mit ihren knapp 2.000 m² Nutzfläche auf 90 Metern Länge und 19 Metern in der Breite das größte Ausflugsschiff auf europäischen Binnengewässern. Das multifunktionale Passagierschiff mit einer Antriebsleistung von 1.640 kW wurde auf der niederländischen Werft De Hoop gebaut und Anfang 2004 an die KD (Köln- Düsseldorf Deutsche Rheinschiffahrt AG) ausgeliefert. Die beiden Eventschiffe bieten Platz für Großveranstaltungen mit bis zu 1.650 bzw. 1.000 Passagieren. Ein ebenerdiger Zugang, Fahrstühle zu allen Decks, großzügige Panorama-Aussichtssalons, Grillstationen auf den Freidecks, Lounge-Mobiliar, eine Klimaanlage sowie eine große Bühne mit moderner Veranstaltungstechnik bilden die Highlights der Ausflugsschiffe. Besonders die Raumhöhen von bis zu 6 Metern sind beeindruckend. Teil des Schiffskonzeptes ist dabei auch, eine flexible Nutzung der Decksflächen und Innenräume möglich zu machen. So können auf den beiden Event-



Gäste aus allen Bereichen der deutschen und holländischen Binnenschiffahrt

schiffen unterschiedlichste Veranstaltungen stattfinden und die Räumlichkeiten dem jeweiligen Event angepasst werden. Im Sommer 2005 wählte sogar Papst Benedikt XVI. die MS RheinEnergie um auf dem Weltjugendtag die Pilger am Rheinufer zu begrüßen. Die beiden Schiffe sind für die Köln-Düsseldorfer auf dem Rhein bei Köln unterwegs und Teil der aktuell 14 Schiffe umfassenden Flotte, die Rhein, Main und Mosel befahren. Neben den üblichen Lini-

enfahrten bietet die Köln-Düsseldorfer einen umfassenden Charter- und Eventservice an.

Alternative Schiffsantriebe

Im Bereich der alternativen Schiffsantriebe auf Binnenschiffen kann man deutlich von einer Vorreiterrolle sprechen. Hier hat Schiffstechnik Buchloh diverse Projekte betreut, bei denen sich nicht an schon bestehenden Systemen orientiert werden konnte, sondern Neuland betreten wurde. Dazu zählt die Als-

Anzeige



FireOff Systems

MARINE FIRE PROTECTION - FOR ALL APPLICATIONS



Take all the benefits. Take KJ FireOff Systems®

Knaack & Jahn Schiffbau GmbH - Piping systems and technical fire protection
Uffelsweg 10 - 20539 Hamburg/Germany
24/7 Call +49 40 7812930 - www.kj-fireoff.com

SAID. DONE!



... waren zur Feier des Schiffstechnik-Buchloh-Jubiläums gekommen.

terwasser, ein Binnenfahrgastschiff, das von Schiffstechnik Buchloh entworfen und mit einem umweltfreundlichen Brennstoffzellenantrieb ausgestattet wurde und den Fahrgästen auf der Alster eine geräuschlo-

se und komplett schadstofffreie Fahrt bietet. In einem aktuellen Projekt wurden von Schiffstechnik Buchloh vier Solarfähren für die Berliner Verkehrsbetriebe entworfen und betreut (das Schifffahrts-Magazin berichtete in der Ausgabe 05/2014). Die vier Fähren

Anzeige

FährBär 1-4 wurden so konstruiert, dass der Energieverbrauch minimal ist. Über die Photovoltaikmodule wird ein Elektromotor gespeist, der eine nahezu geräuschlose Fahrt möglich macht. Hier hat sich Schiffstechnik Buchloh erfolgreich in noch relativ unbekannt Bereiche gewagt. Zum Know-how gehört dort auch, in Machbarkeitsstudien immer wieder zu überprüfen, welcher der wirtschaftlich, technisch und ökologisch sinnvollste Weg ist, um das gewünschte Schiff zu gestalten oder aber auch vorhandene Schiffe umzurüsten.

Mit dem Bau der 135 Meter langen und 11,40 Meter breiten Viking Legend konzipierte das Ingenieur-

büro das weltweit erste Flusskreuzfahrtschiff mit dieselelektrischem Antrieb, was ebenso eine angenehmere und schadstoffärmere Reise ermöglicht. In Zusammenarbeit mit e-ms (E-powered marine solutions) aus Hamburg wurde das diesel-elektrische Antriebssystem ausgelegt. Seit 2009 befährt das Flusskreuzfahrtschiff der Extra-Klasse Rhein, Main und Donau für die Viking Flusskreuzfahrten bzw. für die Viking River Cruises AG, eines der weltweit größten Flusskreuzfahrt-Unternehmen. Die Viking Legend ist durch ihren diesel-elektrischen Hybridantrieb besonders umweltfreundlich: die Emissionen des Schiffsantriebes konnten so um 20 % gemindert werden. Auch die Geräuschemissionen und Vibrationen konnten durch den Aufbau des Antriebs stark reduziert werden. Neben dem innovativen Antrieb kann die Viking Legend ebenso mit französischen Balkonen, angenehmen Deckenhöhen, einem eleganten Design über alle vier Decks und einem Service der Extra-Klasse aufwarten. Mit den vier installierten Schottel Doppelpropelleranlagen sowie zwei Schottel Pumpjets im Bugbereich ist ein passgenaues und geräuscharmes Manövrieren möglich. Die Gesamtleistung des Antriebs beträgt dabei 2.559 kW. An Bord finden insgesamt 189 Personen in 98 Kabinen Platz, besonders das großzügige Sonnendeck mit teilweiser Überdachung und Sitzgelegenheiten erfreut sich großer Beliebtheit.

Flussfähren für den Kongo

Einen Auftrag der besonderen Art stellte für Schiffstechnik Buchloh der Auftrag der Welthungerhilfe Bonn dar. Diese ließ 2011 zwei Fähren projektieren, die auf den Flüssen Lubutu und Lowa in der Demokratischen Republik Kongo eingesetzt werden. Dort fördert die Welthungerhilfe den Aufbau der Verkehrsstruktur. Mit Hilfe der Fähren können dort Personen, Waren, vor allem aber auch die Straßenbaumaschinen übersetzt werden. Die Anforderungen waren dabei, möglichst einfache, sehr robuste und wartungsarme Fähren zu konzipieren. Als Grundlage wurden zwei vorhandene neuwertige Pontons aus der Hauptstadt Kinshasa genutzt, die für die beiden Flüsse angepasst und ausgestattet wurden.

Die Feierlichkeiten waren ebenso dem Projekt gewidmet: statt eines finanziellen Beitrags zum Abend wurde um eine Spende für die Welthungerhilfe in Bonn gebeten- mit großem Erfolg: schon am frühen Abend waren insgesamt über 2.500 Euro zusammengekommen. ■

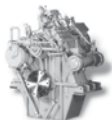
**WIR GRATULIEREN
SCHIFFSTECHNIK
BUCHLOH ZU
IHREM
20-JÄHRIGEN
JUBILÄUM**
und wünschen ihnen
weiterhin viel Erfolg!

Tel: +49 223579930

Mail: info@promarin.de

www.promarin.de

Promarin
propeller und marinetchnik gmbh



Qualitätsbewußte
Schiffsgetriebe
seit 1929

REINTJES
POWER TRAIN SOLUTIONS



Hochleistungs-
düsen zwischen
0,5 und 7 Metern

DAMEN
DAMEN MARINE COMPONENTS



Viking Cruises, der Marktführer der Flusskreuzfahrtbranche, setzt seinen erfolgreichen Expansionskurs ungebremst fort. Nach der rekordträchtigen Eröffnung von 10 neuen Schiffen in 2013 und 14 weiteren Neubauten in diesem Jahr, werden wir 2015 das erste Ozeanschiff in unserer Flotte begrüßen.

Mit über 2.500 Mitarbeitern betreibt Viking Cruises derzeit mehr als 52 Schiffe weltweit: wir bieten Kreuzfahrten in Europa, Russland/Ukraine, Ägypten, Myanmar, Thailand und China — zu den hauptsächlich befahrenen Flüssen gehören in Europa Rhein, Elbe, Main, Donau, Mosel, Seine, Dnepr, Wolga, Rhône und Douro. Im Mittelpunkt der Reisen stehen die Landschaften und Kulturgüter, entsprechend werden zahlreiche UNESCO-Welterbestätten in den Fahrplänen und Programmen berücksichtigt.

Die Viking-Familie wartet auf Sie! Erleben Sie, warum wir mit unserer Personal-Philosophie und flexiblen Freizeitsystemen eine in unserer Branche überdurchschnittliche Mitarbeiterbindung erreichen und stolz auf eine sehr loyale und langjährige Crew blicken. Arbeiten auch Sie mit uns in einer angenehmen Arbeitsatmosphäre in einem einzigartigen Team, das immer nach vorn schaut!

Für unsere Viking Flussschiffe suchen wir Sie **ab sofort** als: **SCHIFFSFÜHRER M/W**

Ihre Qualifikationen:

- ◇ Rheinpatent mindestens Mainz - offenes Meer mit der Bereitschaft zur Erweiterung bis Basel
- ◇ Donaupatent als mittelfristiges Ziel
- ◇ Gute Streckenkenntnisse
- ◇ Deutsche Sprachkenntnisse in Wort und Schrift
- ◇ Englische Sprachkenntnisse wünschenswert
- ◇ Gute Umgangsformen
- ◇ Computerkenntnisse Word/Excel



Unser Angebot:

- ◇ Verantwortung über die sichere nautische Führung des Schiffes
- ◇ Gewährleistung der Sicherheit an Bord sowie der Reisetüchtigkeit des Schiffes
- ◇ Sehr gute Aufstiegsmöglichkeiten zum Kapitän

Weitere Informationen zu Ihrem zukünftigen Arbeitsplatz finden Sie [hier](#)

Wir freuen uns auch über Bewerber aus der Fracht-/Tankschiffahrt! Bei Eignung werden Sie für die neue Aufgabe intensiv geschult.

Wenn Sie unser Anforderungsprofil erfüllen und gern für ein Unternehmen mit grenzenlosen Zukunftsperspektiven arbeiten möchten, **bewerben Sie sich noch heute!** Nutzen Sie dazu bitte unser [Online-Formular](#), wir melden uns schnellstmöglich bei Ihnen! Oder senden Sie Ihre Bewerbungsunterlagen an:



Viking Cruises
 Schäferweg 18, CH-4057 Basel
 Ansprechpartner:
 Herr Willem Tjerkstra, Herr Jos Seinen
 Tel: + 41 61 638 6000
 office@vikingrivercruises.com
 vikingrivercruises.com/employment



Starker Entwicklungsschub für den chinesischen Markt

transport logistic China 2014: 16.800 Besucher

Die 6. Internationale Fachmesse für Logistik, Telematik und Transport (transport logistic China 2014) hat vom 17. bis 19. Juni 2014 erfolgreich im Shanghai New International Expo Center stattgefunden. Die dreitägige Veranstaltung verzeichnete 492 Aussteller aus 47 Ländern und 16.800 Besucher aus 69 Ländern und Regionen.

Eugen Egetenmeir, Geschäftsführer der Messe München International, brachte seine Zufriedenheit mit der Ausstellung mit folgenden Worten zum Ausdruck: „China ist einer der dynamischsten Logistikmärkte der Welt. Die unvergleichliche Beteiligung in diesem Jahr zeigt dies eindeutig. Fachleute auf dem Logistikmarkt Chinas schätzen die transport logistic China über alle Maßen, um sich selbst zu prä-

sentieren, Meinungen auszutauschen und nach Partnern zu suchen.“

Als führende Fachmesse für Transport und Logistik in Asien präsentierte die transport logistic China 2014 zusammen mit der gleichzeitig stattfindenden Air Cargo China die gesamte Branche, von Logistikdiensten über Lager, Kühlkette, Ausrüstung, Transport, Luftfracht, Häfen, bis hin zu Schifffahrtsservices und weiteren. „Als die größte Logistikveranstaltung in Asien hat die transport logistic China eine wichtige Brücke für den internationalen Technologietransfer sowie die geschäftliche Zusammenarbeit geschlagen. Sie ist ein Fenster für Logistikunternehmen zur Überwindung nationaler Grenzen und für den Zugang zum internationalen Markt,“ sagte Zai Zheng, Executive Vice Secretary General of Central City Transportation Committee of China Communications and Transportation Association auf der Eröffnungsfeier.

Die Messe weckte auch das Interesse

der Politiker. Maxim Sokolov, Minister für Transport der russischen Föderation, Minister Francois Bausch, Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur, Luxemburg und Mengyong Weng, Vizeminister des Ministeriums für Transport der Volksrepublik China besuchten die transport



Deutsche Häfen auf der tl China 2014 in Shanghai.

CMAL, Yantian Port, BYD Frühlift und viele andere. John Cooper, Director Commercial of TNT Airways S.A. sagte: „Es ist das erste Mal, dass TNT Airways an der transport logistic China teilnimmt. Die Messe ist, wie auch die transport logistic in München, ein großartiger Ort, um den Anschluss an die Branche zu halten. Auf dieser Messe haben wir viele Interessenten aus China getroffen, besonders Speditionsunternehmen, Luftfrachtunternehmen usw.“

Internationale Aussteller zeigten auch großes Interesse am chinesischen Markt. In diesem Jahr waren sieben nationale Pavillons und internationale Verbandsgruppen auf der

Messe vertreten. Dabei handelte es sich um: Deutschland, die Tschechische Republik, Italien, Lettland, Russland, Spanien und die ITCO (International Tank Container Organization). Heike Clausen, Präsidentin der International Tank Container Organization sagte: „Dies ist unsere dritte Teilnahme an der transport logistic China. Im Vergleich zu früheren Messen ist an den Ständen sehr viel mehr los.“

In diesem Jahr waren weitaus mehr hochrangige Besucher

Foto: Messe München

logistic China. Minister Sokolov sagte: „Das hohe Niveau der Messe und des Forums, an dem wir auf der transport logistic China teilnehmen, lässt uns auf eine fruchtbare Zusammenarbeit zwischen Russland und China hoffen, wenn es um das anspruchsvolle Ziel der Infrastrukturentwicklung unserer Länder geht.“

Seit einem Jahrzehnt hat sich die Messe in China weiter entwickelt und an die Bedürfnisse des chinesischen Marktes angepasst. In diesem Jahr sind 55 Prozent der 492 Aussteller Chinesen. Ihre Ausstellungsfäche hat sich im Vergleich zur letzten Messe um 34 Prozent vergrößert. Dies ist ein Zeichen für die positiven Aussichten des chinesischen Logistikmarkts sowie der hohen Geschäftsanforderungen der chinesischen Logistikdienstleister. Zu den führenden chinesischen Unternehmen, die an der Fachmesse teilgenommen haben, zählten SinoTrans & CSC, China Railway Express, CIMC, Air China Cargo, SF Express, Speed Fresh Logistic,

auf der Messe anzutreffen, was ein Indikator für die Qualität der Messe ist. 16.800 Besucher (2012: 15.000) stellten einen Zuwachs von 12 Prozent dar. In Zusammenarbeit mit örtlichen Behörden und Branchenverbänden aus Shanghai, Sichuan, Zhengzhou, Changzhou, Ningbo, usw., vereinte die Messe etwa 25 Delegationen aus allen Regionen Chinas. Qian Wang, Supervisor of Brand Management of SINOTRANS & CSC Holdings Co., Ltd. sagte: „Am meisten sind wir von der geschäftlichen Atmosphäre beeindruckt, die auf der transport logistic China herrscht. Die Besucher sind sehr professionell. Wir haben Kunden aus den Bereichen Chemietechnik, Ingenieurwissenschaft, Automobilbau, Konsumgüter, Kühlkette, Supply Chain, Schifffahrt, Bahntransport sowie aus vielen anderen Bereichen getroffen.“

Die nächste transport logistic China findet vom 14. bis zum 16. Juni 2016 in Shanghai statt. Weitere Informationen unter: www.transportlogistic-china.com

Enge Kooperation mit dem nahegelegenen Binnenhafen HavelPort Berlin

Neue Betreibergesellschaft übernimmt das KV-Terminal in Wustermark

Die Multimodal Terminal Berlin GmbH (MTB) hat das Terminal für kombinierten Verkehr (KV-Terminal) im Güterverkehrszentrum (GVZ) Berlin West Wustermark offiziell neu eröffnet. Im Rahmen der Eröffnungsfeier mit Finanzminister Christian Görke, Bürgermeister Holger Schreiber und Landrat Dr. Burkhard Schröder sowie rund 250 geladenen Gästen stellte die Betreibergesellschaft ihre Pläne für den Standort vor. Zum 1. Juli 2014 hat die MTB, bestehend aus Buss Port Logistics, Alcotrans und der Havelländischen Eisenbahn AG, das KV-Terminal in Wustermark übernommen. Für die Zukunft sind die Entwicklung von regelmäßigen Zugverbindungen zwischen Wustermark und verschiedenen Zielen im Norden und Osten Deutschlands sowie in die Nachbarländer geplant. Über die enge Kooperation mit dem nahegelegenen Binnenhafen HavelPort Berlin in Wustermark wird die trimodale Verkehrsanbindung Schiene-Straße-Wasser sichergestellt.

Mit der heutigen Neueröffnung stellte sich die MTB offiziell vor und informierte über ihre Arbeit und die zukünftigen Pläne. Nach der Begrüßung durch die Geschäftsführung sprachen Wustermarks Bürgermeister Holger Schreiber, Christian Görke, Minister der Finanzen des Landes Brandenburg, und

Landrat Dr. Burkhard Schröder (Landkreis Havelland) kurze Grußworte. Anschließend tauschten sich die Anwesenden bei einem Grillfest über die Zukunft des Standortes aus. Neben den Feierlichkeiten gab es Informationsstände rund um das Thema kombinierter Verkehr sowie die Be- und Entladung eines Zuges und die Vorführung der Verladung von nicht kranbaren Aufliegern zu sehen.

„Die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Entwicklung des KV-Terminals sind ideal. In Wustermark finden wir nicht nur die gute Verkehrsanbindung. Wir haben hier ein florierendes Güterverkehrszentrum direkt vor der Tür“, sagte Michael Beyer, Mitglied der Geschäftsführung MTB, im Rahmen der Eröffnungsfeier. Und Michael Kisser, ebenfalls Mitglied der Geschäftsführung MTB, ergänzte: „Wir können unseren Kunden am Standort das Rundum-sorglos-Paket anbieten. Das schließt neben dem Umschlag auch das Packen und Entpacken von Containern sowie den Einsatz von Wechselbrücken ein. Hinzu kommt die enge Vernetzung mit unseren Partnerterminals.“

Und Holger Schreiber freut sich auf die neuen Betreiber: „Der effiziente Betrieb des KV-Terminals ist ein wichtiger Aspekt für das weitere Wachstum des Standortes. In der Kombination mit dem Binnenhafen sind wir

jetzt richtig gut aufgestellt.“

Über das Terminal werden Container sowie kranbare und nicht kranbare Sattelaufleger umgeschlagen. Darüber hinaus bietet die MTB als Dienstleistungen Leercontainerdepot, Containergestellung und -reparatur an. Das KV-Terminal Berlin West Wustermark hat eine Gesamtgröße von rund 20.622 m² und zwei Gleisanschlüsse mit einer Nutzlänge von 1.140 m. Es ist schienenseitig direkt an den Berliner Ring angeschlossen sowie per Straße an die A10 und B5. Über den in unmittelbarer Nähe gelegenen HavelPort Berlin besteht die seeseitige Verbindung mit der Relation Berlin-Magdeburg-Hannover, über welche alle großen deutschen Seehäfen und die wichtigsten europäischen Binnenwasserstraßen zu erreichen sind. Von dort aus pendelt wöchentlich ein Containerschiff zwischen Wustermark und Hamburg.

Die Multimodal Terminal Berlin (MTB) ist ein Joint Venture der Buss Port Logistics, Alcotrans und der Havelländischen Eisenbahn AG (hvle). Die Gesellschafter bündeln regionale und überregionale Kompetenzen und verfügen über Know-how entlang der gesamten Logistikkette: vom Transport über den Umschlag bis hin zu Lager- und Mehrwertdienstleistungen ist die MTB optimal aufgestellt. ■



Michael Beyer (Mitglied der Geschäftsführung MTB), Holger Schreiber (Bürgermeister Wustermark), Christian Görke (Finanzminister Brandenburg, Die Linke), Dr. Burkhard Schröder (Landrat Landkreis Havelland), Michael Kisser (Mitglied der Geschäftsführung MTB).
Foto: Medienbüro am Reichstag

Häfen und Güterverkehr Köln

5,9 Millionen Euro Gewinn

Das Geschäftsjahr 2013 ist für die HGK gut verlaufen. „Trotz eines schwierigen Marktumfeldes ist es uns gelungen, eines der besten Unternehmensergebnisse seit Gründung der HGK zu erwirtschaften. Unser besonderer Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die diesen Erfolg mit ihrem persönlichen Einsatz ermöglicht haben“, betonen die HGK-Vorstände Horst Leonhardt und Uwe Wedig.

Als Logistikdienstleister stehe die HGK in einem harten Wettbewerb und könne nur durch stetige Veränderung am Markt erfolgreich bleiben, erläutert HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt. Ein wichtiger Schritt dabei war die Gründung der RheinCargo im August 2012. Das Gemeinschaftsunternehmen der HGK und der Neuss-Düsseldorfer Häfen, in dem das operative Geschäft der Häfen und der Gütereisenbahn gebündelt ist, konnte seine Leistungsumfänge 2013 zum Teil erheblich ausbauen. In den Kölner Häfen lag der Gesamtumschlag mit rund 14 Millionen Tonnen nur knapp unter den Rekordwerten des Vorjahres. Im Eisenbahngüterverkehr steigerte RheinCargo die transportierte Menge auf rund 24 Millionen Tonnen (plus 13,3 Prozent). Auch das Massengut-Logistikunternehmen HTAG, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der HGK, legte bei Umschlag und Transport zu.

Unterm Strich schloss die HGK das Jahr 2013 mit einem Gewinn von 5,96 Millionen Euro ab (Vorjahr: 1,94 Millionen Euro). „Damit liegen wir deutlich über dem geplanten Ergebnis“, erklärt HGK-Vorstand Uwe Wedig. „Um unsere Wachstumsziele angesichts des zunehmenden Wettbewerbs auch in Zukunft erreichen zu können, werden wir weiter hart arbeiten müssen.“

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist eine Tochtergesellschaft unter dem Dach des Stadtwerke Köln Konzerns. Über die Beteiligung am Logistikunternehmen RheinCargo ist die HGK einer der größten Binnenhafenbetreiber Europas und das größte deutsche Privatunternehmen im Schienengüterverkehr.

Hülskens Wasserbau erhält Großauftrag in Berlin

Ausbau des Berliner Sacrow-Paretzer-Kanals

Die Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG mit Sitz in Wesel hat den Auftrag zum Ausbau des Berliner Sacrow-Paretzer-Kanals und einen Teil des Havelkanals auf einer Gesamtlänge von 14 Kilometern erhalten. Das Bundesverkehrsministerium investiert mit diesem Auftrag rund 38 Mio. Euro in die Vertiefung und Verbreiterung der Bundeswasserstraße. Der vorhandene Wasserstraßenabschnitt entspricht in seinem Ausbauzustand nicht mehr den geltenden EU-Bestimmungen, die für die Sicherheit des Schiffsverkehrs erforderlich sind. Der Ausbau des Kanals schafft nun die erforderlichen räumlichen Voraussetzungen dafür, dass sich auch Großmotorgüterschiffe und Schubverbände problemlos begegnen können.

„Dieser Auftrag ist der zweitgrößte in der Geschichte von Hülskens Wasserbau“, freut sich Geschäftsführer Thomas Groß (Foto rechts). Er sichere für die nächsten drei Jahre eine Grundauslastung des Unternehmens und sei damit wichtig für die weitere erfolgreiche Unternehmensentwicklung.

Bereits vor 113 Jahren war das Weseler Traditionsunternehmen an gleicher Stelle tätig und hat auch damals mit dem Ausbau des Sacrow-Paretzer Kanals zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Wasserstraße beigetragen. Die Baumaßnahmen der Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG sind aktuell gestartet. Sie umfassen u.a. die Vertiefung der Kanalsole um durchschnittlich 80 cm auf vier Meter Wassertiefe, die Instandsetzung und den Ausbau der Ufersicherung gegen schifffahrtsbedingten Wellenschlag und Strömungswirkungen sowie die Verbreiterung des Kanals. Außerdem wird eine neue Wartestelle am Ostufer des Havelkanals gebaut sowie eine neue Wendestelle im Mündungsbereich, für die rund 110 Meter einer Landspitze abgegraben wer-

den. Der Sacrow-Paretzer Kanal im Bundesland Brandenburg ist eine Teilstrecke der Bundeswasserstraße Untere Havel-Wasserstraße und wurde bereits in den Jahren 1874/75 als „Durchstich“ zur Verkürzung der Havel-Wasserstraße zwischen den Orten Sacrow und Paretz errichtet. Seit über 100 Jahren plant und realisiert



Hülskens Wasserbau für öffentliche und industrielle Kunden komplexe Vorhaben im Wasserbau. Die Aufgaben reichen von der Spundwand bis hin zum Bau großer Hafenbecken, vom Dükerbau bis zur Rekultivierung stillgelegter Abbauflächen. Die Spezialisten gehören zum Firmenverband Hülskens mit Stammsitz in Wesel. Das familiengeführte mittelständische Traditionsunternehmen beschäftigt derzeit insgesamt rund 800 Mitarbeiter in den Bereichen Wasserbau, Spezialschifffahrt, 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. ■

Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Fordern Sie ein kostenloses Probeexemplar an.

Die Erfolgsgeschichte der Mosel-Großschiffahrtsstraße könnte fortgesetzt werden

„Dafür braucht es nur den politischen Willen und Planungskapazitäten!“

Von Gabi Böhm

Wer durch das Moseltal vom Koblenzer Rheineck bis nach Lothringen reist, stößt nicht nur auf weltbekannte Weinlagen wie den Kröver Nacktarsch, 2000 Jahre alte römische Siedlungszuzeugnisse, Wassersportler oder hübsche Städte. Die Mosel ist – man glaubt es kaum in Anbetracht ihrer ruhigen Beschaulichkeit – nach dem Rhein die bedeutendste Binnenschiffahrtsstraße Deutschlands und eine der wichtigsten Wasserstraßen Europas. Das bekräftigten Fachleute bei grenzüberschreitenden Feierlichkeiten im Dreiländereck von Frankreich, Luxemburg und Deutschland anlässlich der Freigabe der Mosel vor 50 Jahren als Großschiffahrtsstraße.

Einer der Schauplätze: Das Europäische Rechtsinstitut (ERA) in Trier, wo am 3. Juni

ein Wirtschaftskongress tagte. 14 Millionen Tonnen Güter, 8000 Schiffe, 1500 Passagierschiffe im Jahr 2013: Die Zahlen, die Max Nilles, Präsident der Moselkommission, nennt, klingen beeindruckend. Und da ist noch eine Steigerung drin: Im Jahr 2015 könnten 17 Millionen Tonnen Güter auf der Mosel transportiert werden. Wichtigste Voraussetzung für die Steigerung der Güterzahlen und den Erhalt der Mosel als Verkehrsstraße ist jedoch der Ausbau der Moselschleusen – die Forderung zieht sich wie ein roter Faden durch die Feierlichkeiten anlässlich des 50-jährigen Mosel-Jubiläums. Und diese sind hochkarätig besetzt.

Offizieller Festakt im luxemburgischen Schengen zusammen mit dem großherzoglichen Paar, Vertretern der luxemburgischen und französischen Regierung sowie Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU). Dass der Ausbau der deutschen

Moselschleusen mit zweiten Kammern den Betroffenen auf den Nägeln brennt, beantwortet Dobrindt mit einer Zusage, die Ausbaupläne zu beschleunigen. Seit Jahren gibt es Forderungen nach dem Ausbau der Schleusen. Nach Zeltingen und Fankel wird derzeit die Trierer Schleuse ausgebaut.

Warum es mit dem Ausbau von neuen Kammern und der Sanierung der alten Schleusenammern aus Sicht der Betroffenen nicht voran geht, „verstehen keiner“, sagt Dr. Horst Hanke, Chef der Hafengebiete Saarland. Mal könnte es an Personalengpässen liegen, mal an der Reform der Wasserschiffahrtsämter. Fakt sei: Am Geld könne es jedenfalls nicht liegen. Immerhin habe die EU eine bis zu 40-prozentige Bezuschussung in Aussicht gestellt, berichtet Hanke. Außerdem seien allein im letzten Jahr 250 Millionen Euro an verfügbaren Haushaltsmitteln nicht abgerufen worden.



Über "Moselschiffahrt und Strukturwandel" informierten sich die Teilnehmer beim Wirtschaftskongress am 3. Juni in Trier.

Doch vor der Arbeit steht das Vergnügen. Eine Fahrt mit dem luxemburgischen Luxus-schiff MS Princesse Marie-Astrid bringt 120 Gäste durch die Trierer Schleuse und moselabwärts bis in den Trierer Hafen. Abendbuffet, Hafenbesichtigung und eine Akrobatikshow im Hafen sorgen für Entspannung, bevor es an den nächsten Tagen mit Vorträgen und Diskussionen im ERA-Kongresszentrum Trier und in Malbrouck/Frankreich weitergeht. Fragen zur Binnenschiffahrt und ihrer Zukunft im Allgemeinen, die Moselschiffahrt im Besonderen oder der Containerverkehr stehen dabei im Fokus. Dabei gibt es wiederholt Forderungen, um die „Erfolgsgeschichte“ der Binnenschiffahrt auf der Mosel fortzusetzen: Behebung von Engpässen, Instandhaltung und Verbesserung der Wasserstraße, eine verbesserte Infrastruktur – und der Schleusenausbau und ihre Fertigstellung vor 2032, fordert Theresia Hacksteiner von der Europäischen Binnenschiffahrtsunion (EBU). Als eine der wenigen Referenten erwähnt sie den Tourismus als wichtigen Wirtschaftsfaktor. „Die Personenschiffahrt wird eine stetig positive Entwicklung nehmen“, bestätigt Max Nilles am Rande der Veranstaltung die Bedeutung des Tourismus- und Freizeitsektors an der Mosel. Doch auch hier gilt: Die zweiten Schleusen müssen her, damit es nicht zu noch mehr Engpässen kommt. Auch Volker Klassen, Chef des Trierer Hafens, sieht in der Personenschiffahrt und insbesondere den Flusskreuzfahrten, großes Potenzial. „Die Steigerung im Verkehr der Personenschiffahrt und sehr stark im Bereich der Flusskreuzfahrtschiffe ist heute bereits zu sehen. Verglichen mit den Zahlen an der Donau besteht jedoch für die Mosel noch erhebliches Potenzial, den Verkehr und damit auch die Touristenzahl auszubauen.“

Insgesamt sei der Trierer Hafen durch den Ausbau seiner Infrastruktur gut gerüstet für die prognostizierten Steigerungen im gesamten Güterverkehr, sagt Klassen. Eine gute Voraussetzung also für den geplanten Containerverkehr zwischen Saarlouis und Trier, der die Anbindung an den Rhein und die Westhäfen ermöglichen soll. Bereits jetzt gibt es regelmäßigen Containerverkehr von den französischen Moselhäfen bis zu den Seehäfen. Diese verlagern zunehmend den Containerverkehr und ihre Anlieferung auf den Wasserweg – ein weiteres Argument für den Schleusenausbau an der Mosel. Und was spielt sich in 50 Jahren auf der Mosel ab? Auch da sind sich die Fachleute weitgehend einig. Volker Klassen hofft, dass

„durch den Ausbau der deutschen Schleusen Staus und Betriebsunterbrechungen der Vergangenheit angehören.“ Durch Weiterentwicklungen der Motorentechnik werde das Binnenschiff als Transportmedium noch umweltfreundlicher. Horst Hanke glaubt, dass die Zahl der transportierenden Schiffe vielleicht geringer, ihre Tonnage aber größer wird. „Eventuell wird ein Teil des Antriebs über Solarenergie erzielt“, meint er. „Vielleicht werden die 135 Meter langen Schiffe durch 210 Meter lange ersetzt“, schließt sich Max Nilles an. Er resümiert: Die Erfolgsgeschichte Mosel könne nur fortgesetzt werden durch die weitere Zusammenarbeit der Länder. „Dafür braucht es nur den politischen Willen und Planungskapazitäten!“ ■



Max Nilles, Präsident der Moselkommission und Patricia Bruckner, Leiterin des Sekretariats.
Fotos: G. Böhm

Anzeige

Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Das Abonnement der Printausgabe kostet € 49,- jährlich.

www.schifffahrts-magazin.de

Ausbau des kombinierten Verkehrs

Evonik und Duisburger Hafen bauen Zusammenarbeit aus

Die Evonik Industries AG und die Duisburger Hafen AG (duisport) bauen ihre erfolgreiche Zusammenarbeit weiter aus und tragen dazu bei, die Wirtschaftsregion Nordrhein-Westfalen zu stärken. Thomas Wessel, Personalvorstand und Arbeitsdirektor der Evonik Industries AG, und Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, unterzeichneten hierzu eine entsprechende Vereinbarung am 25. Juni 2014 in Essen. Ziel der strategischen Partnerschaft ist die Entwicklung moderner Logistikkonzepte sowie die nachhaltige Standortentwicklung. Bereits seit 2006 betreiben Evonik und duisport mit dem Umschlagterminal Marl (UTM) zu gleichen Teilen ein öffentliches Kombiterminal im Chemiepark Marl. Zu der nun erweiterten Kooperation soll es unter anderem gehören, die Zusammenarbeit bei der Lagerung von Nicht-Gefahstoffen für Chemiestandorte von Evonik zu prüfen. Gleichzeitig steht der Ausbau des kombinierten Verkehrs von und zu Standorten von Evonik über den Duisburger Hafen im Fokus. Evonik stärkt damit auch das eigene Engagement zur Emissionsreduktion beim Transport und profitiert dabei von der ausgewiesenen Kompetenz des Duisburger Hafens als zentralem Umschlagpunkt kontinentaler und interkontinentaler Containermengen.

Neben der vorgesehenen Ausweitung zielt die Zusammenarbeit auf langfristige Standortentwicklung und Stärkung der Wirtschaftsregion NRW ab. Dabei liegt das Augenmerk auf Chemiestandorten mit Schiffsanlegestellen, Pipelines, Anschluss an das Schienennetz sowie weiteren wichtigen Infrastruktureinrichtungen, die optimale Voraussetzungen für die chemiespezifische und allgemeine Logistik bieten. Dieses Potenzial wollen Evonik und duisport analysieren und nutzen.

„Wir freuen uns darüber, die bisher so erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem Duisburger Hafen zu erweitern und langfristig zu stärken. Durch die Kooperation werden wir die Wettbewerbs- und Kostensituation in der Logistik von Evonik verbessern. Außerdem werden wir einen nachhaltigen Beitrag zur Entwicklung der Wachstumsregion NRW leisten“, erklärt Thomas Wessel.

„Das Vertrauen von Evonik bekräftigt uns in unserem Full-Service-Ansatz, integrierte Logistiklösungen für die verladende Wirtschaft zu entwickeln und gemeinsam umzusetzen. Der Ausbau unserer langjährigen Partnerschaft ist ein Beleg dafür, dass Industrie und Logistik zwei Seiten der gleichen Medaille sind und hier erhebliche Wertschöpfungspotenziale realisiert werden können“, so Erich Staake. ■



Bei der Unterzeichnung der Vereinbarung: (v.r. vorne) Thomas Wessel, Personalvorstand und Arbeitsdirektor der Evonik Industries AG, Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, (v.r. hinten) Caspar Gammelin, Leiter des Geschäftsbereichs Site Services der Evonik Industries AG, Dr. Franz Merath, Geschäftsgebietsleiter Logistik im Geschäftsbereich Site Services der Evonik Industries AG, Volker Schmitz, Geschäftsführer der duisport agency GmbH, Markus Teuber, Generalbevollmächtigter der Duisburger Hafen AG
Foto: Evonik Industries AG

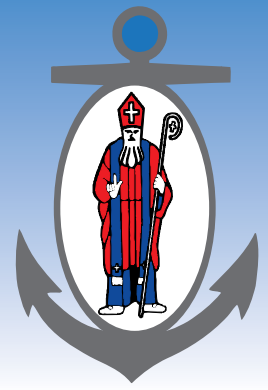
„Top-Job“-Award Duisport ist Top-Arbeitgeber

Große Ehre für die Duisburger Hafen AG: Das Unternehmen gehört zu den besten Arbeitgebern im deutschen Mittelstand und ist dafür mit dem „Top Job“-Award ausgezeichnet worden. „Top Job“-Mentor Wolfgang Clement ehrte die Managementgesellschaft des weltweit größten Binnenhafens auf dem Deutschen Mittelstands-Summit am 27. Juni in Essen. Das Institut für Führung und Personalmanagement der Universität St. Gallen hatte zuvor eine Befragung der Mitarbeiter und der Personalleitung durchgeführt. Im Mittelpunkt standen dabei die Mitarbeiterzufriedenheit und die Führungsqualität.

In dem seit 2002 ausgerichteten Unternehmensvergleich „Top Job“ hat die Duisburger Hafen AG vor allem in den Kategorien „Mitarbeiterentwicklung und -perspektive“, „Familienorientierung und Demografie“ sowie „internes Unternehmertum“ überzeugt. Kein Wunder, denn das Unternehmen setzt mit einer Vielzahl von Maßnahmen auf die langfristige Bindung seiner Mitarbeiter an das Unternehmen. Dazu zählen beispielsweise individuell zugeschnittene Weiterbildungsmaßnahmen, berufsbegleitende Studiengänge oder Nachwuchsförderprogramme.

„Wir freuen uns sehr über diese Auszeichnung, die unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewidmet ist. Sie sind der Garant für unseren Erfolg und haben alle gemeinsam zu unserer positiven Entwicklung in den letzten 15 Jahren beigetragen“, so Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG.

Zudem wird das Unternehmen die Erkenntnisse aus dem Benchmarking nutzen, um seine Attraktivität als Arbeitgeber weiterzuentwickeln. „Die Ergebnisse der ‚Top Job‘-Analyse sind für uns sehr aufschlussreich. Die Auswertung hilft uns, durch gezielte Maßnahmen in einzelnen Bereichen künftig noch besser zu werden“, sagte Staake. ■



*Liebe Vereinskameraden und -kameradinnen,
Freunde des Schifferstandes*

Versammlung der Interessengemeinschaft der St.-Nikolaus-Schiffvereine Kamp-Bornhofen • 18. Mai 2014 • Protokoll

Die Einladung zur 125. Mittelrheinischen Schifferwallfahrt erging sehr früh (10.2.2014) an alle Vereine, Präsidien und Bezirksdelegierten der St.-Nikolaus-Schiffvereine und befreundeten Vereine. Der Termin wurde auch im ORDER IV/2013 und ORDER I/2014 bekannt gegeben.

Traditionsgemäß trafen sich die Wallfahrer am Flaggenmast in Kamp. Es waren 35 Teilnehmer. Folgende Vereine waren vertreten: Assmannshausen, Dorfprozelten, Kamp-Bornhofen und Oberwesel mit Vereinsfähnen. Duisburg-Ruhrort vertreten durch Pastor Paquet und Mannheim vertreten durch den Bezirksdelegierten Barth.

Der Schifferverein aus Oberwesel hat sich bereits auf Grund geringer Mitgliederzahl aufgelöst und trifft sich als Stammtisch. Aus Anlass der 125. Mittelrheinischen Schifferwallfahrt nahmen die verbliebenen Mitglieder teil. Zu diesem Anlass haben sie die Vereinsfahne aus dem Museum ausgeliehen. EIN BESONDERER DANK FÜR DIESE INITIATIVE.

Es wurde zum ersten Mal keine Fußwallfahrt nach Bornhofen gemacht, sondern die Teilnehmer fuhren mit dem Linienschiff „Liebenstein“ von der Firma Weinand zur Wallfahrtskirche. Am Steiger in Bornhofen wurden die Wallfahrer von der Kolping-Kapelle Kamp-Bornhofen mit der Fahne begrüßt und mit Liedern und Gebet zur Kirche begleitet. Zu Beginn der Eucharistiefeier begrüßte der Pater Guardian des Klosters die Wallfahrer. Pastor Paquet und Pfarrer Jörg zelebrierten die Eucharistie. Pastor Paquet predigte.

Danach trafen sich die Mitglieder der Interessengemeinschaft zum Mittagessen beim „Singenden Wirt“. Die Freunde aus Oberwesel waren bei der Versammlung nicht mehr anwesend.

Pünktlich um 14.00 Uhr eröffnete Werner Proff, Vorsitzender des Ortsvereins Kamp-Bornhofen die Mitgliederversammlung. Er begrüßte die Anwesenden und dankte für ihr Kommen. Es waren 24 Mitglieder anwesend. (*)

Pastor Paquet rief zum Totengedenken auf. Im Anschluss verlas er das Protokoll aus dem Jahr 2013, das einstimmig angenommen wurde. Danach berichtete Pastor Paquet über seine Arbeit in Duisburg-Ruhrort: Er fährt zweimal im Monat mit der „Hinrich Wichern“ zu Bordbesuchen in die Duisburger Häfen. Im Schifferberufskolleg ist er selbst nicht mehr aktiv. Der pastorale Mitarbeiter erteilt dort den Religionsunterricht. Wie es mit der Schifferseelsorge in Ruhrort in Zukunft weitergeht, kann

Das Bistum Essen hat sich bisher zu dieser Frage nicht eindeutig geäußert. Ansonsten arbeitet er im Pfarrverband als Kooperator mit.

Die diesjährige Fronleichnamprozession zu Wasser und Land wird traditionsgemäß stattfinden. Der gesamte Tätigkeitsbericht von Pastor Paquet kann wie üblich im „ORDER“ nachgelesen werden.

Es folgte die Vorschau auf anstehende Termine, die dieser Order zu entnehmen sind. Weitere Termine sind der ORDER im Laufe des Jahres zu entnehmen.



Der Hinweg-
standes- und altersgemäß per Schiff



Wallfahrt-
Erhebt die Herzen!



Versammlung-
wir sammeln uns!

Zur Durchführung der Wallfahrt 2015 machte Alfred Leyendecker folgenden Vorschlag: 10.45 Uhr Treffen auf dem Parkplatz in Bornhofen an der B 42 der Bahnunterführung (Abzweig B 42 – Richtung Dahlheim) 11.00 Uhr Kurzer Weg zur Wallfahrtskirche mit der Kapelle

11.15 Uhr Eucharistiefeier
Anschließend Versammlung beim „Singenden Wirt“

Die Abstimmung ergab folgendes Ergebnis:
Alte Form – keine Zustimmung
Neue vorgeschlagene Form – einstimmig
Pastor Paquet erhält von Herrn Leyendecker eine Wegskizze und von Günter Johannes Barth einen Programmvorschlag.

Von den Vereinen wurde aus dem vergangenen, sowie laufendem Jahr berichtet:

Für den St.-Nikolaus-Schifferverein berichtete Marita Lichtenberg (*). Aus dem Schifferverein Dorfprozelten berichtete der stellv. Vorsitzende Huskitch, dass sich die Suche nach einem ersten Vorsitzenden schwierig gestaltet. Alfred Leyendecker verlas für den Flößer- und Schifferverein Kamp – Bornhofen den Jahresbericht 2013 und das Protokoll der Jahreshauptversammlung 2014. (*)

Günter Barth berichtete aus Mannheim, dass der St.-Nikolaus-Schifferverein die Löschung aus dem Vereinsregister beantragt hat und somit erlischt der Verein.

Werner Paquet stellte die Preisfrage:

Wo können wir uns in den nächsten 10 Jahren bei welchen Vereinen anlehnen?
Um 15.25 Uhr schloss Pastor Paquet die Versammlung und wünschte allen Mitgliedern eine gute Heimreise und ein gesundes Wiedersehen.

Mannheim, 26. Mai 2014

Günter Johannes Barth
Protokollführer

Aus den Vereinen · Neckargerach

107. Generalversammlung am 30. März 2014 St.-Nikolaus-Schifferverein 1907 Neckargerach

Jahresbericht 2013 · verlesen durch J. Mißbach

5. Januar

Vereinsschießen KKS-Guttenbach,

11. Januar

Siegerehrung, die 1. Mannschaft belegte zu unserer Freude den 1. Platz, (278 Ringen), den 2. Platz belegte die 2. Mannschaft (203 Ringen).

18. Januar

Vorstand beim CDU Neujahrsempfang im FW Gerätehaus.

18. Februar und

11. März

Vereinsvorstände trafen sich im Rathaus zur Besprechung, anlässlich der 75-Jahrfeier Lauerskreuz.

17. März

Generalversammlung im Cafe Lorenz:

Der Vorstand eröffnete diese mit den üblichen drei Glockenschlägen. Er begrüßte Herrn Pfarrer Ivkic, die Ehrengäste und 34 Mitglieder.

5. Mai

Schifferwallfahrt in Kamp Bornhofen:

Die Prozession begleitet die Fahnenabordnung mit fünf Personen.

2. Juni

Fahnenabordnung bei der Fronleichnams-Prozession in Neckargerach, die wegen unbeständigem Wetter kürzer ausfiel.

9. Juni

Vorstand machte Vorfahrt für den Tagesausflug.

15. und 16. Juni

Der kath. Kirchenchor feiert sein 100jähriges Jubiläum. Der Vorstand überbrachte Glück- und Segenswünsche und ein Präsent.

30. Juni

Tagesausflug nach Boppard:

Trotz der unvorhergesehenen Panne (autofreier Sonntag) hatten wir die Schifffahrt auf dem Rhein, sowie eine schöne Stadtführung in Boppard mit Bähnchenfahrt. Abschluss war in Sinsheim-Dühren.

5. Juli

Haben an der Trauerfeier und Urnenbeisetzung von Brigitte Schlüter in Riederich mit fünf Personen teilgenommen. Sie wurde mit der Vereinsfahne verabschiedet.

14. Juli

75jähriges Jubiläum Lauerskreuz:

Unser Dorf hat sich bei der Gestaltung des Festes selbst übertroffen. Mit der Stellung einer Thekenmannschaft konnten wir arbeitsmäßig einen Beitrag leisten.

27. Juli

Einladung von Diakon Günter Barth nach Mannheim zur Marine-Kameradschaft. Heinz Mainzer und Harald Schindler haben uns würdig vertreten.

14. und 15. September

Einladung vom Hundeverein Guttenbach zwecks Einweihung der neuen Anlage: Vereinsheim und Hundeplatz.

27. September

Im Pfarrsaal fand unser zweites Schlachtfest statt. Es fand regen Zuspruch mit 50 Personen. Einige schöne Stunden bereiteten uns die Ausrichter: Harald und Bettina Schindler und der Vorstand.

1. Dezember

9-Uhr-Amt für lebenden und verstorbenen Vereinsmitglieder, sowie für Maria Schauder, Alois Haaf, Anton Fuchs, Brigitte Schlüter und Felix Link.

7. Dezember

Traditioneller Nikolausabend (Weihnachtsfeier) mit 30 Personen im Vereinslokal.

Der Vorstand gratuliert zur Hochzeit von Magdalena und Sebastian Bell am 20. Juli. Überbringerin der Glückwünsche war Marion Bell.

Bei der Goldenen Hochzeit von Rosel und August Maier am 27. Juli sind die Fahnenabordnung und einige Mitglieder mit in die Kirche eingezogen. Der Vorstand überbrachte die Glück- und Segenswünsche.

Ebenfalls Glück- und Segenswünsche zur Goldenen Hochzeit wurden dem Ehepaar Müller aus Binau überbracht.

Allgemeines:

Die Verstorbenen wurden mit der Vereinsfahne zu ihrer letzten Ruhestätte geleitet.

Kilian Link hat für seinen Bruder Felix ein Kondolenzschreiben überbracht, weil eine Teilnahme bei der Beisetzung in Viernheim von Seiten des Vereins nicht möglich war.

An den kirchlichen Hochfesten war die Vereinsfahne in der Kirche präsent.

Die Vorstandschaft gratulierte 27 mal zu Geburtstagen.

Der Verein hat zur Zeit 105 Mitglieder (Jahresende 2013).

Unserem Vorstand Karl Lorenz ein herzliches Dankeschön für seine geleistete Arbeit im vergangenen Jahr und viel Energie für 2014



Der zweite Vorsitzende der Marinekameradschaft Mannheim, Günter Joh. Barth, überreicht dem Ehrenvorsitzenden des St.-Nikolaus-Schifferverein Neckargerach, Heinz Mainzer, die Erinnerungskachel der Marinekameradschaft anlässlich des Besuchs auf dem Landungsboot „Götz von Mannheim“.

v.l.: Ehrenvorsitzende Heinz Mainzer, Bürgermeister Norman Link, Ottmar Lorenz (50 Jahre Mitglied), 1. Vorsitzender Karl Lorenz, Meinhard Link (25 Jahre Mitglied), Präses Pfr. Ivkic, stellv. Vorsitzender Harald Schindler, Bezirksdelegierter Günter Joh. Barth



Impressum

Arbeitsstelle der
 Katholischen Binnenschifferseelsorge
 „ORDER“
 Zwischen Strom und Kai

www.schifffahrt-online.de

Herausgeber und Verleger:
 Kath. Schifferseelsorge
 47119 Duisburg-Ruhrort
 Fabrikstraße 16
 Telefon: (0203) 82973
 Telefax: (0203) 81792
 E-Mail: nikolausig@googlemail.de
 Redaktion:

Pastor Werner Paquet · Schifferseelsorger

Volksbank Rhein-Ruhr eG,
 IBAN DE 2435 0603 8653 1506 1222
 BIC GENODAD1VRR

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

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

Redaktionsschluss für die „ORDER“ IV/2014, 25. August 2014



Am Namenstag des heiligen Nikolaus, dem Schutzpatron der Flößer und Schiffer, feiert der „Flößer- und Schiffer-Verein“ seinen 125. Geburtstag und das „Flößer- und Schiffermuseum“ besteht bereits 45 Jahre.

Dies ist ein Anlass, einmal zurückzuschauen, wie das war mit den Kamper Flößern und Schiffern in den vergangenen Jahrhunderten.

Die Flößerei wird schon seit Menschengedenken ausgeführt. Vor der Erfindung des Schiffes (Einbaum) war das Zusammenstellen von Baumstämmen die einzige Möglichkeit, Menschen und Waren auf dem Wasser zu transportieren. Bereits in der Bibel wird das Floß erwähnt. Aus der römischen Zeit berichtet „Cäsar“, dass mit Hilfe von Flößen der Rhein überquert wurde. Im Jahre 1209 werden in einer Koblenzer Zollrolle „Vloze“ ausdrücklich genannt und hinsichtlich des Zolltarifs mit den größten Schiffen gleichgestellt. Der Höhepunkt des Floßhandels war der Zeitraum zwischen 1800 bis 1850, denn die Holznachfrage in den neuen Industriezentren der preußischen Rhein-provinz (Ruhrgebiet) waren riesengroß.

Mit Flößen konnte der Rhein nur mit der Strömung, also talwärts, befahren werden. Solche schwerfällige Zusammenstellungen von Holzstämmen sicher und gefahrlos bis nach Holland zu manövrieren, vorbei an Sandbänken, Inseln, Felsen und Schiffsmühlen, erforderte neben Mut sehr gute Stromkenntnisse. Für diese harten Tätigkeiten waren muskelstarke Männer zu gebrauchen. Da in der Flößerei auch nicht so floßkundige Männer beschäftigt waren, wurden die Schifffahrtsbegriffe „Steuerbord“ und „Backbord“ nicht benutzt. Als Kommando rief der Steuermann „Hessenland“ oder „Frankreich“ für die Richtung zum rechten bzw. linken Rheinufer.

Ein Floß – welches in der Gebirgsstrecke die Abmessungen von bis 220 m Länge und 63 m Breite besetzen durfte – musste seine Position der übrigen, entgegenkommenden Berg-Schifffahrt, mitteilen. Dazu wurde ein erfahrener Flößer im Wahrschauen nach einer karierten Flagge – Schwarz-rot kariert für ein freifahrendes Floß oder rot-weiß für ein Floß mit Schlepperhilfe – etwa eineinhalb Stunden vor dem Floß vorausgeschickt.

Diese beiden Jubiläen waren für Herrn Alfred Leyendecker, 2. Vorsitzender des Flößer- und Schiffervereins Kamp-Bornhofen eV, ein trefflicher Grund, den folgenden Artikel über die Flößer- und Schiffer-Tradition in Kamp-Bornhofen zu verfassen.

Begeben Sie sich mit den traditionsreichen Berufsständen, die hier so lebendig wiedergegeben werden, auf eine Reise in die Vergangenheit, die wir hier als kleine Fortsetzungsserie veröffentlichen werden.
„Allzeit gute Fahrt - In Gottes Namen“!

Flößer- und Schiffer-Tradition in Kamp-Bornhofen

Die Bergschifffahrt verlegte daraufhin ihren Kurs so nahe wie möglich ans Ufer, um einem solchen Ungetüm eine gefahrlose Begegnung zu ermöglichen. Ein Floß bestand durchschnittlich aus 800 bis 1000 Festmeter Eichen-, Buchen- und Tannenholz mit einem Holzwert von bis zu ¼ Million Goldmark.

Bevor etwa ab dem Jahre 1880 die Flöße von Dampfbooten in Schlepp genommen wurden, mußten diese allein durch die Muskelkraft der Flößer auf Kurs gehalten werden, dazu waren an beiden Enden des Floßes Lappen (Ruderblätter) angebracht. Der Steuermann thronte auf einem hohen Steuerstuhl, um einen guten Ausblick auf den Strom und auf die Flößer zu haben. Im vorderen Floßbereich waren die Vorderleute, die sogenannten „Kosaken“ eingesetzt. Diese haben sich von den Hinterleuten, die sich aus zünftigen Flößern (Ankerknechte, Meisterknechte, Floßknechte) zusammensetzten, streng unterschieden. Die Flößer waren erprobte Männer, während auf die „Kosaken“, meist zweifelhafte Elemente, kaum Verlaß war. Wenn das Kommando „Hund los“ ertönte, war es nicht mehr möglich, das Floß allein mit den Lappen zu steuern. Dies war bei der Passage von besonders schwierigen Stromstrecken, z.B. an der „Wirbelley“ oder „Bank“, erforderlich. Dann griff man zu einer dafür bereitliegenden mächtigen Fichte, um damit das vordere Ende des Floßes seitlich abzustoßen. Je nach Beschaffenheit des Flussgrundes wurden auch Floßanker mittels Ankernachen ausgebracht, um dadurch ein ungewolltes Anlanden/Festkommen des Floßes zu verhindern.

Eine Floßreise von Mainz bis Holland dauerte während der Sommermonate 6 – 7 Tage und in den übrigen Jahreszeiten, wegen der längeren Nächte, oft bis zu 14 Tage.

Gelebt wurde auf den Flößen in aus Holz gebauten Hütten. Fein säuberlich getrennt, zum Schlafen, zum Kochen und je nachdem, ob man zur einfachen Mannschaft, zu den „Kosaken“, den Flößern, Floßmeistern oder Steuermännern gehörte.

Camp, heute Kamp-Bornhofen, spielte in der Rhein-flößerei eine besondere Rolle. Das Gelände in der Höhe des jetzigen Schiffermastes hatte nach der schwer passierbaren Gebirgsstrecke einen guten Ankergrund, um mit einem Floß anzulanden. Dieser Bereich war bis zum Jahre 1970 als „Floß-liegeplatz“ gekennzeichnet.

Die Floßfahrt war nur von ½ Stunde nach Sonnenaufgang bis ½ Stunde vor Sonnenuntergang erlaubt, so daß rechtzeitig ein geeigneter Liegeplatz für ein Floß aufgesucht werden musste.

Die im Jahre 1815 in Camp gegründete Holzfirma „Mosel-Grandjean“ wurde aufgrund von Eigentümerwechsel 1849 in „Hohmann u. Mosel“ umbenannt. Diese Firma besaß einen eigenen Dampf-Schrauben-Schlepper mit dem zutreffenden Namen „Die Tanne“. Die Maschinenleistung betrug 14 effektive Pferdekräfte und die Besatzungsstärke vier Mann. Der Schiffsführer des Schleppbootes war F. Lauter und natürlicherweise ebenfalls aus Camp. Diese – nach heutiger Sicht – geringe Schleppleistung war ausreichend um große Rheinflöße auf Kurs zu halten. Bei dieser Frachtfloßfirma waren in den Monaten März bis November des



Rheinfloß vor der Abfahrt Höhe Schiersteiner Hafen am 05. Mai 1913 mit den Abmessungen Länge 220 m; Breite 63 m. Das Holz war wie folgt bestimmt: 5398 Stammpfähle für Amsterdam und Rotterdam; 555 Stammgerüsthölzer für Amsterdam und 617 Stamm Meßholz für Düsseldorf und Duisburg. Gebaut und verfloßt durch die Frachtfloßerei Johann Wagner, Mainz-Kastel. Auf den Bild zu sehen sind u.a. der Floßführer Eduard Breitbach, daneben der Floßjunge Eduard Breitbach (1897-1980 - einer der letzten Floßführer) der Flößer Martin Bach und der Steuermann Joh. Wilhelm Breitbach, alle aus Camp

Flößer- und Schiffer-Tradition in Kamp-Bornhofen

des Jahres 1860 insgesamt 60 Camper Flößer beschäftigt. Ferner waren bei der weiteren ortsansässigen Frachtfloß-Firma Jacob Joseph und Johann Philipp Weinand, Flößer aus Camp, angestellt. Kamper Berufsflößer arbeiteten in den späteren Jahren für die Frachtflößereien „Gossen“, „Vowinkel“ und „Wagner“ aus Mainz-Kastel.

Kein Zufall ist es daher, dass der Floßführer des letzten gewerblichen Floßes auf dem Rhein im Jahre 1968 aus Kamp-Bornhofen stammte, nämlich **Josef Querbach.**



Die Gefährlichkeit des Flößerberufs wird in Archiven beurkundet. So wurde z.B. festgehalten, dass am 05. Sept. 1810 ein Floß in Höhe der jetzigen Ortschaft Kaltenengers auf Grund geriet. Dabei kamen folgende Flößer zu Tode : Konrad Kauth 25 Jahre alt aus Camp; Johann Clasmann 29 Jahre aus Bornhofen ; Georg Dores 23 Jahre aus Camp und Johann Frank 36 Jahre aus Camp. Alle diese verunglückten Flößer waren verheiratet.



Eindrücke aus dem Alltag



Der Tarif-Vertrag zwischen Fracht- und Regieflößereien und der Lohnkommission der Flößer vom 1. Oktober 1906 wurde u.a. von den Camper Frachtflößern Jakob Josef Weinand und Johann Philipp Weinand sowie den Camper Flößern Johann Claßmann (Vertrauensmann der Flößer) und Peter Josef Knopp unterzeichnet.

Dort wurde neben der Entlohnung auch folgendes vereinbart:

„Die Deköstigung der Flößer muß ausreichend und in guten Bestandteilen erfolgen. Die Arbeitgeber verpflichten sich Beschwerden über nicht gute Qualität jederzeit entgegen zu nehmen und Anstände abzustellen. Jeder Flößer erhält für den Tag 4 Liter Schankbier.“



der Flößer



In Kamp gab es in den Jahren 1890 84 Flösser; 1927 waren es 39 und 1959 nur noch 7 Flösser.

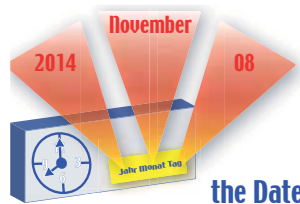
Nach dem Jahre 1949 passierten insgesamt 221 Flöße unser Mittelrheintal, davon 53 Flöße im Jahre 1950, 1953 waren es 10 und 1964 nur noch vier Flöße. Das letzte gewerbliche Floß fuhr auf dem Rhein im Herbst des Jahres 1968.

Bis hier der Bericht über die Flößer. Fortsetzung folgt in Order IV/2014.



Das am 7. August 1988 – im Jahr des 100-jährigen Bestehens des Flößer- und Schiffer-Vereins – auf dem ehemaligen Floßliegeplatz in Kamp-Bornhofen festgemachte Floß (Länge 110 m, Breite 20 m; das Jubiläumfloß hatte somit nur 1/6 der Abmessungen früherer Flöße), welches anlässlich der 700-Jahr-Feier der Stadt Düsseldorf den Rhein befuhr, hatte eine Sondertransporterlaubnis, da ab dem Jahre 1970 die Fahrt mit Flößen in den Verkehrsvorschriften nicht mehr erlaubt wird.

Aus Tradition · Besuchen Sie den „Ball der Schifffahrt“
Save the Date



Es erwartet Sie auch in diesem Jahr wieder ein hervorragendes Programm mit vielen Höhepunkten. Genießen Sie einige schöne, gemütliche Stunden mit Freunden und Bekannten bei dieser traditionellen und innovativen Veranstaltung.

U O R D N U N G

Ball der Schifffahrt 2014



Samstag, den 8. November 2014
 Glückauf-Halle
 Du-Homburg - Dr.-Holtz-Straße 2

Einlass in die Halle	19:00 Uhr
Einlass in den Saal	19:30 Uhr
Beginn	20:00 Uhr

Kartenvorverkauf
 (keine Vorverkaufsgebühren)
 Zweirad Lata Glückaufstraße 8
 47198 Duisburg
 Telefon 02066/33232

Information auch unter:
www.facebook.com/Ballderschifffahrt



Informationen zur Berufsausbildung erhalten Sie beim Schifferberufskolleg Rhein:

Bürgermeister-Wendel-Platz 1 · 47198 Duisburg
 Telefon 02066-218910 · Telefax 02066-218920
www.schiffer-bk.de · info@schiffer-bk.de

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

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

Aus den Vereinen



In
Haßmersheim
 luden

**Hildegard & Richard
 Raudenbusch**

zur Feier ihrer
 „Diamantenen Hochzeit ein.“



... und
Haßmersheim

erzählt:

Drei Jahre war der Bär ganz krank, jetzt beißt er wieder Gott sei. Viel hat sich ergeben. Der St.-Nicolaus-Schiffverein Haßmersheim geht gestärkt in das kommende neue Jahr, so konnten dieses Jahr fünf neue Vereinsmitglieder aufgenommen werden, die Vereinsfeste wurden ausgeweitet und waren immer gut besucht. Es gab in diesem Jahr neben der Generalversammlung, eine Beseneinkehr in Gundelsheim, zwei Grillfeste, ein Grillfest mit Smoker, ein Zwiebelkuchenessen sowie die Weihnachtsfeier im Dezember an Samstag nach dem Nikolaustag.

Bei der diesjährigen Weihnachtsfeier konnten wir 42 Gäste begrüßen, mitgestaltet wurde die Feier von zwei Freizeitmusikern, bei Kaffee und Kuchen wurden Weihnachtslieder gesungen. Nach dem Absingen des Badenerliedes wurde der Toten in einer Schweigeminute gedacht (dieses Jahr hatte der Verein bis dato keine Ausfälle).

Zum Abendessen gab es wie üblich Schweinerippchen mit Sauerkraut und Brot, gegen Mitternacht verließen die letzten Gäste die Feier.

Österlicher Rückblick aus

Ruhrort

hier lud der St.Nicolaus-Schiffverein von 1880

auch in diesem Jahr wieder zum Schifferbrunch am Ostermontag ein.



Aus dem Schifferberufskolleg

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

- Sonntag 27. Juli**
Mastweihe ♦ Assmannshausen
- Donnerstag 14. bis 18. August 2014**
bis Montag 26. Ruhrorter Hafenfest · Donnerstag Eröffnung mit ökumenischem Gottesdienst an der Schifferbörse
Montag nur noch Kirmes ♦ Ruhrort
- Sonntag 28. September 2014**
Bezirksversammlung
Interessengemeinschaft Schiffervereine
Bezirk Main ♦ Dorfprozelten
- Samstag 8. November 2014**
»Ball der Schifffahrt« 2014
Glückauf-Halle ♦ Du-Homberg
- Sonntag 7. Dezember 2014 (2. Advent)**
Schiffswallfahrt von Assmannshausen zum km 530
10.00 Uhr Hl. Messe zu Ehren des Hl. Nikolaus
14.00 Uhr Schiffsprozession ♦ Assmannshausen
- Samstag 10. Januar 2015**
Generalversammlung ♦ Dorfprozelten
- Freitag 30. Januar 2015**
Jahreshauptversammlung ♦ Kamp-Bornhofen
- Sonntag 15. März 2015**
Bezirksversammlung ♦ Urmitz
- Sonntag 26. April 2015**
Mittelrheinische Schifferwallfahrt ♦ Kamp-Bornhofen

Außerdem jeder 1. Montag im Monat

- ab 19.00 Uhr** offener Monatstreff des St.-Nikolaus-SV Ruhrort
„Taverne im Deutschen Haus“

Alle Angaben ohne Gewähr. Weitere Termine und nähere Einzelheiten standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

Am 11. März 2014 hatten 10 Schüler der O 250 des Schifferberufskollegs Rhein Gelegenheit, auf „Prosper Haniel V“ in Bottrop einzufahren, völlig andere Arbeitsplätze und Berufsbedingungen kennenzulernen.



Bei der Nachbesprechung in der Kaue bewegte am meisten die Frage, sie konnte aber vom Stieger nicht beantwortet werden, weil alle Politiker schweigen:

Was wird aus der rund ums Ruhrgebiet angesiedelten Maschinenindustrie, Zulieferer für Bergwerke in der BRD und der ganzen Welt, wenn in Deutschland 2018 die letzte Zeche, das letzte Schaufenster für den Export, geschlossen wird? Wird mit der Zeche auch die Zulieferungsindustrie abgewickelt?



Die Schüler danken für die Gastfreundschaft.



Familiennachrichten III. - IV. Quartal 2014 bis Oktober/Dezember 2014



Hier wollen wir gratulieren, Anteil nehmen und informieren..

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

Senden Sie Ihre Familien-
nachrichten per Mail an:
nikolausig@googlemail.com
oder auch schriftlich an:

Pastor Werner Paquet
Schifferseelsorger
Fabrikstraße 16 · 47119 Duisburg

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

**Bitte beachten Sie die Abgabe-
Termine im Impressum!**

Assmannshausen

III. QUARTAL 2014

5. 7. Walter König
19. 7. Georg Siegel
26. 7. Fritz Fleck
4. 8. Emma Kiel
18. 8. Dr. Günter Maneck
29. 8. Hans Jörg Pfr. i.R.
30. 8. Dieter Eigler
9. 9. Jürgen Unger
11. 9. Hanni Nägler
16. 9. Fritz Strieth
17. 9. Helmut Strothjohann
19. 9. Hildegard König
22. 9. Werner Reischmann
25. 9. Willi Schneider
25. 9. Wolfgang Wagner
27. 9. Franz Fuchs
29. 9. Hans Altenkirch

IV. QUARTAL 2014 (BIS OKTOBER)

4.10. Ingeborg Nemeč
8.10. Hans-Jürgen Schmalfeld
21.10. Marita Lichtenberg
29.10. Heinz Gattenhof

Dorfprozelten

III. QUARTAL 2014

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

IV. QUARTAL 2014 (BIS OKTOBER)

20.10. Karl Heinz Zöller
28.10. Rudi Weber
30.10. Wolfgang Zöller
31.10. Reinhold Brand

Greffern

III. QUARTAL 2014 (BIS SEPTEMBER)

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

Kamp-Bornhofen

III. QUARTAL 2014

2. 7. Heidi Helbach-Schöne
17. 7. Werner Proff
17. 7. Reinhold Salzig
6. 8. Hans-Werner Schreiner
6. 8. Franz Heimes
14. 8. Peter Gras
16. 8. Hans Meisolle
24. 8. Franz-Peter Diesler
31. 8. Thekla Karbach
10. 9. Kläre Schweiker
10. 9. Rita Tandel
17. 9. Wolfgang Kimmel
19. 9. Karin Reitz
29. 9. Gaby Wagner-Tandel

IV. QUARTAL 2014 (BIS OKTOBER)

6.10. Theo Michelbach
26.10. Karola van Laak
29.10. Alfred Leyendecker
29.10. Gerd Salzig
31.10. Gerda Weinand

IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDEN GERUFEN

14. 4. Katharina Ruckes
22. 4. Reiner Alfred
13. 5. August Köhler

Mannheim

II. QUARTAL 2014 (AB JUNI)

15. 6. Annefried Specht
16. 6. Gertrud Distel

III. QUARTAL 2014 (BIS SEPTEMBER)

12. 7. Dekan Karl Jung
13. 7. Brigitte Page
18. 7. Günter Barth
4. 8. Marianne Worch
27. 9. Luise Lichtenberg

Mannheim

IV. QUARTAL 2014 (BIS DEZEMBER)

2.10. Johanna Göttert
15.10. Thea Kickel
19.10. Anne-Marie Bretzel
22.11. Karl Kern
1.12. Margot Dörflinger
11.12. Josef Adler
13.12. Gertrud Christian

Neckargerach

III. QUARTAL 2014 (BIS JULI)

3. 7. Hilde Tiebes
11. 7. Lieselotte Sans
11. 7. Linus Fuchs
17. 7. Luzia Zimmermann
17. 7. Richard Raudenbusch
22. 7. Siegfried Schulz
28. 7. Heinz Mainzer
30. 7. Hermann Mißbach
31. 7. Ottmar Lorenz
10. 8. Doris Bittner
10. 8. Karl Maier
12. 8. Klaus Mißbach
20. 8. Irmtraud Lauber
23. 8. Kilian Link
25. 8. Edelgard Schenk
28. 8. Ewald Martin
30. 8. Peter Kirchesch

1. 9. Ottilie Gramlich
1. 9. Alfons Jörg
12. 9. Hans Robert Bell

13. 9. Guido Magin

14. 9. Erwin Fuchs

17. 9. Erika Schulz
18. 9. Christa Lenz

21. 9. Heinz Frühauf
22. 9. Fridolin Link

24. 9. Birgit Lorenz
25. 9. Margit Brauch

28. 9. Hildegard Raudenbusch

Neckargerach

IV. QUARTAL 2014 (BIS OKTOBER)

89 J. 1.10. Karl Kumpf
73 J. 2.10. Karl-Peter Lorenz
89 J. 26.10. Markus Schunder
67 J. 30.10. Hermann Schenk
93 J. **IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDEN GERUFEN**
80 J. 5. 4. Regina Fuchs
67 J. 6. 4. Klaus-Peter Mainzer

Ruhrort

III. QUARTAL 2014 (BIS SEPTEMBER)

52 J. 5. 7. Klaus-Erich Reinhard
80 J. 14. 7. Monika Dünnwald
80 J. 18. 7. Franz-Josef Hüttges
68 J. 19. 7. Mieja Majer
94 J. 23. 7. Werner Paquet

IV. QUARTAL 2014 (BIS OKTOBER)

80 J. 3. 8. Klaus-Peter Thiebes
77 J. 6. 8. Bernhard Dehe
65 J. 12. 8. Dieter Bachmeyer
71 J. 25. 8. Detlef Wirtz
72 J. 8. 9. Theo Glaser
59 J. 11. 9. Anneliese Walter
79 J. 19. 9. Friedhelm Legemann
71 J. 19. 9. Heinz Volker Fendel
78 J. 23. 9. Heinz Wollhöfer
75 J. 1.10. Karl Kumpf
69 J. 3.10. Michael Scholz
90 J. 7.10. Rosemarie Hoffmann
72 J. 19.10. Hans Stoerb

Urmitz

III. QUARTAL 2014

81 J. 5. 9. Günther Schilkewitz

IV. QUARTAL 2014 (BIS DEZEMBER)

73 J. 3.11. Hedwig Breidenbach
76 J. 12.11. Liane Schmitz
60 J. 11.12. Eddy Frerichs

SILLBERNE HOCHZEIT FEIERN

84 J. 10.11. Sabine & Dirk Schäfer

Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.



Was haben wir erreicht?

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

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

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

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

Werte erhalten und fördern



Werden Sie Mitglied !

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

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

Wir brauchen Ihre Hilfe...

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

Kommen Sie an Bord!



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

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



Innovativ – Einsatz modernster Anlagentechnik

Effizient – vollautomatisch vom Sixpack
direkt in den Mehrwegkasten

Jürgen Bohnen
Geschäftsführender Gesellschafter Bohnen Logistik

„Passt perfekt: Emissionen runter – Wertschöpfung rauf!“

Der mittelständische Logistikspezialist Bohnen Logistik übernimmt für seinen Kunden Danone Waters den Import der Wassermarken „Volvic“ und „evian“ – und setzt dabei konsequent auf den nachhaltigen Transportweg Schiene. Die Basis des Konzepts: die optimale Anbindung und die durch duisport hoch entwickelte Infrastruktur im Hafeneareal logport I mit einem eigenen Gleisanschluss an der Halle für effektiven Güterumschlag.

Das Ergebnis: 30 % eingesparte Emissionen – und ein Logistiker, der jetzt noch flexibler auf die Bedürfnisse seines Kunden reagieren kann. **duisport. Wir haben die Lösung.**