

# Schifffahrt-online

## Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

### Zur Lage der Partikuliere

Wer einen Kreis malen will,  
kann durchaus mit einem  
Viereck anfangen

Seite 3

### TMS „Waldhof“

Aktuelle Berichte und Fotos  
zum Unglück an der Loreley  
bei St. Goarshausen

Seiten 8-13

### St. Nikolaus Schiffervereine

Die „Order“ der katho-  
lischen Schifferseelsorge  
als Teil dieser Ausgabe

Seiten 31-34



## Mit Zuversicht und Erfolg ins neue Jahr.

Danke für Ihr entgegen gebrachtes Vertrauen im Jahr 2010. Für **2011** wünschen wir Ihnen persönliches und berufliches Wohlergehen: **esa EuroShip, langjährig verlässlicher Partner der Binnenschifffahrt.** Weitere Informationen bei Ihrem Versicherungsfachmann, telefonisch: +49 (0) 71 36 . 9513. 313 oder im Internet: [www.esa-allianz.de](http://www.esa-allianz.de)

Ein Unternehmen der Allianz 



# Den Fortschritt erleben.

## Liebherr TCC Baureihe – Schienengebundener Hafenkran für den Einsatz im Binnenhafen.

- Arbeitsradien ideal für die Be- und Entladung von Binnenschiffen
- Portal nach Hafenanforderungen

**Universell einsetzbar  
mit Haken, Spreader  
oder Greifer!**



**Liebherr-Nenzing Service GmbH**  
Am Neuländer Baggerteich 1  
21079 Hamburg/Germany  
Tel.: +49 40 76702-210  
Fax: +49 40 76758-786  
info.lns@liebherr.com  
www.liebherr.com

**LIEBHERR**  
Die Firmengruppe



Friedbert Barg  
Herausgeber

**Wer einen Kreis malen will, kann durchaus mit einem Viereck anfangen**

## Die Lage der Partikuliere ruft nach neuen Ideen

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat Ende Dezember die aktuellsten Zahlen seiner verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung in dem Bericht „Herbst 2010“ vorgelegt. Danach hat sich die Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung im Verlauf des 1. Halbjahres 2010 belebt.

Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 stieg die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge insgesamt um 0,6 %, die Verkehrsleistung um 5,6 %. Während die Schiene und die Wasserstraße angesichts hoher Aufkommenssteigerungen, insbesondere im Montanbereich, überproportionale Mengen- und Leistungszuwächse verzeichneten und Anteilsgewinne am Modal Split erzielen konnten, entwickelte sich der Straßengüterverkehr schwächer als der Gesamtmarkt.

Die BAG-Statistiker befassen sich in einem gesonderten Teil auch direkt mit der Binnenschifffahrt. Danach hat die Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2010 rund 111,14 Mio. t Güter befördert. Das sind 11,7 Prozent mehr und bedeutet zugleich eine Erhöhung der Verkehrsleistung um 7,9 Prozent auf 29,9 Mrd. tkm. Trotzdem, so das Ergebnis, sei die Binnenschifffahrt aber damit noch weit vom Niveau der Vorkrisenjahre entfernt. Es gibt also reichlich Spielraum nach oben. Wie sagt die IKB in dem kleinen Beitrag auf der Seite 6 dieser Ausgabe?: Mit neuen Geschäftsmodellen den Aufschwung nutzen. Es gibt also viel zu tun und es gilt, möglichst viel zu erreichen.

Zumindest was den Zeitraum 1. Halbjahr 2010 angeht, scheint Letzteres den Reedereien leichter von der Hand zu gehen, denn ihre Situation stellte sich im Vergleich zum Großteil der Partikuliere besser dar. Allerdings, so das BAG, belastete das deutlich gesunkene Niveau der Kontraktfrachten die Umsatz- und Ertragsentwicklung wesentlich.

Über die Situation der Partikuliere heißt es in dem Bericht wörtlich: „Angesichts der skizzierten Marktlage kann die Ertragslage bei zahlreichen deutschen Partikulieren in der Trockengüterschifffahrt im 1. Halbjahr 2010 als äußerst angespannt gesehen werden. Wie bereits im vergangenen Jahr dürften nicht wenige Partikulierunternehmen im bisherigen Jahresverlauf gezwungen gewesen sein, auf ihre Rücklagen zurückzugreifen. Schiffseignern, die ihre Schiffe abbezahlt haben, dürfte es in der derzeitigen Situation vergleichsweise besser gehen, als Unternehmen, die im Vorfeld der Wirtschaftskrise unter Inanspruchnahme hoher Fremdkapitalmittel in neuen Schiffsraum investiert und einen entsprechend hohen Kapitaldienst zu leisten haben.“

Das könnte auch besonders auf die Tankschiffahrts-Partikuliere zutreffen, die sich angesichts der Forderungen bestimmter Verlager teure Doppelhüllentanker bauen ließen und sich dafür bis zu 85 Prozent Fremdkapital geliehen haben - und jetzt auf ihren Neubauten sitzen bleiben, weil den Verladern die Inanspruchnahme dieser Tanker zu teuer ist.

Mit neuen Geschäftsmodellen den Aufschwung nutzen. - Das ist natürlich leichter gesagt als getan.

Dem Einzelnen wird nicht unbedingt so schnell ein neues Geschäftsmodell einfallen, als dass es ihn vor dem Verderb retten könnte.

Es klingt schlicht, ist aber vielleicht wirkungsvoll. Warum setzen sich nicht 4 oder 5 oder sechs Partikuliere - außerhalb ihres Verbandes - an einen Tisch und suchen gemeinsam nach einer Idee?

Ich finde, wer einen Kreis malen will, kann durchaus mit einem Viereck anfangen.

Wenn Sie den Bericht für sich herunterladen wollen: Wir haben ihn hier für Sie abgelegt: BAG - Marktbeobachtung Güterverkehr - Bericht Herbst 2010

**Inserentenverzeichnis**

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

esa Schiffs- und Yachtversicherungen	Titelseite
Liebherr-Nenzing Service GmbH	2
Wittig GmbH	9
Grave Scheepswerf	14
Carl Rehder GmbH Assekuranz	13
ATLAS Schifffahrt	15
China Guangzhou Boat Show 2011	21

**Schiffstechnik**

- ZKR-Workshop in Straßburg zu den CO2-Emissionen der Binnenschifffahrt 19
- Die Neckar-Bootsbau Ebert GmbH ist auf schnelle und anspruchsvolle Sonderfahrzeuge spezialisiert 20 – 22
- Der Partikulier Robert Bell hat sein Schiff mit einem 12-Zylinder-Motor der 4000er Reihe von MTU ausgestattet 24-29

**Häfen und Wasserstraßen**

- Sicherheitsstandards zahlen sich aus  
Neues Zertifikat für Kölner Häfen 30
- Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg  
Kein Baubeginn ohne die entsprechende Bewilligung 30

**Schifffahrt**

- Mit neuen Geschäftsmodellen den Aufschwung nutzen  
IKB erwartet 6 % Wachstumsrate 6
- **Neue SO-Serie: Schiffsbild des Monats:** TMS Somtrans XI 6
- Für einen Kindergarten  
Boots- und Schiffbauer bauen Wikingerboot 7
- OOCL will bestehende Shortseaverkehre in Europa ausbauen  
Erster Deepsea Carrier im SPC-Netzwerk 7
- TMS Waldhof. Aktuelle Berichte und Fotos zum Unglück an der Loreley bei St. Goarshausen 8-13
- **Schifffahrt-online Serie:**  
Geschichten aus der Schifffahrt (XVI)  
Schubschifffahrt im Allgemeinen und im Speziellen 14-16
- Dauerfrost mit zweistelligen Minustemperaturen  
Auch im Süden behinderte der frühe Wintereinbruch die Binnenschifffahrt 17
- Drei schreibgewandte Binnenschiffer/innen gesucht  
**Schifffahrt-online** sucht Redaktionsverstärkung 18

**ORDER**

Order zwischen Strom und Kai



Die „Order“ mit Nachrichten der Katholischen Schifferseelsorge und der Interessengemeinschaft der St.-Nikolaus-Schiffervereine finden Sie auf den Seiten 31-34 dieser Ausgabe von **Schifffahrt-online**.

**Rubriken**

- Editorial 3
- Impressum 4

**Titelbild:** Ein schreckliches Unglück ist am 13.1.2001 vor der Loreley geschehen: Das TMS „Waldhof“ ist gekentert - und zwei Besatzungsmitglieder werden vermisst. Lesen Sie hierzu den Bericht auf den Seiten 8 - 11 dieser Ausgabe..

**Impressum**

Die Fachzeitschrift im Internet [www.schifffahrt-online.de](http://www.schifffahrt-online.de)

**Schifffahrt-online**

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

in Fortführung von

**Schifffahrts-Magazin**

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

4. Jahrgang (gegründet 2008)  
Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

**Herausgeber und Verlag**

Friedbert Barg, Journalist (DJV)  
F. Barg Verlag UG haftungsbeschränkt  
HRB 60259 AG Düsseldorf, Geschäftsführer: Friedbert Barg

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

**Redaktion**

Friedbert Barg (mailto:schifffahrt-online.de)

**Ständige Autoren/Korrespondenten**

John C. Albrecht, Helmut Betz, Petra Grünendahl, Josef Müller, Dipl.-Ing. Volker Renner, Gerhard Strack

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers, der Redaktion oder des Verlages wieder.

Die Redaktion behält sich Änderungen an eingesandten Leserbriefen vor. Rücksendung unangefordert eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt wurde.

**Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5/2010 vom 07.11.2010**



# Rhein-Hochwasser am 11.01.2011 vor der Düsseldorfer Altstadt



Rhein-Hochwasser am 11.01.2011 vor der Düsseldorfer Altstadt. Die Schifffahrt war eingeschränkt, der Pegel stand hier bei 8,13 m. Foto: Friedbert Barg

## Mit neuen Geschäftsmodellen den Aufschwung nutzen IKB erwartet 6 % Wachstumsrate

Die IKB Deutsche Industriebank AG erwartet für die Transport- und Logistikbranche Wachstumsraten von gut 7 % für 2010 und rund 6 % in 2011. Damit dürften die Transport- und Logistikunternehmen den Rückgang des Branchenumsatzes um 12 % im Krisenjahr 2009 bereits in 2011 egalisieren. Daher gilt es, den Aufschwung zu nutzen, um die Geschäftsmodelle veränderten Rahmenbedingungen anzupassen.

Wie die Auswertung von Jahresabschlüssen von 54 IKB-Kunden aus der Branche zeigt, ist im Krisenjahr 2009 die Rohertragsquote der Transport- und Logistikunternehmen gestiegen. Allerdings sind die weiteren Ertragskennziffern, insbesondere das operative Ergebnis (EBITDA), unter Druck geraten. Gerade Personalaufwands- sowie Miet- und

Leasingquoten sind merklich angestiegen. Die Insolvenzquote in der Transport- und Logistikbranche ist mehr als doppelt so hoch wie in der Gesamtwirtschaft (2009: + 26 % auf 1.742 Unternehmen). Auch wenn für 2010 und 2011 aufgrund des konjunkturellen Aufschwungs wieder mit einem Rückgang zu rechnen ist, werden hohe Wettbewerbsintensität, steigende Transportkosten und der große Anteil krisenanfälligerer, kleiner Firmen – etwa 81 % der Unternehmen aus der Branche erzielen Jahresumsätze unter 1 Mio. € – weiterhin für eine hohe Zahl an Insolvenzen sorgen.

Im mittelfristigen Trend weisen Logistikdienstleister mit 5,5 % p.a. höhere Steigerungsraten beim Umsatzwachstum auf als Transportunternehmen mit 4,5 % p.a., wobei Luft- und Seefracht besonders am Anstieg

der weltweiten Handelsströme partizipieren. Da sich Industrie- und Handelsunternehmen wieder verstärkt auf eigene Kernkompetenzen besinnen, liegt im Outsourcing großes Potenzial, insbesondere bei individualisierten Mehrwertdiensten wie Montageservices, Verpackungs-dienstleistungen, E-Commerce und im Supply-Chain-Management. Auch das Thema „Grüne Logistik“ gewinnt wieder an Bedeutung.

Gerade mittelständische Transport- und Logistikunternehmen sollten aufgrund ihrer größeren Flexibilität das eigene Profil schärfen und Leistungen stärker auf spezielle Bedürfnisse der Kunden ausrichten. Um eine breitere Risikostreuung zu erreichen, sollte Spezialisierung aber immer mit bestimmten Formen der Diversifikation verbunden werden.

Insgesamt bietet die Transport- und Logistikbranche aus Investorensicht aufgrund ihrer positiven Wachstumsperspektiven sowie des starken Konsolidierungsdrucks attraktive Investmentmöglichkeiten. ■

## Das Schiffsbild der Monats - Januar 2011 -



TMS „Somtrans XI“ bei der Bergfahrt auf dem Niederrhein.

Foto: schiff.bild@gmx.de



## Für einen Kindergarten Boots- und Schiff- bauer bauen Wikingerboot

**G**leich drei Projekte haben sich die Schüler des Bildungsganges Boots- und Schiffbau am Schiffer-Berufskolleg RHEIN für die kommende Boot Düsseldorf vorgenommen. Dieses Mal soll es Holz-Wikingerboot gebaut werden. Parallel dazu wird ein "Pirat" aus Holz gebaut. Aber auch vorbereitende Arbeiten wie der Aufriss einer Jolle sollen den Messebesuchern gezeigt werden.

Schüler des Schiffer-Berufskolleg RHEIN werden auf der Boot 2011 in Halle 15 auf dem Stand der Boots- und Schiffbauern NRW gleichzeitig an drei Projekten arbeiten. Eine Gruppe wird den Bau eines Wikingerbootes für einen Kindergarten organisieren und durchführen. Besucher können vom ersten Tag an bereits erkennen, welche Form das Boot später haben wird. Hierzu hängen die Pläne im Maßstab 1:1 als durchsichtige Folie um den Bauplatz.

Eine weitere Gruppe wird ein klassisches Segelboot im traditionellen Stil fertigen. Darüber hinaus zeigt eine weitere Gruppe, wie ein Liniennriss für eine Jolle entsteht. Hierzu werden sie praxisgerecht wie im Betrieb auf einem Schnürboden einen Aufriss im Maßstab 1:1, und damit in einer Länge von 5,7 Metern, anfertigen. Darüber hinaus führen an jedem Messetag zwei Schiffsjungen/Schiffsmädchen, die am Schiffer-Berufskolleg RHEIN zu Binnenschiffen ausgebildet werden, handwerkliche Takelarbeiten durch. Kleine und große Besucher haben die Gelegenheit selbst einmal einfache Knoten auszuprobieren und zu erlernen.

Daher steht an allen Messetagen der Bereichsleiter des Bildungsganges Boots- und Schiffbau am Schiffer-Berufskolleg RHEIN, Dipl.-Ing. Klaus Paulus, für alle Fragen rund um die Ausbildung zur Verfügung.

Am Freitag dem 28. Januar 2010 werden um 14 Uhr auf dem Innungsstand traditionell die Boots- und Schiffbauer des Ausbildungsjahres 2010/2011 losgesprochen.

OOCL will bestehende Shortseaverkehre in Europa ausbauen

## Erster Deepsea Carrier im SPC-Netzwerk

**D**ie Orient Overseas Container Line Ltd., Zweigniederlassung Deutschland, Bremen (OOCL) ist seit 1. Januar 2011 neues Mitglied des ShortSea-Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), Bonn. Das Unternehmen gehört zu den weltweit größten Reedereien und bietet neben Containertransporten umfassende Logistikdienstleistungen von der Konsolidierung bis zum Management kompletter Logistikketten. In der Nord- und Ostsee, im Mittelmeer sowie im Schwarzen Meer bedient der Container- und Logistikspezialist wichtige Handelsrouten nach Schweden, Finnland, Dänemark, Norwegen, UK, Irland, Russland, Polen, Litauen, Spanien, Portugal sowie in die Türkei und nach Ägypten und Israel.

„Als Partner des SPC-Netzwerkes möchten wir uns bei Logistikentscheidern noch stärker als leistungsfähiger Shortsea-Provider empfehlen und bestehenden sowie zukünftigen Kunden im Rahmen des European Shortsea Network neue Möglichkeiten auf dem europäischen Markt eröffnen, vor allem auch im Hinblick auf unsere Door-to-door-Transportlösungen“, betont Ralph Abel, Sales Manager Intra Europe, OOCL Ltd., ZN Deutschland in Bremen.

Dabei zählt Abel auch auf die proaktiven Maßnahmen des SPC: „Angesichts der weltweit steigenden Warenströme ist es dringend notwendig, dass nachhaltige Transportalternativen über Ländergrenzen hinweg weiter entwickelt und entsprechende Angebote für Logistiker und Verlagerer noch transparenter gemacht werden.“

Fahrgastschiff (Pontonform)  
zu verkaufen.

Bj, 1982, 170 Pers., Wasserstrassenkl. III, bis Ende 2010 im Einsatz. Attest abgelaufen. Umbau zum Wohnschiff möglich. Schnäppchen VB € 16 000.- + MwSt.

**Chiffre FGS1701, F. Barg Verlag, Scheidtstr. 6, 40239 Düsseldorf**

Mit der weltweit flächendeckenden Versorgung aller wichtigen Märkte kann das neue Mitglied nach Meinung des SPC-Geschäftsführers Markus Nölke vom deutschen Standort aus einen wichtigen Beitrag im Rahmen des Netzwerkes leisten: „Der Erfolg von OOCL beruht nicht zuletzt auf dem ausgefeilten System, das eine nahtlose Integration von wasser- und auch schienengebundenen Transporten in die Logistikprozesse der Kunden ermöglicht.“



Erster Deepsea Carrier im Netzwerk des SPC: Als Mitglied der Grand Alliance verfügt OOCL über eine Flotte von mehr als 120 Schiffen, darunter auch zahlreiche Eis-Klassen-Schiffe für Transporte bei extremen Wetterbedingungen, unter anderem für den Shortsea-Verkehr auf der Ostsee. Foto: OOCL

Von der Besatzung konnten zwei Mitglieder verletzt geborgen werden. Es geht ihnen den Umständen entsprechend gut. Zwei weitere Besatzungsmitglieder werden vermisst.

## TMS „Waldhof“ der Lehnkering Reederei mit 2.377 Tonnen Schwefelsäure gekentert

Von Friedbert Barg

Zu einem tragischen Schiffsunglück ist es am 13. Januar 2011 frühmorgens um kurz nach 05.00 Uhr in Höhe des Rhein-Kilometers 550 bei St. Goarshausen gekommen. „In der Fahrwasserkurve am Loreleyfelsen schlug das Schiff um und trieb auf der linken Seite liegend Rhein abwärts und kam am Damm des Loreleyhafens fest. Große Teile des Steuerhauses, der Wohnung und der Laderäume liegen unter Wasser. Das Steuerhaus ist vermutlich abgerissen.

Von der Besatzung konnten zwei Mitglieder verletzt geborgen werden. Sie werden in umliegenden Krankenhäusern versorgt, es geht ihnen den Umständen entsprechend gut. Zwei weitere Besatzungsmitglieder werden zurzeit noch vermisst, sie werden seit mehreren Stunden von Polizei, Feuerwehr und mit Unterstützung von einem hessischen und rheinland-pfälzischen Polizeihubschrauber mit Wärmebildkamera gesucht. Ein Ladungsaustritt ist bisher nicht zu befürchten, vorsorglich wurden aber über die Hauptwarnzentrale bei der WSP-Station Koblenz die Rheinunterlieger mittels Alarm-

und Warndienst Rhein informiert. Vor Ort befinden sich neben den Einsatzkräften der WSP, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und Einheiten der umliegenden Feuerwehren. Eingesetzt sind zahlreiche Beamte der WSP Rheinland-Pfalz mit 4 Booten, 1 Boot des WSA und die Feuerwehren.“, hieß es in der zweiten Pressemitteilung, die Florian Krekel vom Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen und sein Amtsleiter Martin am Vormittages Unglückstages herausgaben. Die Mitarbeiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Bingen, die Beamten der Wasserschutzpolizei und die Rettungsmann-



Mit der Backbordseite nach unten und dem Kopf zu Tal liegt die „Waldhof“ gekentert in der Strömung und wird von Schleppbooten der Firma Loh gehalten. Foto: WSA Bingen





Das gekenterte Schiff droht ganz zu versinken.

Foto: WSA Bingen

schaften der Feuerwehr sind pausenlos im Einsatz. Besondere Anstrengungen galten der Suche nach den beiden vermissten Besatzungsmitgliedern. Sie sind nach wie vor nicht gefunden, - es ist das Schlimmste anzunehmen, weil die beiden Männer bei der Strömungsgeschwindigkeit und der Wassertemperatur kaum Überlebenschancen hatten. Die Reederei Lehnkering wollte die Namen der beiden Vermissten mit Rücksicht und in Absprache mit deren Angehörigen nicht preisgeben.

Verständlich, denn mit Bekanntwerden der Namen wäre - um es abgemildert auszudrücken - eine große Anzahl von Interviewanfragen auf die Familien eingepresselt.

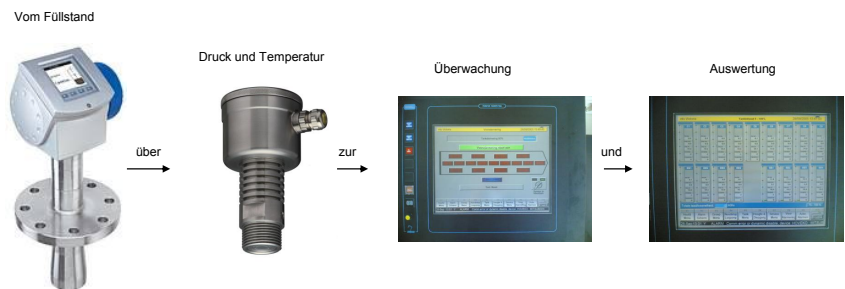
Auch die beiden Geretteten werden derzeit abgeschirmt, - in ihrem eigenen Interesse. Die Grundsituation hat sich eigentlich auch fünf Tage nach dem Unfall nicht wesentlich verändert. Alle beteiligten Stellen bemühen sich, die „Waldhof“ zu stabilisieren und auf die letztendliche Bergung vorzubereiten. Das gestaltet sich sehr schwierig und wird natürlich besonders durch die derzeitigen hohen Wasserstände und die damit verbundene hohe Strömungsgeschwindigkeit erschwert.

Die letzte aktuelle Information kam am 17.1.2011 um 18.31 Uhr aus dem Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen. Sie hatte folgenden Inhalt: „Die Sperrung der Rheinschifffahrt

nach dem Schiffsunfall vom vergangenen Donnerstag bei St. Goarshausen dauert an. Mit Hochdruck arbeiten das Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen und das Bergungsunternehmen weiter an der Sicherung des gesunkenen Tankschiffs „Waldhof“ und an den Vorbereitungen zur Bergung. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen hatte am Samstag durch Flächenpeilungen festgestellt, dass entlang des gesunkenen

Tankschiffs ein mehrere Meter tiefer Kolk in der Rheinsohle entstanden ist. Bis heute hat die starke Strömung des Rheins den Kolk auf rund 5 m vertieft. Es besteht die akute Gefahr, dass die „Waldhof“ in den Kolk abgleitet. Die Stabilität des gesunkenen Schiffes ist jedoch unbedingte Voraussetzung für die ursprünglich für Dienstag geplanten Versuchsfahrten. Auch die Erfolgsaussichten der Bergung hängen maßgeblich davon ab.

## Tankmanagement aus einer Hand.... ...vom Tank bis ins Steuerhaus!



Drei starke Partner für ein gemeinsames Ziel

FS Schiffstechnik  
GmbH & Co. KG  
Wertstraße 25  
47053 Duisburg

++49-203/60367-0  
++49-203/60967-16  
E-Mail: [fs-schiffstechnik@t-online.de](mailto:fs-schiffstechnik@t-online.de)  
Internet: [www.fs-schiffstechnik.de](http://www.fs-schiffstechnik.de)

Wittig GmbH  
Max-Peters-Straße 13  
47059 Duisburg

Tel.: ++49-203/93273-0  
Fax: ++49-203/93273-66  
E-Mail: [info@wi-du.de](mailto:info@wi-du.de)  
Internet: [www.wi-du.de](http://www.wi-du.de)



Deshalb hat das Wasser- und Schifffahrtsamt entschieden, vor Aufnahme von Versuchsfahrten weitere Sicherungsmaßnahmen an dem gesunkenen Schiff auszuführen. Diese sind für Dienstag vorgesehen. Die angekündigten Versuchsfahrten können deshalb frühestens am Mittwoch beginnen. Während der Versuchsfahrten wird die Lage der „Waldhof“ vermessungstechnisch überwacht. Sollten die Versuchsfahrten zu Bewegungen der „Waldhof“ führen, ist das Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen gezwungen, zwecks Ausschluss zusätzlicher Risiken diese Versuche abzubrechen.

Von den vier angeforderten Bergekränen lagen zwei bis heute gegen 10:00 Uhr in der Ruhr fest, da eine Brücke wegen hoher Wasserstände nicht passierbar war. Mittlerweile sind sie in den Rhein eingefahren und werden in Duisburg für ihren Einsatz ausgerüstet. Sie werden voraussichtlich am Freitag in St. Goarshausen eintreffen. Die beiden weiteren Schwimmkräne aus den

Niederlanden, werden am Mittwoch die Fahrt rheinaufwärts antreten. Sie benötigen ca. eine Woche Fahrzeit bis nach St. Goarshausen.

Die Suche nach dem abgerissenen Steuerhaus wurde vom Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen mit Peilschiffen auch über das Wochenende fortgesetzt. Etwa 10 km unterhalb der Unfallstelle wurde eine Verdachtsstelle außerhalb der Fahrrinne geortet. Sie wird bei niedrigeren Wasserständen kleinräumig abgesucht.

Von den beiden vermissten Besatzungsmitgliedern fehlt auch weiterhin jede Spur.“

Fakt ist: Im Moment sind allein Spekulationen möglich. Fachleute und Nichtfachleute diskutieren in unterschiedlichen Internetforen die schrecklichen Geschehnisse. Was wirklich geschehen ist, wissen nur die beiden Geretteten beschreiben. Darüber hinaus werden die offiziellen Untersuchungen abzuwarten bleiben. ■

Foto rechts: Mit Flächenpeilungen festgestellt, dass entlang des gesunkenen Tankschiffs ein mehrere Meter tiefer Kolk in der Rheinsohle entstanden ist. Die starke Strömung des Rheins hat den Kolk auf rund 5 m vertieft. Es besteht die akute Gefahr, dass die „Waldhof“ in den Kolk abgleitet.

Auf den beiden danach folgenden Seiten (12+13) veröffentlichen wir weitere Fotos, die das Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen zur Verfügung gestellt hat.

### Die Internetseite der Reederei Lehnkering zeigte am Unglückstag folgenden Eintrag:

„Information zur Schiffshavarie bei Koblenz Duisburg, 13. Januar 2011, zuletzt aktualisiert 13:35 Uhr

Aus bislang noch ungeklärten Gründen ist auf dem Rhein bei St. Goarshausen das Edelstahl-Doppelhüllenschiff MTS "Waldhof" gekentert. Von der 4-köpfigen Besatzung wurden zwei Personen geborgen und zur Untersuchung in umliegende Krankenhäuser gebracht. Zwei Personen gelten offiziell noch als vermisst. Wir haben die Familien und Angehörigen informiert und setzen alles daran, die ermittelnden Behörden und Rettungskräfte in jeglicher Form zu unterstützen", so Cees van Gent, CEO LEHNKERING.

"Das Schiff der Rhein-Fracht GmbH, einer Tochter der LEHNKERING-Gruppe, war mit 2.377 Tonnen Schwefelsäure beladen. Der Unfall ereignete sich am Donnerstag, 13. Januar 2011, gegen 5 Uhr. Unmittelbar darauf wurden die Polizei- und Rettungskräfte informiert, die sofort im vollen Einsatz vor Ort waren. Die Unfallursache und die Zusammenhänge werden noch durch die ermittelnden Behörden geklärt. Zum materiellen Schadensumfang können wir bis zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Angaben machen. Das havarierte Schiff ist ein Edelstahl-Doppelhüllentanker, der in einem solchen Havariefall doppelt gegen einen möglichen Ladungsausritt geschützt ist. Bis zum jetzigen Zeitpunkt ist unserer Kenntnis nach auch keine Säure in den Fluss ausgetreten", so Robert Baack, COO LEHNKERING und verantwortlich für den Unternehmensbereich Shipping Logistics & Services."



Die Feuerwehr hatte an Land Versorgungszelte aufgebaut, um von dort aus ihre Aktivitäten steuern und organisieren zu können.

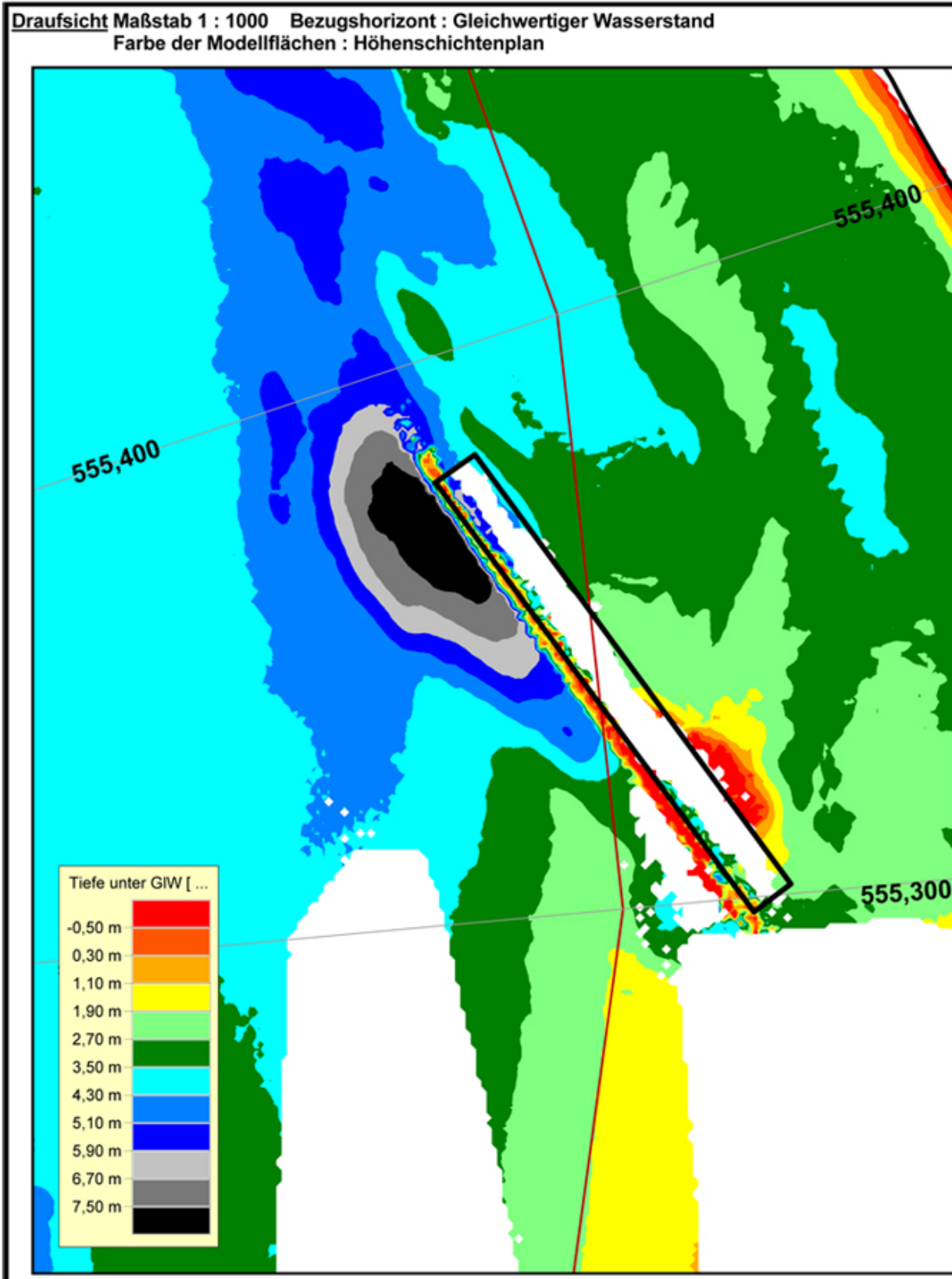
Foto: WSA Bingen

# Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen

## Projekt: Havarie TMS "Waldhof"

GIW 2002

Datum der Messung/Auswertung: 15.01.2010 / 17.01.2011



Messschiff: MS "Unkelstein" -- Auftraggeber: L -- Auswerter: Peilbüro

Rhein-km 555,300 - 555,400





Das Heck der teilgesunkenen „Waldhof“ vor der Loreley-Statue.

Foto: WSA Bingen



Rettungskräfte der Feuerwehr bereiten sich auf die Durchsuchung der Achterwohnung vor.

Foto: WSA Bingen



Über 200 Schiffe lagen wegen der Havarie ober- und unterhalb der Unglücksstelle bei Rhein-km 554 fest.

Foto: WSA Bingen



WSA, Feuerwehr und Polizei arbeiten Tag und Nacht an der bergung des verunglückten Schiffes.

Foto: WSA Bingen



## Geschichten aus der Schifffahrt (XVI)

## Schubschifffahrt im Allgemeinen und im Speziellen

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

**A**n diese Form der Binnenschifffahrt, auch wenn ich sie mit aller Gewalt kennen lernen und betreiben wollte, musste ich mich doch erst mal eine Weile gewöhnen. War mir die Arbeit in der

Schleppschifffahrt auf einem sog. Schleppmotorschiff bisweilen schon als recht anstrengend oder sagen wir mal körperlich intensiv erschienen, vor allen Dingen weil man es ja auch mit Lade- und Löscharbeiten zu tun hatte, so kam mir die Arbeit an Bord eines Schubverbandes zunächst als noch schweißtreibender bzw. noch mehr, wie man so schön sagt, „auf die Knochen“ gehender vor. Das lag u. a. an der Tatsache, dass man zum einen bei relativ kurzen Reiseetappen nahezu ständig am (Schubleichter) an- und abkuppeln war und zum anderen auch sehr oft mit Lade- und Löscharbeiten beschäftigt war. Letzteres allerdings nur dann, wenn diese Tätigkeiten nicht durch speziell hierfür eingesetzte sog. Bargekommandos erledigt wurden.

Die Kuppeldrähte (in der Regel 32-er Stahlrossen) waren schwer und wenn man beispielsweise damit beschäftigt war, die

lange Außenbucht vom Schubboot auf die Schubleichter (Schubleichter und Barge sind übrigens der gleiche Begriff für ein und dieselbe Sache, - nur einmal in Deutsch und einmal in Französisch) einzuholen oder auszubringen, konnte man schon mal zeigen, was man kräftemäßig so drauf hatte. Auch das ständige Bedienen der Kuppelwinden (auch Nabrico-Winden genannt) verlangte einen erheblichen Kräfteansatz. Ich muss feststellen und gestehen, dass mir gerade das Andrehen der Winden mit ihren großen Handrädern unter Einsatz meines heutigen „Lebendgewichtes“ wesentlich leichter gelingen würde als damals vor etwas mehr als 40 Jahren. Zur dieser Zeit war ich noch als Leichtgewicht zu bezeichnen und hing oft in besagtem Handrad der Kuppelwinden wie „ein Dieb am Galgen“.

Mit der Zeit eignete sich aber jeder, der damit zu tun hatte, gewisse Techniken an, um



Das Schubboot „Herkules XVI“ (ex „Franz Haniel 16“) der Duisburger Imperial Reederei GmbH





Die Kuppelwinde

den Kräfteverschleiß in erträglichen Grenzen zu halten – das ging.

Ich muss niemandem von den alten und neuen Schubschiffen erklären, wie das mit der Handhabung dieser Winden vorstatten ging, - für diejenigen jedoch, die es sich nicht so richtig vorstellen können, weil sie es halt noch nie gesehen oder gemacht haben, sei an dieser Stelle gesagt, dass man diese Tätigkeit nur mit vollem Körpereinsatz

erledigen konnte. Nervend war auch das ständige Auf- und Abbauen der Beleuchtungs- und Kommunikationseinrichtungen des Schubverbandes. Ich meine damit die sog. Triangel für die drei Topplaternen und den dazugehörigen Mast, ebenso die 4. Laterne, bei zwei Schubleichtern nebeneinander und auch die Positions-aternen mit den entsprechenden Halterungen, d.h. Laternenkästen. Hinzu kamen die Verlegung der Elektrokabel, die zu Beginn der Schub-

schifffahrt noch über die gesamte Länge des Schubverbandes (meist ca. 150 m) gezogen werden mussten, - später dann waren die meisten Schubleichter mit durchgehenden festen Kabelverbindungskanälen ausgestattet. Aber dann ärgerte man sich oft mit defekten Steckverbindungen und sonstigen Kabelbrüchen herum. Immer dann, wenn es sich einrichten ließ, fuhr der „Alte“ mit der Boot dann aber auch, bevor sie hinter den fertigen Schubzug (in Anlehnung an



Die Außenuchten



Das Schubboot „Franz Haniel 11“ etwa 1966

die herkömmliche Bezeichnung für einen Schleppzug wurde ein Schubverband auch schon mal als Schubzug bezeichnet) gekuppelt wurde, vor den Verband, also auf den Kopf, sodass die Bugbeleuchtung, die Topplaternen und Mäste, auf relativ kurzem Wege an Ort und Stelle gebracht werden konnten.

In der Erzfahrt zwischen den Duisburger Häfen, z.B. Duisburg-Schwelgern, Rheinhausen, Huckingen und den Rotterdamer Häfen z.B. Waalhaven und Botlek (am Anfang) und später Europoort und Maasvlakte, im sog. Poolverkehr wurde und wird in der Regel nur mit Vierer- oder gar Sechserverbänden gefahren, die jeweils an den Lade- oder Löschstellen, bzw. dafür vor-

gesehenen Kuppelplätzen von den schon angesprochenen Bargekommandos bzw. den Hafendiensten vorgekuppelt waren bzw. sind. Die Hafenboote in Schwelgern, das waren u. a. „Thyssen I + II“ und in Rotterdam z.B. „Bison“ und „Piet-Hein“.

#### Sportlicher Arbeitseifer?

Auf dem "Franz Haniel 11" in der Mittelrheinfahrt, i.d.R. mit nur zwei Leichtern, mit der bereits beschriebenen Kalksteinfracht ging es etwas anders zu. Man kann es fast als sportlichen Ehrgeiz ansehen, wenn man feststellt, dass wir es schafften, dank der ständig gleichen Tätigkeit im routinierten Zusammenspiel (da ging es Hand in Hand und ohne viel Drumherum) die Kuppelzeiten, also das An- und Abkuppeln der Schub-

leichter auf oftmals eine Viertelstunde oder noch weniger zu begrenzen.

Das heißt, dass ab dem Zeitpunkt des Ablegens der geladenen SL an der Löschstelle (Neuwied oder Oberkassel) bis zum Ankuppeln der leeren SL und der Aufnahme der Bergfahrt,

also bis es wieder vollhand ging, sehr oft nicht mal eine Viertelstunde verging. Natürlich immer nur dann, wenn nichts Unvorhergesehenes dazwischenkam. Aber so etwas kam halt auch vor.

#### Ein grausiger Fund vom Grunde des Rheins

Es muss wohl so im April oder Mai 1969 gewesen sein. Wir kuppelten in Mainz-Budenheim früh morgens die zwei beladenen Schubleichter an und ich ging zügig nach vorn um die Anker herauszudrehen (hieven, hochholen o.ä.). Ich weiß nicht mehr so genau, wer mit mir vorne drauf war, ich meine es war Sigggi, auch Wastl genannt. Sigggi hatte den Anker seines SL schon oben und ich wunderte mich, dass die von mir bediente Winde so schwer arbeitete. Die Kette war „saitenrack“ (gespannt wie eine Stahlsaiten) stand aber steil nach unten, soweit ich das sehen konnte. Eigentlich hätte das viel schneller gehen müssen. Wir schauten immer durch die Ankerklüse, um zu sehen, wie die Kette stand. Schließlich, nach einer halben Ewigkeit, erschien dann der Wirbel des Danforth-Ankers über der Wasseroberfläche. Misstrauisch geworden, warum das so lange dauerte und so schwer ging, beobachteten wir weiter, wie der Anker hoch kam und stellten dann, wie schon fast erwartet fest, dass da wohl was in den Flunken des Ankers hing. Aber was war das? Es sah zunächst aus wie ein großes aufgewölbtes Stück Blech. Noch ein kleines Stück anhieven und dann wurde mit einem Mal klar, was das war.

Der Anker hatte sich mit seinen beiden Flunken durch die Seitenscheiben eines Autos, und zwar eines größeren Autos, gebohrt.

Wie sich dann im weiteren Verlauf, oder besser im Zuge der weiteren Ermittlungen (Wasserschutzpolizei, Wasserbau und später auch noch die Military-Police der amerikanischen Streitkräfte wurden hinzugezogen, bzw. übernahmen die Kontrolle des Geschehens) herausstellte, handelte es sich bei dem Fzg. um einen seit einiger Zeit vermissten PKW von Angehörigen der US-Army. Traurig und schockierend zugleich war die Tatsache, dass die ebenfalls vermissten beiden Insassen des PKW sich noch im PKW, einem dicken Straßenkreuzer, befanden.

Am Rande bemerkt: Wie der Straßenkreuzer in den Rhein gelangte und was sonst noch dahinter stand, konnten wir alle in der Folgezeit, trotz intensiver Bemühungen nicht in Erfahrung bringen

Jedenfalls diese Reise im Kalksteinverkehr nach Bonn-Oberkassel traten wir mit achtstündiger Verspätung an. ■

## Scheepswerf Grave b.v.

Maaskade 28, Postbus 52  
NL 5361 GB Grave  
Tel.: 0031 (0) 486 - 472 464  
Fax: 0031 (0) 486 - 475 988  
e-mail: info@scheepswerfgrave.com



**Wenn Sie einen professionellen  
Partner suchen, sollten Sie  
mit uns einmal Kontakt aufnehmen.**



Dauerfrost mit zweistelligen Minustemperaturen

# Auch im Süden behinderte der frühe Wintereinbruch die Binnenschifffahrt

Von Helmut Betz

Nicht nur Schneechaos bei der Deutschen Bahn und auf Deutschlands Autobahnen sowie zugefrorene Schifffahrtswege in Nord- und Ostdeutschland die zu Schifffahrtseinstellungen führten, auch das Eis auf dem Main-Donau-Kanal (MDK) stoppte die Schifffahrt. Dauerfrost mit zweistelligen Minustemperaturen hatten die wichtige Verbindungsstrecke zwischen Rhein und Donau in eine Eiswüste verwandelt.

Zunächst war es dicker Eisbrei aus Eisschollen und Schnee der auf der Nordstrecke des Kanals den Schiffsverkehr beträchtlich behinderte. Eisbrecher der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ermöglichten noch über Weihnachten den meisten Schiffen die Passage des MDK. Problematisch gestalteten sich die Schleusenein- und -ausfahrten, da sich hier die Eismengen stauten. Vielfach leisteten die Eisbrecher hierbei Schlepphilfe. Die aufgrund der anhaltenden tiefen Temperaturen zunehmende Verschärfung der Eislage führte dazu, dass zunächst Ende Dezember Schubverbände über 170 Meter Länge die Fahrt einstellen mussten. Mit Beginn des neuen Jahres wurde schließlich die gesamte Schifffahrt auf dem MDK eingestellt. Übereinander geschobene Eisschollen mit Eisdicken über einem Meter und zugeeiste Schleusen erlaubten kein Durchkommen mehr. Zunächst waren es 21 Schiffe die von der Sperre betroffen waren.

Mit einsetzendem Tauwetter kamen auf dem Kanal erneut die drei leistungsstarken Eisbrecher der WSV, von GRASSMANN, FRANZ HESSELBERGER und ANGERMÜNDE, zum Einsatz um die Eisdecke aufzubrechen und mit der aufgrund der gestiegenen Temperaturen inzwischen erwärmten Luft zu belüften.

Am 10. Januar wurden erste Testfahrten mit kleineren Motorgüterschiffen und Eisbrecherunterstützung durchgeführt. Am 11. Januar konnte die Schifffahrt allgemein auf dem MDK mit weiterer Eisbrecherhilfe wieder freigegeben werden.

Nach glücklicher Passage des Kanals erwartete die von der Donau kommenden Schiffe jedoch erneut eine Zwangspause. Nun war es das Hochwasser des Mains das eine Weiterfahrt zum Rhein verhinderte. Auf der Donau wurde der höchst schiffbare Wasserstand (HSW) bisher nicht erreicht.

Am Oberrhein und Neckar war Eis kein Thema. Die rasche Schneeschmelze mit starken Regenfällen führte jedoch am Neckar schnell zu Hochwasser was am Freitag dem 7. Januar zur Einstellung der Neckarschifffahrt führte. Am Wochenbeginn waren die Neckarpegel wieder fallend und die HSW-Marken zur Wochenmitte bis auf den Pegel Heidelberg unterschritten. Desgleichen auf der Mosel. Am Main steigt das Wasser dagegen noch deutlich und liegt weit über den HSW-Marken. Am Oberrhein wurden die

Pegel die zur Schifffahrtseinstellung führen nicht erreicht. Die von den Wetterämtern angekündigten weiteren Regenfälle dürften zu einem erneuten Ansteigen der Pegel führen und lassen eine Entspannung vor der dritten Kalenderwoche nicht erwarten.

Bereits im Dezember war am Neckar und Main die Schifffahrt mehrere Tage wegen Hochwasser eingestellt, wovon eine größere Zahl von Schiffen betroffen war. Am Neckar kam es bei diesem Hochwasser zur Beschädigung einer Wehrwalze am Stauwehr Neckarzimmern. Zum Einbringen eines Notverschlusses bedarf es nach Rückgang der derzeitigen hohen Wasserabflüsse einer Absenkung des Wasserspiegels in der Stauhaltung Neckarzimmern was zu einer weiteren Beeinträchtigung der Neckarschifffahrt führen könnte. ■



Eisbrecher ANGERMÜNDE des WSA Schweinfurt, Bj. 1958 in Brandenburg als EINHEIT für die VEB Binnenreederei der DDR, 560 PS, 30,10 x 7,35 m. Seit 1990 nach Umbau beim WSA Schweinfurt. Foto: K. Krüger



Zur Verstärkung unseres Korrespondententeams suchen wir

drei schreibgewandte Binnenschiffer/innen  
für Reportagen von Bord und aus den Häfen.

Wir werden die Rubriken „Von Bord“ und „Aus den Häfen“ mit einer der nächsten Ausgaben starten und brauchen dazu ihre Unterstützung.

Sie müssen noch keinen professionellen und journalistischen Schreibstil besitzen, wir helfen Ihnen bei der Themenfindung und bei Ihren ersten Beiträgen.

Sie brauchen einen PC oder Laptop an Bord, eine Internetverbindung (z.B. UMTS), ein Textprogramm, eine Digitalkamera und ein Mailprogramm - und Spaß am Schreiben.

Selbstverständlich erhalten Sie ein Honorar für Ihre Beiträge.

Trauen Sie sich! Ihr Kontakt:

Friedbert Barg, Herausgeber [Schifffahrt-online.de](http://Schifffahrt-online.de)

Tel. 0211-383683 · Fax 0211-383684 · [mail@schifffahrt-online.de](mailto:mail@schifffahrt-online.de)

Die Fachzeitschrift im Internet

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

# Schifffahrt online

Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Den Link zur jeweils aktuellen **Schifffahrt online** erhalten über 6.000 Adressaten in 18 europäischen Binnenschifffahrtsländern: Deutschland, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Schweiz, Österreich, Polen, Slowakei, Tschechien, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Moldawien, Ukraine und Russland.

Mit **Schifffahrt online** sind Sie immer auf dem neuesten Stand.



Die Veranstaltung soll zu einer möglichst objektiven und sachkundigen Darstellung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt beitragen

## ZKR-Workshop in Straßburg zu den CO2-Emissionen der Binnenschifffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wird am 12. April 2011 in Straßburg einen Workshop zu den CO2-Emissionen der Binnenschifffahrt veranstalten. Dabei soll insbesondere die Frage „Wie sind CO2-Emissionen zu messen und wie zu mindern?“ beantwortet werden.

Die Bestimmung des Umfangs der CO2-Emissionen der Binnenschifffahrt und Maßnahmen zu deren Reduzierung sind die hochaktuellen Themen eines Workshops, zu dem die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung am 12. April 2011 nach Straßburg einlädt. Der Workshop soll zu einer möglichst objektiven und sachkundigen Darstellung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt beitragen. Dies scheint besonders dringlich, da aktuelle Studien für die verladende Wirtschaft und die Politikberatung Emissionswerte verwenden, die die in den letzten Jahren von der Binnenschifffahrt erreichten Effizienzsteigerungen nicht zu berücksichtigen scheinen. Der Workshop ist auch ein wichtiger Meilenstein der aktuellen Aktivität „Klimawandel und Rheinschifffahrt“ der ZKR. Die Aktivität resultiert aus dem Entschluss der internationalen Staatengemeinschaft, Maßnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen zu ergreifen, und soll das Schifffahrtsgewerbe bei der Umsetzung derartiger Maßnahmen unterstützen.

Im Einzelnen werden die Workshopteilnehmer die folgenden Themen behandeln:

1. Messung / Menge der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt (Emissionsfaktoren, Carbon Footprint),

2. Möglichkeiten der Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt,
3. Etablierung einer von der ZKR geplanten Plattform zum internationalen Informationsaustausch zu Klimawandel und Binnenschifffahrt.

Die wichtigsten Ziele des Workshops sind

- die Dokumentation des aktuellen Kenntnisstands,
- das Feststellen möglichen zusätzlichen Forschungsbedarf,
- die Synchronisierung der Arbeiten der verschiedenen nationalen und internationalen Institutionen, die sich mit dem Thema befassen.

Zielgruppe des Workshops sind Experten aus Unternehmen und Wirtschaftsverbänden des Schifffahrtsgewerbes, des Schiffbaus und der Schiffsausrüstung, aus Forschungseinrichtungen sowie aus nationalen Verwaltungen und internationalen Organisa-

tionen, die sich mit Fragen der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt befassen. Diskutiert werden auch alternative Kraftstoffe und Antriebskonzepte, die zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen beitragen werden.

Die Ergebnisse werden publiziert und für Entscheidungsträger in Wirtschaft, Verwaltung und Politik aufbereitet werden. Die ZKR geht davon aus, dass dieser Workshop entscheidende Impulse für aktuelle und künftige Arbeiten zu den Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt geben wird.

Die ZKR erhebt keine Teilnahmegebühren. Die Teilnehmerzahl ist jedoch begrenzt. Ende Februar wird die ZKR das Programm des Workshops und ein Anmeldeformular auf ihrer Webseite [www.ccrzkr.org](http://www.ccrzkr.org) publizieren.

Die ZKR nimmt Fragen und Anregungen zu dem Workshop gerne per Email unter [co2-iwt@ccr-zkr.org](mailto:co2-iwt@ccr-zkr.org) entgegen. ■



**Ihr Spezialist  
auf allen Gebieten  
der Transport- und  
Schiffsversicherung**

## CARL REHDER GMBH

Assekuranz- und Schiffsmakler  
optimierter Deckungskonzepte, verbunden mit einer intensiven Betreuung jedes einzelnen Kunden.

Langjährige Erfahrung und die über das Seegeschäft erworbenen internationalen Kontakte ermöglichen es, Versicherungsschutz zu optimalen Bedingungen und vorteilhaften Konditionen auf allen nationalen und internationalen Märkten einzukaufen.

Eine qualifizierte Schadenabteilung garantiert eine einfache und schnelle Abwicklung.

**CARL REHDER GMBH**  
Assekuranz- und Schiffsmakler  
D - 21218 Seevetal (Hittfeld)  
Tel.: +49-4105-77028-0  
Fax: +49-4105-77028-22



Bei uns  
können Sie sicher  
vor Anker gehen!

Von ihren Büros in Seevetal (Hittfeld) und seit Anfang 2008 auch von Zwijndrecht in den Niederlanden aus sowie durch ihre Repräsentanzen in Amberg, Magdeburg, Haren (Ems), Regensburg betreut die seit 1920 bestehende Firma CARL REHDER mit aktuell mehr als 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Kasko-, P&I- (Haftpflicht) und Ausfallversicherung von Kunden aus den Bereichen Seeschifffahrt, Flussschifffahrt und Fischerei.

Ein weiterer Betreuungsschwerpunkt ist der Bereich der Transport-Warenversicherung. Hier vermittelt die Firma Einzel- bzw. Generalpolicen, unter denen Güter aller Art von und nach allen Plätzen der Welt versichert sind.

Das wichtigste Ziel des Unternehmens ist die Entwicklung individueller,

[info@Carl-Rehder.de](mailto:info@Carl-Rehder.de)  
[www.Carl-Rehder.de](http://www.Carl-Rehder.de)

Die Neckar-Bootsbau Ebert GmbH ist auf schnelle und anspruchsvolle Sonderfahrzeuge spezialisiert

## Polizeistreifenboote und Feuerlöschfahrzeuge vom Neckar

Von Helmut Betz

Die Bootswerft Neckar-Bootsbau Ebert GmbH im hessischen Vierburgenstädtchen Neckarsteinach ist besonders innovativ und spezialisiert auf die Konzeption und den Bau von technisch anspruchsvollen und schnellen Sonderfahrzeugen mit einer Länge bis 25 Meter. Beim Bau von Streifenbooten der Wasserschutzpolizeien, Einsatzfahrzeugen für Feuerwehren, Technisches Hilfswerk, Personenfähren und anderen Sonderfahrzeugen hat die Werft reiche Erfahrung. Es wurden bisher weit über hundert dieser Boote für Behörden, Berufsschifffahrt oder Yachtliebhaber vom Stapel gelassen.

Die Werft wurde 1958 von Heinrich Ebert gegründet und wird nunmehr in der dritten Generation von dem 37jährigen Dipl. Maschinenbau- und Schiffbauingenieur Martin Ebert geleitet. Dessen Vater, Dipl. Ing. Peter Ebert stand dem Unternehmen bis 2006 vor. Die Belegschaft besteht derzeit aus acht Mitarbeitern. Das Werftgelände am Oberwasser der Schleuse Neckarsteinach grenzt unmittelbar an die Schiffswerft Philip Ebert & Söhne. Einer dieser Söhne war Heinrich Ebert der sich 1958 selbständig machte. Die Bootswerft umfasst 4.000 qm Werftfläche, eine Schiffbauhalle mit einer 50 t Helling und Kran, komplett ausgestattete Werkstatt, Konstruktionsbüro mit modernster Einrichtung, Winterlager für Sportboote mit 30 Stellplätzen. Seit etwa 40 Jahren hat sich die Werft zunehmend der Verarbeitung von Aluminium-Werkstoffen zugewandt, die beim Bau von Rümpfen und Aufbauten inzwischen einen Anteil von fast 100 Prozent erreichen. Entwurf und Konstruktion der Boote werden ausschließlich im eigenen Konstruktionsbüro durchgeführt. Darüber hinaus ist die Werft auch beratend tätig. Der Innenausbau der Boote, Schreinerarbeiten, erfolgt durch die Fachfirma Schreinerei Motsch in unmittelbarer Nachbarschaft zur Werft. Neben dem Schwerpunkt von Neubauten werden von der Neckar-Bootsbau Ebert auch alle anderen Arbeiten einer klassischen Bootswerft durchgeführt, wie Reparatur und Wartung von Booten, Motoren, Umbauten, Instandset-

zungen und Neumotorisierungen. Die Werft ist derzeit voll ausgelastet. Werkstatt und Büroräume wurden in jüngster Zeit erweitert und neue Arbeitskräfte eingestellt.

Die zwei jüngsten Polizeistreifenboote von der Neckar-Bootsbau Ebert wurden im Jahr 2010 bei der Wasserschutzpolizei in Baden-Württemberg in Dienst gestellt. Am 28. August im Rahmen des dreitägigen Mannheimer Hafenfestes das Polizeistreifenboot 3 der WSP-Station Mannheim. Zahlreiche Festbesucher wohnten der Feierlichkeit bei zu der Regierungspräsident Dr. Rudolf Kühner vom Regierungspräsidium Karlsruhe unter anderen auch Gäste aus Hessen, Rheinland-Pfalz und Frankreich begrüßen konnte. Zur Technik des neuen Bootes führte der Werftchef Martin Ebert aus, dass das Boot als Halbgleiter in Rundspant-Bauweise erstellt wurde. Der Baustoff besteht aus seebeständigem Aluminium mit guter Haltbarkeit und geringem Gewicht. Das Boot ist 17,70 m lang und 4,10 m breit. Der Tiefgang beträgt 0,96 m und die Verdrängung 19,00 Kubikmeter. Der Antrieb erfolgt über 2 Dieselmotoren MAN Typ D 2876 mit einer Leistung von 2 x 360 kW (490 PS) mit denen eine Geschwindigkeit von ca. 50

km/h erreicht wird. Die Steuerung erfolgt über eine Zweikreisrunderhydraulik mit 2 Flächenrudern, Flussautopilotanlage, wahlweise über Hebel oder Handrudder bedienbar. Der Einmannfahrstand ist mit modernem Tageslichtradar und Radarpiplotanlage mit GPS-Unterstützung ausgestattet. Als Explosionsschutz wird die Verbrauchsluft für Steuerhaus und Motorenraum in 3,50 m Höhe angesaugt. Sie versorgt den gesamten Innenraum mit Luftüberdruck und verhindert damit ein Eindringen gefährlicher Gase und Dämpfe. Zusätzlich kann beim Einsatz in Gefahrenbereichen die gesamte elektrische Anlage zur Vermeidung von Zündquellen abgeschaltet werden. Eine Auspuffdusche kühlt die austretenden Abgase der trocken ausgeführten Auspuffanlage. Eine Sprinkleranlage hüllt in Gefahrenlagen das gesamte Boot in einen schützenden Wassernebel und verdrängt gefährliche Stoffe von den Aufbauten. Schnellschussklappen im Ansaugtrakt schützen die Antriebsmaschinen vor entzündlichen Gasen und halten die Motoren auch in Extremsituationen einsatzfähig. Der Kommunikation und Dokumentation dienen zwei Funkgeräte für nautische Funkverkehrskreise, Funkgeräte für den digitalen und analogen Polizeifunk, AIS Transponder System zur Identifikation von Binnenschiffen, Telefon, Telefax, GPS, Wärmebildkamera, Tageslichtkamera, Festplattenrecorder zur Beweissicherung und Unterwasserortung (Side Imaging Sonar). Getauft wurde das neue Boot von Frau Isabel Rech, der Tochter des Innenministers von Baden-Württemberg. Es ist der sechste Bootsbaue von der Neckar-



Das neue Polizeistreifenboot 3 der WSP-Station Mannheim anlässlich der Taufe vor der imposanten Kulisse hochgestapelten Containerboxen des Mannheimer Containerterminals im Mühlauhafen.





Der Fahrstand des Polizeistreifenbootes 3 mit Tageslichtradar und Radar-pilotanlage mit GPS-Unterstützung.



Der Steuerborddiesel MAN Typ D 2876, Leistung 360 kW (= 490 PS) des Polizeistreifenbootes 3.

Bootsbau Ebert für die Wasserschutzpolizei-Dienststellen in Baden-Württemberg. Bereits am 28. April 2010 vollzog Susanne Verweyen-Mappus, Gattin des Ministerpräsidenten Stefan Mappus, den traditionellen Taufakt. des neuen typenähnlichen Polizeistreifenbootes 12 bei der WSP-Station Stuttgart.

Im Frühjahr 2009 und Herbst 2008 lieferte die Neckar-Bootsbau Ebert für die Wasserschutzpolizei in Rheinland-Pfalz die neuen Polizeistreifenboote WSP 4 für die WSP-Station Mainz und typengleich WSP 15 für die WSP-Station Koblenz. An die Wasserschutzpolizei Rheinland-Pfalz kamen damit von der Neckar-Bootsbau Ebert bisher 13 Polizeistreifenboote zur Auslieferung. Für die Hessische Wasserschutzpolizei baute die Werft bislang 10 Polizeistreifenboote.

#### Hilfeleistungslöschboot (HLB) HECHT

Im Frühjahr 2011 kommt von der Werft ein neues Hilfeleistungslöschboot (HLB) mit dem Namen HECHT für die Feuerwehr in Gernsheim/Rhein, mit Standort im Hafen Gernsheim, zur Auslieferung. Es ist ein Gemeinschaftsprojekt der Länder Hessen und Rheinland-Pfalz zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf dem Rhein.

Das 15 Meter lange Boot ist unter anderem mit modernster Löschtechnik, Hydraulikkran, Bugklappe und Wasserstrahlantrieben ausgerüstet.

#### Technische Daten des HLB HECHT

- 14,99 m lang, 5,00 m breit, Tiefgang 0,80 m, höchster Festpunkt über der Wasserlinie 4,50 m
- Wasserverdrängung einsatzbereit 22 Kubikmeter, Geschwindigkeit mind. 40 km/h

#### Besatzung

- Schiffstechnische Besatzung 3 Personen: Bootsführer, Bootsmann, Decksmann
- Feuerwehrtechnische Besatzung 6 Personen: Staffel 1/5

#### Schiffstechnische Ausrüstung

- Doppelmotorenanlage der Firma MAN, je 6 Zylinder, Leistung 412 kW
- 2 Wasserstrahlantriebe der Firma Hamilton mit hydraulisch gesteuerten Jet-Antrieben mit Edelstahlimpellern
- Bugklappe 2,30 x 1,50 m, elektro-hydraulisch zu betätigen
- Kraftstofftank aus Aluminium, 1.500 l
- Frischwassertank aus Kunststoff, 250 l
- Fäkalientank aus Kunststoff, 500 Liter
- Hydraulik-Falkran auf der BB-Seite: bei 9 m Ausladung Hubkraft von mind. 4,0 kN
- Explosionsschutz mit automatischer Ver-



Das neue Polizeistreifenboot 12 der WSP-Station Stuttgart anlässlich der Taufe im Stuttgarter Hafen.



Das im Bau befindliche Hilfeleistungslöschboot (HLB) HECHT für die Feuerwehr in Gernsheim am Rhein.

### Schulungskurse



**Großes Patent (Rheinschifferpatent)  
Radarpatent, Behördenpatent  
ADNR-Grundkurs, ADNR-Wiederholungskurs  
Chemie-Kurs, Gas-Kurs  
UKW-Sprechfunkzeugnis  
Radarpatent für Fähren  
NEU: Ersthelfer oder Sachkundiger in der  
Fahrgastschiffahrt. Auch vor Ort möglich.**

- Wir helfen Ihnen kostengünstig
- Wir berücksichtigen Ihre Zeitprobleme  
Anmeldung 8.30 - 9.30 Uhr

#### ATLAS Schifffahrt

Vinckeweg 19 · 47119 Duisburg  
Tel. (0203) 87 30 54 · Fax (0203) 8 16 10



HLB HECHT nach weiterem Baufortschritt auf der Neckar-Bootsbau Ebert GmbH



Das im Bau befindliche, künftig in Mannheim stationierte Feuerlöschboot METROPOLREGION 1 in der Werfthalle der Neckar-Bootsbau Ebert.

- riegelung der Außentüren in 2 Ex-Schutz-Stufen
- Kommunikationsmittel nautisch: 2 Rhein-funkanlagen
- Nautische Geräte: Fluss-Radaranlage mit integriertem Navigationssystem, Wendeanzeiger, Wetterstation mit Funkuhr und Temperaturanzeige, Windmessstation, Wassertemperaturanzeige, Bordsprech-anlage
- Einbruchmelde-Warnanlage bei Einbruch, Brand, Unterspannung und Bilgenalarm
- 24 V Bordnetz und Starternetz getrennt installiert
- Fluchtanlage: teleskopierbarer Lichtmast auf dem Evakuierungsdeck mit 4 x 2000 W
- Suchscheinwerfer: Hochleistungs-Ma-

- rinesuchscheinwerfer auf dem Steuerhausdach
- Bergeplattform am Heck des Bootes, abklappbar, etwa 0,3 m über der Wasserlinie

#### Feuerwehrtechnische Ausrüstung

- 2 Feuerlöschkreislumpen nach EN 1028-1-FPN 10-4000
- 1 Schaum- und Wasserwerfer mit einer Leistung von ca. 3.000 l/min und einer Wurfweite von 60 m am Hydraulikkran
- 1 Monitor mit einer Leistung von ca. 3.000 l/min und einer Wurfweite von 60 m auf der Steuerbordseite des Evakuierungs-decks
- Löschwasserabgabe Vordeck: 4 x B-

- Druckabgänge, 2 x C-Druckabgänge 1 x A-Wasser- und Schaumabgang, 2 x C-Schaummittel-Ausgänge für internen Betrieb

- Schaummittelbehälter 1.000 Liter
- Kommunikationsmittel: 2 Funkgeräte BOS FuG 8 b1, 1 tragbares Funkgerät BOS FuG 11b in aktiver Ladehalterung, UMTS-Handy mit Datenanschluss für den Laptop
- Druckzumischanlage nach DIN 14430 fest installiert; Schaumzumischrate von 0,1-3,0 %
- Geräteraum auf dem Vordeck für feuerwehrtechnische Ausrüstung, in kranbaren Rollwagen gelagert
- Evakuierungsdeck auf dem Dach des Mannschaftsraumes



Die 6 Zylinder MAN-Dieselmotoren mit je 412 kW für das HLB HECHT.

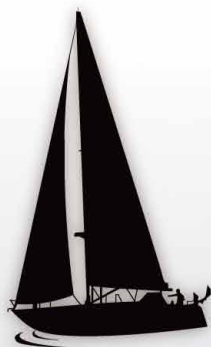
Fotos: Helmut Betz

Im Bau befindet sich bei der Neckar-Bootsbau Ebert ferner das Feuerlöschboot METROPOLREGION 1, ein Gemeinschaftsprojekt der Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, der Stadt Mannheim, der BASF Ludwigshafen und des Arbeitgeberverband Chemie Rheinland-Pfalz. Das 45 Tonnen verdrängende Boot entspricht dem Typ des Feuerlöschbootes EUROPA 1, das im Jahr 2007 von der Neckar-Bootsbau Ebert für die Feuerwehren Kehl/Strasbourg gebaut wurde.

Das neue Boot METROPOLREGION 1 kommt ebenfalls 2011 zur Auslieferung. Mit diesem Bootstyp wurden technische Akzente für den Bau künftiger Feuerlöschboote im Einsatz auf Binnengewässer gesetzt. Das Boot ist leicht, wendig, vielseitig konzipiert und bricht mit älteren Konzeptionen für Feuerlöschboote. ■



# BOAT SHOW



## 2011 China Guangzhou International Boat Show

### VENUE

China Import & Export Fair Pazhou Complex area A & Taigucang Wharf

### DATE

March 3rd to 5th, 2011

Contact: Guangzhou Grandeur Exhibition Service Co., Ltd

Email: [sales9@grandeurhk.com](mailto:sales9@grandeurhk.com)

Http: // [www.chinaboatshow.org](http://www.chinaboatshow.org)



Der Partikulier Robert Bell hat sein Schiff mit einem 12-Zylinder-Motor der 4000er Reihe von MTU ausgestattet

## An Bord der „Somnium Vitae“ zeigt der Ironmen seine Stärke

Die nachfolgende Reportage stammt aus der Feder von Lucie Dammann, Redaktionsleiterin des **MTU Reports** der MTU Friedrichshafen. Der Beitrag war zuvor im MTU Report 03/10 erschienen. Uns gefiel die Geschichte so, dass wir darum gebeten haben, sie auch in **Schiffahrt-online** veröffentlichen zu dürfen. fb

**S**o, ganz genau so muss das Leben eines wahren Ironmans aussehen. Lässig da sitzend, um ihn herum nichts als Eisen. Hans Robert Bell ist Binnenschiffer. Sein Schiff: aus Eisen. Seine

Ladung: ein Haufen Eisen. Sein Motor: eisenhart. Gerade fährt er auf der Mosel ins französische Nancy. Dort soll er 3.650 Tonnen rostbraunen Scheren- und Schredder schrott abliefern, den er in Koblenz aufgeladen hat. Entspannt sieht es aus, wie er auf seinem schwarzen Sessel im Steuerhaus seines Schiffes sitzt – vor ihm der Radarbildschirm, rechts das Navigationssystem und vorne die riesige Ladung Eisen. Dorthin geht auch sein Blick. Die linke Hand liegt auf seinem Bein, die rechte auf dem Joystick. Der klickt immer dann, wenn er ihn zum Steuern nach Steuerbord oder Backbord dreht, aber das hört Hans Robert Bell schon gar nicht mehr. Der linke Fuß liegt auf der Konsole. Da kommt Wohnzimmerstimmung auf. Hans

Robert Bell hat es sich gemütlich gemacht auf seinem Schiff, der „Somnium Vitae“.

### Ein Traum geht in Erfüllung

Somnium Vitae – das bedeutet Lebensraum. Und dieser Name erzählt auch die Geschichte des Schiffes. Schon als kleiner Junge hat Hans Robert Bell davon geträumt, einmal ein so großes Schiff zu steuern. Vor 21 Jahren ging dieser Traum – sein Lebensraum – in Erfüllung. So nannte er dann auch das Schiff. Damals war Hans Robert Bell 34 Jahre alt, aber als Binnenschiffer schon ein „alter Hase“. Sein ganzes Leben hat er auf Schiffen verbracht, denn die Bells sind eine wahre Binnenschiffer-Dynastie: Nicht nur sein Vater und sein Großvater waren Binnenschiffer, sondern auch noch fünf weitere Generationen zuvor. Den Rhein, die Donau, die Mosel oder die Weser kennt Hans Robert daher besser als seinen Heimatort Hirschhorn in Hessen, und entgegenkommende Schiffe erkennt er schon an der Silhouette. So auch die „Timo“, die kurz nach der Abfahrt in Koblenz entgegenkommt. „Da steuert bestimmt die Frau des Kapitäns, denn der hätte mich sonst schon längst angefunkt“,



Binnenschiffer mit Leib und Seele: Hans Robert Bell hat sein ganzes Leben auf dem Schiff verbracht. Als erster Kunde hat er nun den neuen MTU-Arbeitschiffmotor Ironmen getestet. Sein Fazit nach über einem Jahr im Einsatz: Der Motor läuft und läuft und läuft.

ist sich Bell sicher. Und tatsächlich, eine weibliche Fahrerin hebt erfreut die Hand, und beide winken sich zu. Doch es dauert keine Minute, bis ein rauschendes Piepen die Ruhe an Bord stört. Per Funk meldet sich der Kapitän der „Timo“. Die beiden kennen sich gut, begrüßen sich kurz und – während die beiden in entgegengesetzte Richtungen weiterfahren – sprechen sie über das Thema Nummer 1 unter den Binnenschiffern: die Wirtschaftskrise. Sie reden über Schiffe von Kollegen, die seit Wochen im Hafen liegen und auf neue Ladung warten.

### Vom Ironmen überzeugt

Die weltweite Wirtschaftskrise hat auch die Binnenschifffahrt hart getroffen und die Familie Bell hat nur eine Möglichkeit, ihre Kunden nicht zu verlieren: Zuverlässigkeit. „Wenn ich sage, dass ich am Samstag im Hafen von Metz bin, dann bin ich das auch“, bekräftigt Hans Robert Bell. Und einer hilft ihm dabei: Der MTU-Ironmen. Seit über einem Jahr fährt er den neuen Zwölf-Zylinder-Arbeitsschiffmotor der Baureihe 4000. Unten im Maschinenraum arbeitet dieser genauso zuverlässig wie der Schiffsführer oben im Führerstand – mindestens 16 Stunden am Tag. Außerhalb des Maschinenraums hört man ihn jedoch nicht. Dass Hans Robert Bell einen MTU-Motor in sein Schiff einbauen wollte, stand für ihn schon lange fest. „Warum in die Ferne schweifen, wenn das Gute liegt so nah“, scherzt er, wird dann aber ganz ernst und erklärt, „Der Ironmen-Motor ist aber auch technisch einfach der Beste seiner Klasse.“ Er gerät ins Schwärmen, wenn er vom ruhigen Lauf des Zwölfzylinders erzählt. „Früher verursachten die Ansaugeräusche der Turbolader immer ein lautes Pfeifen, doch das ist jetzt weg“, sagt er. Außerdem sei der Motor schon heute dafür vorbereitet, auch die Emissionswerte zu erfüllen, die in Zukunft kommen werden. „Das können die anderen nicht“, weiß Bell. Doch das allerwichtigste ist ihm, dass der Motor zuverlässig läuft. „Wenn mein Schiff nicht fahren kann, kann ich meine Kunden nicht zuverlässig bedienen, verliere Aufträge und irgendwann mein Schiff“, klärt Bell auf. Zusätzliche Sicherheit gibt ihm daher ein MTU Customized Care-Wartungsvertrag, über den sämtliche Wartungskosten abgedeckt sind.

„Das allergrößte ist aber, dass MTU auch unvorhergesehene Schäden übernimmt“, ergänzt er. Damit es dazu nicht kommt, hängen unter dem Führerstand von Hans Robert Bell zwei silberfarbene Kästen. Diese speichern alle wichtigen Motordaten und



Beim Schleusen muss jeder Handgriff sitzen: Die Matrosen Darek und Erik befestigen das Schiff an den Schleusenmauern.

geben sie über das Mobilfunknetz an den MTU-Server weiter. Mit diesem Remote-Service-System können MTU-Ingenieure die Motordaten überwachen und sofort reagieren, wenn etwas nicht stimmt. Hans Robert Bell kann damit nicht viel anfangen. „Diese ganze Elektronik verstehe ich nicht mehr. Mir ist nur wichtig, dass der Motor läuft“, schmunzelt er.

### Jeder Handgriff sitzt

In seinem Steuerhaus sitzt nun nicht mehr nur er, auch Sohn Joachim ist da. Er sprüht blaues Reinigungsmittel auf die Fenster. Na-

hezu artistisch muss er beim Fensterputzen um seinen Vater herumturnen, um diesen nicht bei der Arbeit zu stören. Joachim will die Tradition der Bells fortführen und auch Binnenschiffer werden – er ist dann die achte Generation. Dafür hat sein Vater das Schiff um 70 Meter verlängern lassen, denn nur so kann es auch in Zukunft wirtschaftlich betrieben werden. Noch darf Joachim die *Somnium Vitae* aber nicht steuern, denn das dazu nötige Schifferpatent – der Führerschein für Binnenschiffer – kann er erst im nächsten Jahr machen, wenn er 21 Jahre alt wird. Bis dahin hilft er als Matrose an Bord:



Er weist seinen Vater beim Schleusen ein, unterstützt beim Be- und Entladen, streicht die Schiffswände und putzt das Schiff oder die Fenster. Doch das Sagen hat der „Käptn“. So nennt Joachim seinen Vater auch. Denn das Wort Hierarchie wird groß geschrieben auf dem Schiff. Hans Robert Bell ist der unumstrittene Chef.

Er braucht nur zu nicken, und Joachim versteht, was passieren wird. So auch in diesem Moment. Schnell greift er sich ein Funkgerät und läuft die 170 Meter entlang der Ladebucht Richtung Bug. Bald ist er nur noch aus der Ferne zu erkennen, dafür ist seine Stimme aus dem Funkgerät zu hören. „60 vorne, 20 hinten, 30 voraus“, ertönt es. Die Somnium Vitae fährt jetzt nicht mehr mitten auf der Mosel, sondern in einer Schleuse, die nur ein paar Handlängen breiter ist als das Schiff selbst.

Joachim muss seinem Vater daher ganz genaue Anweisungen geben, damit dieser das Schiff sicher in die Schleuse navigieren kann. 60 Zentimeter ist die Somnium Vitae im vorderen rechten Teil noch vom Schleusenrand entfernt, hinten rechts sind es 20 Zentimeter und 30 Meter Abstand sind noch zum vorderen Ende der Schleuse. „30



Nicht nur ein Arbeitsplatz, sondern auch ein Zuhause: Hans Robert Bell ist Binnenschiffer aus Leidenschaft.

vorne, 10 hinten, 20 voraus“, ruft es ein paar „Steuerklicks“ am Joystick später. Und dann geht alles ganz schnell. Joachim und Darek, der zweite Matrose an Bord, klettern an Leitern die Schleusenwände hoch. Über ihren Schultern hängen die Tauen, mit denen sie

die Somnium Vitae an den Pollern oberhalb der Schleuse festmachen. Jeder Handgriff sitzt. Fehler können sich die zwei nicht erlauben, denn es dauert nicht mehr lange, bis das Wasser in die Schleuse schießt und das Schiff langsam nach oben steigt.



Zwei wahre Ironmen: Hans Robert Bell ist nicht nur ein „eisenharter“ Binnenschiffer. Auch sein Motor ist eisern: ein wahrer „Ironmen“.



### Familie ist das Wichtigste

„Wir sind perfekt eingespielt, und das muss auch so sein“, erzählt Joachim. Nachdem das Schiff aus der Schleuse gefahren ist, hat er es sich wieder im Führerstand des Schiffes neben seinem Vater gemütlich gemacht hat. „Jeder an Bord hat seine Aufgabe. Wer nicht mitarbeitet, schadet allen“, fährt er fort. Das unterstreicht auch Hans Robert Bell, der nachdenklich erzählt, auch schon einmal einen Matrosen rausgeschmissen zu haben, da der nicht ins Team gepasst habe. „Wenn irgendwas im Team nicht stimmt, merke ich das sofort“, so der Kapitän. Nach zehn Stunden Fahrt sitzt er immer noch entspannt auf seinem Sessel. Auch er scheint die Ausdauer eines Ironmensch zu haben. Nicht mehr der linke, sondern der rechte Fuß liegt jetzt auf der Konsole. Und eine Hand hält er nicht mehr am Fahrhebel, sondern an einer Kaffeetasse. Diese hat ihm seine Frau Astrid gebracht, die mit ihm auf dem Schiff lebt und jetzt hinter seinem Sessel auf einer Bank im Führerhaus sitzt. Auch sie hat die Füße hoch gelegt und schaut gedankenversunken aus dem



Bis Sohn Joachim das Schifffahrts - patent gemacht hat, arbeitet er als Matrose an Bord und unterstützt seinen Vater, den Kapitän.

Fenster. „Das mit Astrid und mir, das passt einfach“, erzählt er. Auch Astrid stammt aus einer Binnenschiffer-Familie und kann das

Schiff genauso steuern wie er. Ohne sie kann sich Hans Robert Bell ein Leben an Bord nicht vorstellen. Nur einmal standen



Somnium Vitae bedeutet Lebens - traum. Der Name ist Programm, denn solch ein Schiff zu besitzen war schon immer der Traum von Hans Robert Bell.





Pfiffi und Puffi, die beiden Hunde an Bord, sind immer dabei, wenn ihre Herrchen auf den Wasserstraßen Europas unterwegs sind.

die zwei vor der Entscheidung, ob Astrid dauerhaft an Bord bleibt – als sie sich entschieden, Kinder zu bekommen.

Fünf sind es, die jüngste Tochter Nicole ist 17, die älteste Stefanie 26. „Viele Frauen von Binnenschiffen ziehen ihre Kinder zu

Hause auf und der Mann bleibt allein an Bord zurück“, so Bell. Hans Robert und Astrid Bell entschieden sich aber für das Leben auf dem Schiff, auch wenn dieses Leben seine Tücken hatte: Die Wohnung am hinteren Ende des Schiffes ist zwar mit

90 Quadratmetern recht groß für eine Binnenschifferwohnung, doch zu siebt kann es dort auch eng werden. „Ich brauche aber meine Familie um mich“, sagt der Kapitän, der nicht nur der harte Chef, sondern auch ein stolzer Familienvater ist. An die Jahre, als die Kinder noch klein waren, erinnert er sich noch gerne. Da stand auf dem hinteren Deck eine Schaukel und seine Söhne saßen oft auf seinem Schoß und lernten, das Schiff zu steuern. Richtig schwer wurde der Abschied, als die Kinder mit sechs Jahren in die Schule mussten. Sie alle gingen auf ein Internat, doch jedes Wochenende holte Astrid sie mit dem Auto zurück aufs Schiff, damit die Familie wenigstens an den Wochenenden zusammen war. 65.000 Kilometer im Jahr ist sie dafür gefahren. „Ein wenig schlechtes Gewissen ist immer dabei, wenn man seine Kinder nicht bei sich haben kann“, sagt sie.

#### Probleme nur an Land

Doch die Liebe für das Leben auf dem Schiff hat immer gegen das schlechte Gewissen gesiegt. „Wissen Sie, hier an Bord fühle ich mich wie auf meiner eigenen Insel. Und die Probleme, die gibt es nur an Land“, erzählt Bell. Doch ganz ohne Probleme leben auch die Bells nicht an Bord ihres Schiffes. Der



Mittagszeit auf der Somnium Vitae: Astrid Bell bereitet das Essen für die Mannschaft vor. Doch sie ist nicht nur die Hausfrau auf dem Schiff, auch sie besitzt das Schifffahrtspatent und darf die Somnium Vitae steuern.

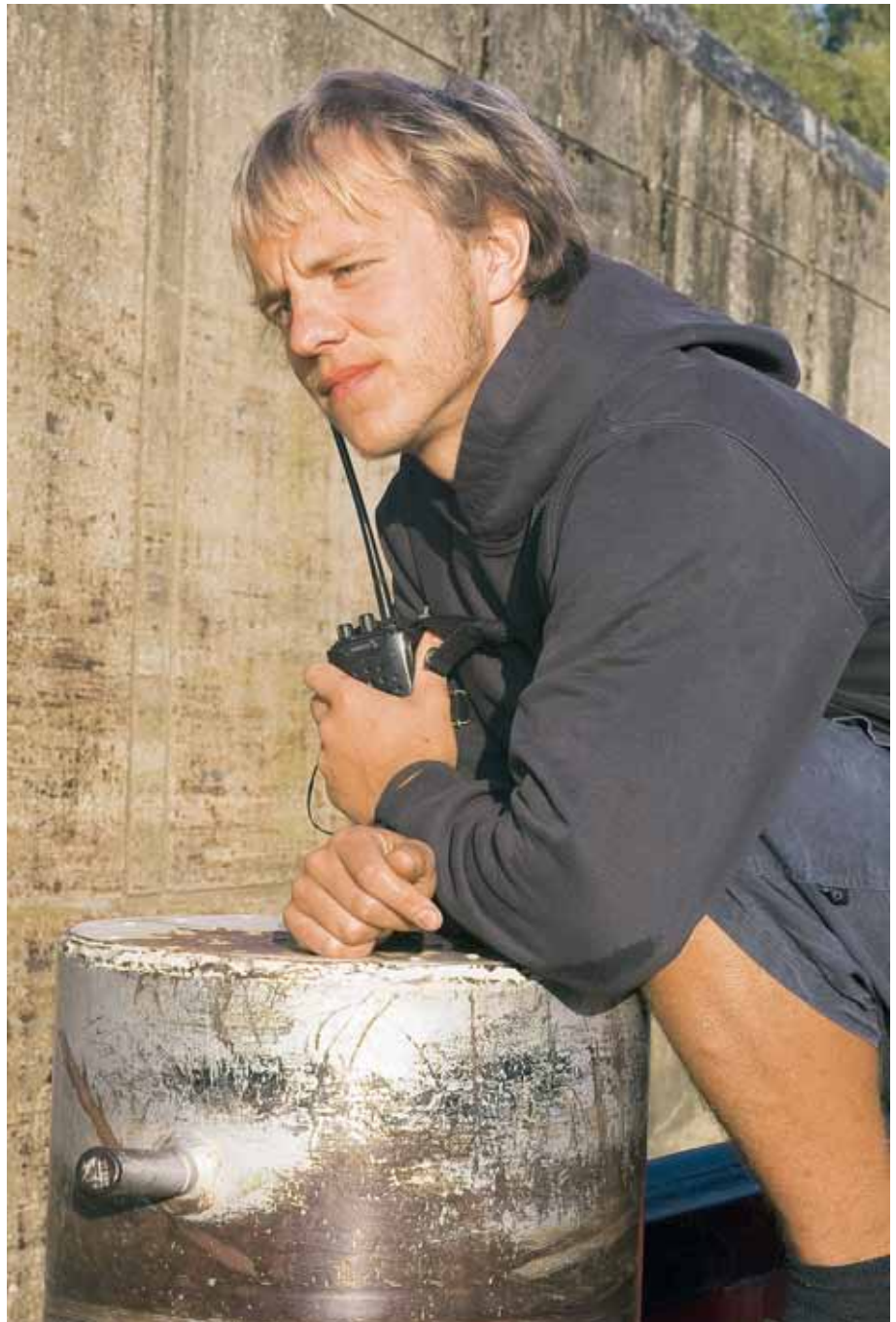


wirtschaftliche Druck und der Kampf um die Aufträge seien viel größer geworden, der Preisverfall auf dem Markt enorm. „Da hat uns auch der MTU-Motor geholfen, denn der verbraucht einfach weniger Kraftstoff als andere Motoren und dadurch haben wir weniger Ausgaben“, erläutert Hans Robert Bell. Davon hat er jetzt auch seinen Bruder – von Beruf natürlich Binnenschiffer – überzeugt. „Der wollte einen Japaner in sein Schiff einbauen und ließ sich auch von meinem Patriotismus nicht anstecken“, erklärt Bell. „Doch mein Argument, dass sich der Motor im Laufe der Jahre einfach rechnet, weil er viel sparsamer ist, hat ihn überzeugt“, sagt Bell. In den nächsten Monaten soll nun auch die „Navigare“ seines Bruders mit einem Ironmen-Motor von MTU remotorisiert werden.

### König und Königin

Nur wenige Meter von Hans Robert Bell entfernt, in der Küche der Sechs-Zimmer-Wohnung, sitzt Astrid Bell, die inzwischen die Bohnen für das Abendessen zubereitet, neben ihr Pfiffi und Puffi, die beiden drei Monate alten Bordhunde. Beim letzten Halt in Koblenz hat sie so viel eingekauft, dass die Küche aus allen Nähten zu platzen scheint. Das muss für die ganze nächste Woche reichen. Nur selten verlassen die Bells ihr Schiff für länger als einen Tag. „Trotzdem wird irgendwann der Tag kommen, an dem wir von Bord gehen“, weiß sie. Dann werden sie ihre 90 Quadratmeter große Wohnung auf der Somnium Vitae gegen ein kleines Häuschen im hessischen Hirschhorn eintauschen. So richtig vorstellen kann sich das noch keiner – außer der Käptn. Er freut sich auf das „normale Leben“ und hat schon viel vor.

Zusammen mit einem Freund hat er sich ein altes Fährschiff gekauft, das beide zusammen restaurieren wollen. Das große Schiff, die Somnium Vitae, soll dann Sohn Joachim zusammen mit seinem jüngeren Bruder übernehmen. Doch die sind sich nicht sicher, ob der Käptn jemals von Bord geht. „Das glaube ich erst, wenn es wirklich so weit ist“, lacht Joachim. „Wenn der mal zwei Tage nicht auf dem Schiff ist, hält er es doch kaum noch aus“, erzählt er augenzwinkernd. Und wenn man Hans Robert Bell auf seinem schwarzen Polstersessel sitzen sieht und das leise Klicken des Joysticks hört, dann ist es schwer vorstellbar, dass auf der Somnium Vitae der Käptn einmal ein anderer sein wird. Das Schiff ist sein Leben, sein Reich und seine Insel. „Hier bin ich der König, und meine Frau ist die Königin“, sagt er und schaut nach vorne. ■



„Dass er jemals von Bord geht, glaube ich erst, wenn es jemals soweit ist. Denn, wenn mein Vater mal zwei Tage nicht auf dem Schiff ist, hält er es ja kaum noch aus.“ - Zusammen mit seinem Bruder soll Joachim Bell neuer Käptn auf der Somnium Vitae werden, wenn seine Eltern von Bord gehen.

#### Der Ironmen als Antriebsmotor

Zylinder	8V	12V	16V
Leistung	746 kW - 1.000 kW	1.140 kW - 1.500 kW	1.520 kW - 2.240 kW
Kraftstoffverbrauch bei Nennleistung*	211 g/kwh	197 g/kwh	194 g/kwh

#### Der Ironmen als Genset-Motor

Zylinder	8V	12V	16V
Hertz/Umdrehungen	50 Hz / 1.500 U/min 60 Hz / 1.800 U/min	50 Hz / 1.500 U/min 60 Hz / 1.800 U/min	50 Hz / 1.500 U/min 60 Hz / 1.800 U/min
Leistung	760 - 1.040 kW	1.140 - 1.560 kW	1.520 - 2.240 kW
Kraftstoffverbrauch bei Nennleistung*	207 g/kwh	206 g/kwh	199 g/kwh

\* Der Verbrauch variiert je nach Motorausführung



## Sicherheitsstandards zahlen sich aus Neues Zertifikat für Kölner Häfen

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist seit Anfang Januar ein „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“. Das Unternehmen erhielt im Dezember von den Zollbehörden das Zertifikat AEO-F. Die HGK kann dadurch ab sofort grenzüberschreitende Güterverkehre schneller und vor allem deutlich einfacher abwickeln. Damit bestätigt das Hauptzollamt Köln als zuständige Verwaltungsbehörde die hohen Sicherheitsstandards der HGK. Diese kann zukünftig vereinfachte Zoll-Prüfungen beantragen oder durch Vorausanmeldungen den Verwaltungsaufwand verringern. „Diese Vorteile werden wir direkt an unsere Kunden weitergeben“, betont Cargo-Bereichsleiter Paul Schumacher und ergänzt: „Vor allem die grenzüberschreitenden Verkehre im Transit durch die Schweiz werden künftig spürbar vereinfacht. Das stärkt die Angebote der HGK auf dem europäischen Nord-Süd-Korridor zwischen den Häfen am Mittelmeer und der Nordsee.“ Neben dem Eisenbahngüterverkehr profitieren auch andere Bereiche des Unternehmens von dem neuen Zollstatus. Dies gilt vor allem für die Kölner Häfen sowie deren regionale Kunden mit Import- und Export-Sendungen nach Übersee. Ein Beispiel: Lieferungen in die USA unterliegen seit den Anschlägen vom 11. September 2001 einem aufwendigen, zollrechtlichen Verfahren. Für „Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“ (AEO) entfallen viele im Standardverfahren vorgeschriebene Auflagen, etwa das Röntgen von Containern im Verschiffungshafen. Das Zollverfahren wird so einfacher, schneller und günstiger. Den Zollstatus als „Authorised Economic Operators“ („Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“, kurz AEO) gibt es seit dem Januar 2008. Die Zertifizierung erfolgt durch das örtlich zuständige Hauptzollamt auf der Basis des europäischen Zollkodexes (ZK). Sie dient dem Schutz der internationalen Versorgungsketten sowie der EU-Außengrenzen. Den AEO-Status gibt es in zwei Teilen (AEO-C und AEO-S) sowie als Vollvariante AEO-F, welche die HGK erhielt. ■

## Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg

# Kein Baubeginn ohne die entsprechende Bewilligung

Seit 2005 sind Wissenschaftler mit den Voruntersuchungen für das Pilotprojekt Bad-Deutsch Altenburg beschäftigt. Die Planungsgrundsätze wurden von Ökologen, Wasserbau- und Schifffahrtsexperten sowie unter Einbindung der Nationalparkverwaltung gemeinsam entwickelt. via donau bittet am 26. Jänner 2011 Expertinnen und Experten zum Runden Tisch, um die Ziele und Maßnahmen des Pilotprojekts zu diskutieren. Das flussbauliche Gesamtprojekt und seine Pilotvorhaben gelten international als Vorzeigeprojekte im Zusammenhang mit der Einbindung verschiedenster Interessen in die Projektplanung.

### Schrittweises Vorgehen ermöglicht Lernen vom Fluss

Mit dem Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg möchte via donau auf rund drei Kilometern

zu prüfen. Der nächste Schritt liegt nun im Test des Verfahrens in einem kurzen Abschnitt der Donau. Durch dieses stufenweise Vorgehen wird das Verfahren ständig weiterentwickelt. Gleichzeitig werden die Risiken minimiert. Wie auch in den bereits realisierten fünf Pilotprojekten in der Nationalparkstrecke wird auch das Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg nur nach Vorliegen aller erforderlichen Bescheide umgesetzt.

Österreichs führende wissenschaftliche Experten für die Donau-Auen östlich von Wien waren an der Projektplanung beteiligt. Die Planungsmethoden entsprechend dem Stand der Technik. Das Gutachten von Prof. Nachtnebel wird derzeit von via donau geprüft. Sollte das Gutachten Planungsmängel aufdecken, werden diese im Gesamtprojekt selbstverständlich behoben.



Längeverschiedene flussbauliche Maßnahmen erproben, um die Eintiefung der Donau zwischen Wien und Bratislava nachhaltig und umweltverträglich zu stoppen. Besonders strömungsexponierte Bereiche der Stromsohle werden mit Donaukies im Durchmesser von 4 bis 7 cm gegen zu starke Erosion geschützt. Dieses in Österreich entwickelte Verfahren – die sogenannte Granulometrische Sohlstabilisierung – soll die Eintiefung hemmen und so die sinkenden Wasserspiegel stabilisieren.

Das Verfahren zur Sohlstabilisierung wurde zunächst anhand hydrodynamischer Computermodelle entwickelt. An der Technischen Universität Wien wurden über mehrere Jahre hinweg aufwändige Modellversuche durchgeführt, um die Eignung des Verfahrens

### Österreichs Wissenschaft stärkt via donau den Rücken

In einer gemeinsamen Petition sprechen sich über 140 WissenschaftlerInnen der Universität Wien, der Universität der Bodenkultur, der Technischen Universität Wien und des WasserClusters Lunz, für die rasche Umsetzung des Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg aus. Die Unterzeichner machen auf die Notwendigkeit aufmerksam, das Verfahren zur Sohlstabilisierung in einer Versuchsstrecke zu erproben. Sie machen auch deutlich, dass langfristig keine nachhaltige Alternative zu den geplanten Maßnahmen vorliegt.

via donau hat sich einer offenen Diskussion über Sachfragen nie verwehrt und wiederholt die Einladung zur Teilnahme am Runden Tisch am 26. Januar 2011. ■



## Warum ich katholisch bin.

Liebe Vereinskameraden und -kameradinnen, Freunde des Schifferstandes

Eigentlich ist nicht nur die Zeit vor Weihnachten Advent, sondern unser ganzes Leben ist Zeit der Erwartung, Advent. Erwartung der Geburt des Herrn, Erwartung aber ebenso des Kommens Christi als Herr der neuen Schöpfung.

Der Advent – Zeit der Erwartung – er sagt uns auch in den sonntäglichen kirchlichen Verkündigungen, wie und was und wen wir erwarten sollen und dürfen. Worauf wir hoffen können. So verkündete der 1. Advent in der Lesung aus den Propheten Isaias den Menschen im von Babylon belagerten Jerusalem, dass sie ihre Hoffnung auf Hilfe und Rettung nicht auf Waffen und politische Bündnisse setzen sollen, sondern allein auf ihren Bundesgott, Jahwe. Und warum sie nur auf ihn, den Bundesgott hoffen sollen, sagt uns die Verkündigung des 2. Advent: Weil das Wesen der Person Jahwes Gerechtigkeit und Erbarmen ist, und darum auch die Rettung der Stadt durch ihn geschehen kann.

Und am 3. Advent hören wir in den Worten des Propheten in der Lesung wie in den Worten Jesu im Evangelium, wie Gerechtigkeit und Erbarmen Gottes für uns Menschen aussehen – nicht nur die Rettung Jerusalems aus der Belagerung damals, sondern auch für uns Menschen heute, die wir den Retter aus aller Not und allem Elend erwarten durch das Kommen Christi, dem Offenbarwerden seiner Macht und Herrlichkeit: Indem ausgegrenzte, benachteiligte Menschen wieder in die Gesellschaft, besser, Gemeinschaft integriert werden:

Blinde sehen,  
Lahme gehen,  
Tauben können wieder hören,  
und Armen wird die Frohbotschaft verkündet.

Da fragen wir heute, im Zeitalter der Gesellschaft von Hartz IV, wo also niemand mehr verhungern muss in unserem Land:

Wer ist arm?

Ist arm der, der nur über die notwendigsten materiellen Mittel zur Lebensfristung verfügt – oder ist vom Christlichen aus gesehen und gewertet noch ärmer der Mensch, der Christus noch nicht gefunden oder wieder verloren hat:

Der Mensch – der Mensch, der nicht glaubt.

Sind da nicht auch wir aktiven Katholiken angesprochen, die wir uns so gerne als Füße und Hände Gottes auf dieser Erde, in dieser Schöpfung verstehen, dass wir mitsorgen müssen, dass Lahme gehen, Blinde sehen, Aussätzige rein werden können, und vor allem: dass Armen die Frohbotschaft verkündet wird, in Wort und in Tat?

Schwestern und Brüder im Herrn,

ich möchte hier nicht weiter auf die Möglichkeiten von ‚Adveniat‘ oder ‚Brot für die Welt‘ verweisen als ersten Schritt auf dem Weg aus der sozialen Ungerechtigkeit – ich möchte vielmehr verweisen auf die Notwendigkeit des eigenen, persönlichen Bekenntnisses in unserer heutigen heidnischen und materialistisch bestimmten Gesellschaft vor allen durch die Mitfeier des Sonntagsgottesdienstes – dem Bekenntnis zu Christus in seiner Kirche der Sünder – aber ohne die

Institution ‚Kirche‘ könnte die Botschaft Christi, die Hoffnung auf sein Kommen und die Rettung der Welt durch die Neuschöpfung weder verkündet noch weitergetragen werden.

Und auch dazu sind wir doch alle getauft und gefirmt (konfirmiert) worden.

Ohne Vereinsversammlung, ohne Besinnung auf die Quelle, Tod und Auferstehung Christi, kann die Gemeinschaft ‚Kirche‘ in dieser Welt nicht bestehen und ihrer Berufung, Aufgabe folgen:

Die Botschaft Jesu muss weitergesagt werden.

Für mich ein Grund, mit und in der Kirche weiterzuleben.

Werner Paquet



Folgendes Schreiben überreichte ich am 2. Dezember 2010 in Speyer unserem Verantwortlichen für die Binnenschifferseelsorge bei der Deutschen Bischofskonferenz:

Sehr geehrter Herr Weihbischof Georgens!

Zu Ihrem 60. Geburtstag wünsche ich Ihnen im Namen der St.-Nikolaus-Vereine Gottes Segen.

Verbinden möchte ich diesen Glückwunsch mit dem Dank für Ihre Verbundenheit mit der Schifferseelsorge.

Möge sie uns auch weiterhin erhalten bleiben.

Wir haben in diesen Zeiten wahrlich Ihre Unterstützung nötig.

...

Einen guten Advent und gesegnete Weihnacht wünsche ich Ihnen

Ihr

Hans Jörg, Präses



## Weihbischof Georgens ..

### ... feierte Geburtstag

Zu dieser Feier möchte ich einige eigene Eindrücke schildern. Eingeladen war ein Vertreter der Binnenschifferseelsorge für den 2. Dezember, 10.30 Uhr zur Heiligen Messe in der Kirche St. Ludwig, um 11.30 Uhr zum Empfang in der Aula des Bistums Hauses St. Ludwig und zum Mittagsimbiss im dortigen Speisesaal.

Zum Glück war an diesem Tag in Rheinhessen und der Pfalz das Wetter so, dass man gut nach Speyer kommen konnte. Mein Navi fand auch die Innenstadt, wollte mich aber unbedingt durch eine Fußgängerzone fahren lassen (wer kennt das Problem nicht?). Nachdem ich dreimal die gleichen Straßen gefahren war, parkte ich mein Fahrzeug im Halteverbot (Anliegerparken) und machte mich zu Fuß zur Kirche mit Hilfe des Navi auf den Weg. Doch es fand den Weg nicht. Nach mehrmaligem Fragen kam ich schließlich doch zur Kirche und erlebte einen schlichten aber sehr gut besuchten Gemeindegottesdienst, so wie er zur bescheidenen Art des Weihbischofs passt.

In der Aula des Bistums Hauses nebenan herrschte dann ein ziemliches Gedränge, denn jeder wollte dem Jubilar seine guten Wünsche sagen. Nur mit großer Mühe gelangte ich endlich bis zu ihm durch, nachdem ein vor mir gratulierender Herr ungefähr eine Viertelstunde auf den Weihbischof einredete und nicht bemerkte, dass er sich damit eine große Menge Feinde machte, mich auch. Insgesamt staunt man, welche umfangreichen Tätigkeiten Otto Georgens wahrnimmt, dabei wurde die Schifferseelsorge bei der Begrüßung noch nicht einmal erwähnt. Das holte er aber nach, als er sich am Schluss bedankte. Er hatte sich sichtlich über meine Anwesenheit gefreut. Umrahmt wurde die Feier von einem Streichquartett mit moderneren Stücken. Besonders herzlich ging es bei der Gratulation durch die Behinderten zu, für die er auch zuständig ist.

Es wurde spät. So habe ich mir den Imbiss (gekochtes Rindfleisch, Püree und Sauerkraut) geschenkt. Ich hatte ja auch gar keinen Hunger mehr. Hans Jörg

Seine Exzellenz, Herr Weihbischof, antwortete, auch uns:



**Weihbischof Otto Georgens**  
Webergasse 11  
67346 Speyer, 13. Dezember 2010  
Tel.: 06230/100-490  
Fax: 06230/100-492  
E-mail: weihbischof@bistum-speyer.de

**"Man kann dem Leben nicht mehr Tage geben, aber den Tagen mehr Leben"**  
(Cicely Saunders).

**Liebe Gratulanten!**

Anlässlich meines 60. Geburtstages haben Sie mir zahlreiche Glückwünsche zukommen lassen. Zeichen der Verbundenheit waren auch Ihre Geschenke sowie Ihre Spenden zum Kauf eines Schulbusses für die Behinderteneinrichtung der Sacred Heart-Schwestern in Indien.

Für alles danke ich Ihnen von Herzen, nicht zuletzt für die Zusage, mich auch weiterhin mit Ihrem Gebet und Ihrer Sympathie zu begleiten. Ich wünsche Ihnen eine gesegnete Advents- und Weihnachtszeit.

Gott erfülle uns im neuen Jahr mit Weisheit und Phantasie, die wir brauchen, um den Tagen, die uns von ihm geschenkt sind, mehr Leben zu geben.

In Dankbarkeit

*+ Otto Georgens*

Weihbischof

# Auch in diesem Jahr Schiffswallfahrt in Assmannshausen



Der Wetterbericht verhieß Fürchterliches: Glatteis, Schnee, Regen und Kälte. Die 54. St.-Nikolaus-Schiffswallfahrt in Assmannshausen fand trotzdem statt. Nur mit vielen Teilnehmern konnte man eigentlich nicht rechnen.

Auch Weihbischof Georgens, der sonst immer dabei war, musste wegen der Geburtstagsfeier im kleinen Kreis an diesem Tag absagen.

Dann kam noch eine Hiobsbotschaft: Es gibt keine Musik, denn von der Kapelle, die sonst spielte, waren so viele erkrankt, dass man sich entschloss, am Tag vorher abzusagen. Was sollte das werden? Der Gottesdienst um 10 Uhr war recht gut besucht, wie immer vom Chor gestaltet und von Präses Paquet mit Präses Hans Jörg, Ortpfarrer Franz Grote und Diakon Günther Barth zelebriert. Ein kleines Grüppchen setzte sich dann von der Pfarrkirche aus in Bewegung Richtung Nikolauskapelle. Dort standen aber schon mehr Leute. Es regnete auch nicht wie schon so oft (Warum muss

aber auch der Nikolaustag im Winter sein?), eine Fahnenabordnung, die sich zu spät an die Pfarrkirche verirrt hatte traf auch noch ein. So zogen wir mit unserer Nikolausstatue und zwei Reliquien des Heiligen zu den wartenden Schiffen auf Wunsch der Ausrichter mitten durch den Weihnachtsmarkt.

Dort erwartete uns noch eine größere Anzahl Teilnehmer aus Bingen, die mit ihrem Pfarrer wie jedes Jahr gekommen war. Die Fahrt ging nun stromaufwärts bis zur Nikolauskapelle bei Strom-Kilometer 530, wo Präses Paquet Gebet und Segen über den Strom und alle, die unsere Flüsse befahren, sprach. Mit der Nikolausreliquie wurde dann das Segenszeichen gemacht, bevor es wieder nach Assmannshausen zurück ging. Eine beachtliche Prozession bildete sich dann und ging mit heiteren Gesprächen wieder mitten durch den Weihnachtsmarkt zur Kapelle. Die Andacht dort war nicht allzu lang. So konnten alle Teilnehmer, unter denen auch der Bürgermeister von Rüdesheim war, der dafür mehrere Termine absagte, wieder zum Schiff, zum Auto, in die Gaststätten oder einfach nach Hause gehen.

Es wurde trotz der Einschränkungen eine rundum schöne und heitere Sache. Es muss ja auch nicht todernst zugehen, wenn wir unseren Schutzpatron feiern, schließlich ist er schon in Gottes ewiger Freude und der Patron der Kinder, die sich über ihn freuen, besonders aber über eine ziemlich große Tüte, die sie als Zeichen der Güte des Heiligen und seines Personals im Verein bekamen.

Hans Jörg

## +++ TERMINE +++ TERMINE +++ TERMINE +++ TERMINE +++

Sonntag	2. Januar 2011 örtliche Schifferwallfahrt Kamp-Bornhofen 11.15 Uhr Hl. Messe		Sonntag	10. April 2011 Jubiläumsveranstaltung »20 Jahre SV Karlstadt« 10.00 Uhr Hl. Messe anschl. Versammlung auf der „MS Bacchus“ mit Ehrungen und Mittagessen	
Freitag	7. Januar 2011 Jahreshauptversammlung SV Haren		Montag	25. April 2011 - Ostermontag Schiffer-Frühstück St.-Nikolaus-Schiffverein Ruhrort	
Samstag	8. Januar 2011 Jahreshauptversammlung SV Dorfprozelten 9.00 Uhr Messe und Versammlung 19.30 Uhr Schifferball im „Stern“		Freitag	6. Mai 2011 Beginn der »Bari-Wallfahrt«	
Freitag	28. Januar 2011 Jahreshauptversammlung FSV Kamp-Bornhofen 17.00 Uhr Hotel „Rheingraf“ Kamp-Bornhofen		Sonntag	29. Mai 2011 Wallfahrt und Versammlung Kamp-Bornhofen »Interessengemeinschaft der St.-Nikolaus-Schiffvereine« 10.00 Uhr Sammeln am Flaggenmast 11.15 Uhr Hl. Messe in der Wallfahrtskirche ca. 12.00 Uhr gemeinsames Essen 14.00 Uhr Versammlung der Interessengemeinschaft Wirt“	} im Hotel „Singender“
Samstag	12. März 2011 ARGE-Versammlung der Niederrheinischen Schiffervereine in Minden		Freitag	19. August 2011	
Sonntag	20. März 2011 11.15 Uhr Hl. Messe ca. 12.00 Uhr gemeinsames Essen, anschließend ca. Stolz 14.00 Uhr Bezirksversammlung, Bezirk III - Mittelrhein Winkel	} auf der „Robert Anleger	bis Montag	22. August 2011 Hafenfest in Ruhrort	
Freitag	25. März 2011 19.30 Uhr Jahreshauptversammlung St.-Nikolaus-SV Ruhrort in der Taverne im Deutschen Haus		Sonntag	25. September 2011 Bezirksversammlung, Bezirk II - Maingebiet Dorfprozelten	
Sonntag	3. April 2011 10.00 Uhr anschl. Bezirksversammlung, Bezirk I - Neckar-Oberrhein Haßmersheim Hl. Messe Versammlung im Gasthaus „Adler“		Samstag	8. Oktober 2011 Bezirksversammlung, Bezirk Niederrhein Teil Haren/Ems	
			Freitag	4. September 2011 Bezirksversammlung, Bezirk Niederrhein Teil Ruhrort	
			jeder 1. Montag im Monat	offener Monatstreff ab 19.00 Uhr des St.-Nikolaus-Schiffvereins Ruhrort „Taverne im Deutschen Haus“	

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

Arbeitsstelle der  
Katholischen  
Binnenschiffer-  
seelsorge  
„Order“  
Zwischen Strom und Kai  
  
www.schiffahrt-online.de

Herausgeber und Verleger:  
Kath. Schifferseelsorge  
47119 Duisburg  
Fabrikstraße 16  
Telefon: (0203) 82973  
Telefax: (0203) 81792  
E-Mail: kdruck@arcor.de  
Redaktion: Pastor Werner Paquet  
Schifferseelsorge

Kath. Schifferseelsorge  
47119 Duisburg-Ruhrort  
Fabrikstraße 16  
Volksbank Rhein-Ruhr eG,  
Konto-Nr: 5315061222,  
BLZ 350 603 86

Wortbeiträgen sowie ideell un-  
terstützen.

Die Redaktion bittet um recht-  
zeitige Angabe von Terminen!

An dieser Stelle danken wir al-  
len, die die »Order« mit Bild- und  
Redaktionsschluss für die  
„ORDER“ II/2011, 2. Februar 2011



