

# Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

## Netzstruktur Wasserstraßen

BDB verärgert über das Vorgehen des Bundesverkehrsministeriums

Seite 10

## Erneuerbare Energie

Der Hafen Magdeburg an der Elbe ist der erste Hinterlandhafen als Greenport

Seite 12-13

## Katholische Schifferseelsorge

Nachrichten der St.-Nikolaus-Schiffvereine in dieser *Schifffahrt-online* Ausgabe

Seite 37-41



**Neu: Alle schiffsbezogenen  
Haftungsrisiken: Ein Vertrag!**

## Die Transport- und Haftpflichtversicherung der esa EuroShip.

Als Kompetenzcenter der Allianz für Schiffsversicherungen und langjährig verlässlicher Partner der gewerblichen Binnenschifffahrt bietet **esa** ab sofort **die neue T + H Versicherung**. Neben topaktuellen Bedingungen und der wichtigen Ökohaftung sind jetzt sämtliche schiffsbezogenen Haftungsrisiken in einem Vertrag gebündelt.

Weitere Informationen bei Ihrem Versicherungsfachmann, per Telefon: +49 (0) 71 36 . 9513. 313 oder unter:

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

Ein Unternehmen der Allianz 



# Den Fortschritt erleben.

## Liebherr FCC Baureihe - Festinstallierter Hafenkran für den Einsatz im Binnenhafen.

- Schlanke Krankonstruktion ideal für schmale Kaianlagen
- Nur punktuelle Versteifung der Kaianlage erforderlich

*Universell einsetzbar mit Haken,  
Spreader oder Motorgreifer!*



**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

**... und da verkündet er - ohne die Beteiligten auch nur ansatzweise nach ihrer Meinung zu fragen - eine Neuklassifizierung der deutschen Binnenwasserstraßen.**

## Weiß der Minister eigentlich, was er da entschieden hat?

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) ist zu Recht verärgert, die FDP-Bundestagsfraktion trifft mit ihrem Brief an den Bundesverkehrsminister den Nagel genau auf den Kopf und die SPD-Fraktion fordert, dass endlich alle Beteiligten an den Tisch müssen.

Entweder das Ganze ist ein riesiges Missverständnis - oder Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer verstößt wirklich gegen alle parlamentarischen Regeln und hat über den Kopf der von uns allen gewählten Volksvertretern hinweg Entscheidungen nach Guts-herrenart getroffen. Und das steht ihm schlicht und einfach nicht zu.

Da beantwortet Ramsauer nicht die Fragen der SPD-Fraktion zum Stand von Verkehrsprojekten in Baden-Württemberg, obwohl er gesetzlich zu ihrer Beantwortung verpflichtet ist, und da verkündet er - ohne die Beteiligten auch nur ansatzweise nach ihrer Meinung zu fragen - eine Neuklassifizierung der deutschen Binnenwasserstraßen.

Vielleicht bleibt aber auch zu betrachten, dass Minister ja sehr auswechselbar sind und durchaus von einem Fachbereich in den anderen wechseln - oder gewechselt werden. Die Frage der fachlichen Qualifikation steht dabei nicht immer im Vordergrund.

So mag es sein, dass Dr. Peter Ramsauer - im Klartext gesprochen - gar nicht wirklich weiß, was er da als Minister unterschrieben und damit entschieden hat, denn ausweislich seines Lebenslaufes hatte der gelernte Müller und spätere Doktor der Staatswissenschaften vor seinem Amt als Bundesverkehrsminister nie sehr direkt mit Verkehrsfragen zu tun.

Und wohin führt uns das also? Richtig. Zu hohen und leitenden Ministerialbeamten, die ihrem Minister zuarbeiten. Nur auf diesen - und natürlich den darunter liegenden - Fachebenen kann ein Detailwissen vorhanden sein, das es ermöglicht, die rund 7.350 km Binnenwasserstraßen in der von Ramsauer vorgelegten Art neu zu klassifizieren.

Auf der Internetseite des Bundesverkehrsministeriums heißt es zum deutschen Wasserstraßennetz: „Zum Hauptnetz (.. der Binnenwasserstraßen ..) mit circa 5.100 Kilometern (Wasserstraßenklasse IV und höher) zählen die Magistralen Rhein (mit den Nebenflüssen Neckar, Main, Mosel und Saar), Donau, Weser und Elbe sowie die verbindenden Kanalsysteme bis zur Oder und zur Donau.

Sie sind ein wesentlicher Bestandteil des „nassen“ Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) und sind dementsprechend leistungsfähig zu erhalten und zu gestalten. Vorhandene Engpässe sind im

Netz zu beseitigen, um dessen wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu erhöhen.“

Und weiter heißt es zum Binnenschiffsverkehr: „In Deutschland werden über die Bundeswasserstraßen jährlich Gütermengen von bis zu 240 Millionen Tonnen transportiert, mit einer Transportleistung von 65 Milliarden Tonnen-Kilometer. Dies entspricht fast 75 Prozent der Güterverkehrsleistung der Eisenbahnen bzw. circa 14 Millionen Lkw-Fahrten. Weiterhin werden im Binnenschiffsverkehr etwa 1,5 Millionen Container (TEU - Twenty Foot Equivalent Unit) befördert, was zusätzlich 700.000 Lkw-Fahrten entspricht. Damit leistet die Binnenschifffahrt einen bedeutenden Beitrag zur Bewältigung der Transportnachfrage und dies kostengünstig, termingetreu und umweltverträglich. Von der Binnenschifffahrt und den Häfen sind ca. 400.000 Arbeitsplätze abhängig.“

Wenn das Bundesverkehrsministerium nun alle Wasserstraßen, auf den weniger als 5 Millionen Tonnen transportiert werden, von der weiteren Förderung abschneiden will, ist das ein krasser Widerspruch zu dem, was es als eigene Zielsetzung so laut verkündet. Und weil die Um- und Neuklassifizierung besonders ostdeutsche Binnenwasserstraßen trifft, müssen sich dort die Unternehmen, Partikuliere und Binnenhäfen vom Bundesverkehrsministerium belogen und betrogen fühlen.

Staatssekretär Enak Ferlemann hat noch während des Parlamentarischen Abends des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen im Februar in Berlin gesagt, dass ja noch gar nicht alles wirklich beschlossen sei und dass man schon noch auf die Beteiligten zukommen werde. Nur hohles Gerede? Schade, gerade von Ferlemann hatten die meisten anderes erwartet.

Wenn es bei der Zusage des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer bleibt, wird er am 23. Mai 2011 anlässlich der Mitgliederversammlung des BDB in Berlin einen Vortrag zum Thema „Die Binnenschifffahrt im Fokus der Verkehrspolitik“ halten und danach auch in einer Diskussionsrunde zur Verfügung stehen.

Es bleibt abzuwarten, was der Bundesverkehrsminister dort verkünden und wie er seine Entscheidung - beziehungsweise die seiner Beamten - dort begründen wird.

Eines ist sicher, - bei der aktuellen Entscheidung darf es nicht bleiben. Einen Teil der - insbesondere - ostdeutschen Wasserstraßen von der Förderung auszuschließen, brächte zwangsläufig wirtschaftliche Probleme für die betroffene Region und den Verlust vieler Arbeitsplätze mit sich - und damit Kosten, die durchaus höher liegen können, als die gestrichenen Mittel. ■



## 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
ATLAS Schifffahrt	11
RHENUS Logistis	12
Rheinhäfen Karlsruhe	13
Carl Rehder GmbH Assekuranz	25
Zöller-Schifffahrt	17
Rheintank GmbH	17
Magdeburger Hafen GmbH	24
Hafen Mannheim	27
Druckerei Dünnwald	37

## Verkehrspolitik

- Bericht zur Reform der WSV offenbar in der Leitungsebene nicht vollständig bekannt. BDB erwartet von Minister Dr. Ramsauer Erklärung zu den Vorgängen in seinem Haus  
BDB verärgert über das Vorgehen des Bundesverkehrsministeriums 10
- Um Aufhebung des Erlasses gebeten und unmissverständlich erklärt, dass eine zustimmende Entscheidung über die Wasserstraßenkategorisierung im Parlament noch nicht erfolgt ist  
FDP-Abgeordnete schreiben an Ramsauer 10
- Beckmeyer: Ramsauer muss eine Zukunftskommission zur Infrastrukturfinanzierung einrichten
- SPD: „Minister verweigert sich der Reformdebatte“ 11

## Nachrichten

- Zwischen Deutschland, Rumänien und Griechenland  
Kombiverkehr bietet neue Verbindung über oberösterreichische Drehscheibe Wels an 6
- Royal neuer CFO bei Tognum  
Volker Heuer übergibt am 1.10.2011 an Joachim Coers 6
- **Schifffahrt-online Fotoserie:**  
**Schiffsbild des Monats: „Rhenus Schub 1“** 6
- Neuorganisation der niedersächsischen Wasserschutzpolizei  
Wilhelmshaven wird neues WSP-Zentrum 7
- Anmeldungen bis 6. April über das Internet  
Tag der Logistik in Neuss am 14. April 2011 7
- Führungswechsel bei der WSP Nordrhein-Westfalen  
Wolfram Elsner folgt auf Lutz Bauer 7
- Leercontainerverladung zwischen Rotterdam  
und Braunschweig 8
- Wer weiß etwas über „Rhenus 127“? 8
- Stromsteuer für Binnenschiffe sinkt 8
- ZSUK: 70 Frachtschiffe nehmen in Deutschland  
Auszeit bei technischen Nachrüstungen 9
- Joachim Holstein zum Vorstandsmitglied bestellt  
Seefeldt jetzt Vorstandsspecher der HTAG 9

## Rubriken

Editorial	3
Impressum	4

**Titelbild: TMS „Drobeta“ bei der Talfahrt auf dem Rhein vor Duisburg-Homberg.**

**Foto: Friedbert Barg**

## Impressum

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

# Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

in Fortführung von

## 4. Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

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 (mail@schifffahrt-online.de)

## Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Helmut Betz, Petra Grünendahl, Stefanie Lehnert, 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.

### Anzeigenleitung Deutschland

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

### Anzeigenleitung Österreich

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

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

## Schifffahrt

- Erneuerbare Energie und Hafenaktivität  
Magdeburg: Erster Hinterlandhafen als Greenport 12
- Lebhaftige Diskussionen während der zweiten Sitzung des beratenden Ausschusses des EU Projekts RISING  
Verwaltungsaufwand für die Binnenschifffahrt verringern 15
- Schulschiff RHEIN mit Schiffsjungen und -mädchen „On-Tour“  
Entspannungstour zur Marksburg 16
- Die Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam GmbH und ANSYS Germany GmbH verlängerten im Januar 2011 ihren Kooperationsvertrag
- Simulationssoftware für Ingenieur Anwendungen und Technologien 17
- **Schifffahrt-online** Serie:  
Geschichten aus der Schifffahrt (XVIII)  
Nebel am und auf dem Mittelrhein 18
- Gewässerunreinigung auf der Saale bei Bernburg  
Lkw-Hydraulikschlauch war Ursache 21
- Leitfaden „Abfalltransporte mit dem Binnenschiff“ aktualisiert  
Seminar am 14. April 21

## Häfen + Wasserstraßen

- 5. WSV Aschermittwoch des Magdeburger Wasserstraßen-Neubauamtes und des Wasser- und Schifffahrtsamtes Magdeburg  
Steigerung der Transportmengen auf der Elbe und auf der Kanalverbindung nach Berlin 24
- Umschlagrückgang in den Mannheimer Häfen nach Loreley-Schifffahrtssperre 25
- Gespräche zwischen Stadt und WSD zum Kanalausbau  
Keine Dauerbaustelle in Münster 26
- Fraunhofer Academy in Kooperation mit der Universität St. Gallen  
Berufsbegleitendes Studium Logistikmanagement 26
- Hafenausbau Godorf  
Neues Genehmigungsverfahren 27

## ORDER

Order zwischen Strom und Kai

In dieser Ausgabe erscheint die "Order" mit Nachrichten der Katholischen Schifferseelsorge und der Interessengemeinschaft der St.-Nikolaus-Schiffvereine als Bestandteil der im Internet veröffentlichten Zeitschrift "Schifffahrt-online". Seiten 37-41

- Duisport koordiniert  
Optimierung der brasilianischen Transportsysteme 27
- Am 23. April 2011 begannen die Arbeiten für den Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße (HOW), Scheitelhaltung, Baulos H1 (HOW-km 72+084 bis 74+685)  
Ziel ist es, die Fahrzeiten zu verkürzen und Kosten für die Schifffahrt zu senken 28
- Auch eine Beteiligung am Duisburger Hafen ist für den Dortmunder Hafen interessant: „Wenn der Bund seine Anteile veräußert, werden wir ein Angebot vorbereiten.“  
Die Kooperation ist auf einem guten Weg 30

## Schiffstechnik

- Wärtsilä startet Grossprojekt zur Entwicklung langsam laufender Gasmotoren  
Gasanwendungen für die Schiffsindustrie 22
- Der Auftragseingang stieg im Kerngeschäft im Geschäftsjahr 2010 um 27,5 % auf 2.830,5 Mio. Euro  
Tognum hat im 2. Halbjahr 2010 wieder Fahrt aufgenommen 23

## Kreuzschifffahrt / Fahrgastschifffahrt

- Verhandlungen und Abschlüsse mit Reisebüros, Veranstaltern und Organistoren von speziellen Flussreisen in aller Welt  
Die Zeichen in der Tourismusbranche stehen auf Wachstum 32-36



Einen vergnüglichen Abend verbrachten die Mitglieder der AG RiverCruise nach einem anstrengenden Messetag auf der ITB während der schon zur Tradition gewordenen und von Jens Huhse organisierten „Melrose-Party“. Foto: Stefanie Lehnert

## Zwischen Deutschland, Rumänien und Griechenland Kombiverkehr bietet neue Verbindung über oberösterreichische Drehscheibe Wels an

Die Frankfurter Kombiverkehr KG bietet Verbindungen von Rostock, Neuss, Duisburg und Ludwigshafen nach Rumänien und Griechenland an. In Zusammenarbeit mit dem Kombi-Operateur Intercontainer Austria (ICA) wird dabei ein Ganzzugkonzept umgesetzt, das die oberösterreichische Drehscheibe Wels zur effizienten Bündelung der jeweiligen Sendungsströme nutzt. Aus Deutschland eintreffende beziehungs-

weise nach Deutschland gehende Wechselbehälter, Sattelanhänger und Container werden dabei auf zielreine Züge umgeladen. Einmal wöchentlich fährt in beiden Richtungen ein Direktzug zwischen Wels und dem Railport Arad, welcher an der rumänisch-ungarischen Grenze in Curtici liegt. Außerdem verkehren zunächst einmal die Woche Direktzüge zwischen Wels und dem nordgriechischen Thessaloniki. ■

## Auditierung Ende vergangenen Jahres

### Contargo jetzt auch SQAS-zertifiziert

Contargo Ludwigshafen unterzog sich Ende des vergangenen Jahres erfolgreich der Auditierung gemäß dem „Safety & Quality Assessment System“, SQAS. Der Umschlagplatz steht glänzend da, ist er doch bereits seit einigen Jahren auch nach dem „International Ship and Port Facility Security Code“, ISPS, zertifiziert. ■

## Royal neuer CFO bei Tognum Volker Heuer über- gibt am 1.10.2011 an Joachim Coers

Der Antriebssystem- und Energieanlagen spezialist Tognum hat in der Aufsichtsratssitzung vom 14. März 2011 entschieden, dass Dieter Royal (47) zum 1. Oktober 2011 neues Vorstandsmitglied für das Ressort Finanzen und Unternehmensdienste wird.

Dieter Royal folgt Joachim Coers (45) als CFO, der ab 1. Oktober Volker Heuer (58) als CEO der Tognum-Gruppe ablöst. Wie bereits im April vergangenen Jahres mitgeteilt, beendet Volker Heuer dann seinen Vertrag und wechselt in den Ruhestand. ■

# Das Schiffsbild der Monats

- März 2011 -



„Rhenus Schub 1“ bei der Bergfahrt auf dem Niederrhein.

Foto: schiff.bild@gmx.de



## Neuorganisation der niedersächsischen Wasserschutzpolizei Wilhelmshaven wird neues WSP-Zentrum

Die Wasserschutzpolizei (WSP) in Niedersachsen wird neu organisiert. Das hat das Landeskabinett im vergangenen Oktober beschlossen.

Die Wasserschutzpolizei als Abteilung 3 der zentralen Polizeidirektion soll sich in Zukunft auf die Küste und die Seeschifffahrt konzentrieren. Die regionalen Polizeidirektionen werden die bisherigen Aufgaben im Binnenland übernehmen. Dies geht einher mit einer Personalreduzierung von derzeit 210 WSP-Beamten auf 130.

Zentraler Standort der WSP wird Wilhelmshaven. Hier wird ein neues Kompetenzzentrum entstehen, das alle wichtigen Abläufe koordiniert und steuert. Unter anderem wird von dort aus für ganz Niedersachsen die Aus- und Fortbildung im Zusammenhang mit wasserschutzpolizeilichen Aufgaben konzipiert sowie die Bootsbeschaffung und der einsatz koordiniert. Darüber hinaus ist das Kompetenzzentrum zentraler Ansprechpartner für alle Organisationen im Bereich der See- und Binnenschifffahrt.

Neben Wilhelmshaven wird es in Emden, Brake und Stade Standorte der Wasserschutzpolizei geben.

Die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben im Binnenbereich werden zukünftig durch die Polizeidirektionen Göttingen, Hannover, Lüneburg und Osnabrück von den Standorten Nienburg, Hannover, Scharnebeck und Meppen aus wahrgenommen.

Die Wasserschutzpolizeistationen in Papenburg, Norddeich, Oldenburg, Hameln und Braunschweig werden aufgelöst. ■

## Anmeldungen bis 6. April über das Internet Tag der Logistik in Neuss am 14. April 2011

Die Planung und Steuerung von Logistikketten umfasst nicht nur physische und informationelle Vorgänge. Vielmehr nimmt die Sicherheit von Personen, Einrichtungen und Beständen eine große Bedeutung ein, zumal sie in arbeitsteilig organisierten und damit schnittstellenintensiven Netzstrukturen ständig an Komplexität gewinnt. Dies erfordert neben dem Logistikmanagement ein umfassendes Sicherheitsmanagement, bestehend aus entsprechenden Sicherheitskonzepten, Sicherheitstechniken und Sicherheitsdienst-

leistungen. Einen Überblick und ersten Einblick in sicherheitsrelevante Themen in Logistikketten sowie praxistauglichen Lösungen soll mit der Veranstaltung „Sicherheit in Logistikketten“ gegeben werden.

Ort: "Pegelbar", Am Zollhafen 5, 41460 Neuss; Datum: Donnerstag, 14. April 2011.

Danach: Diskussion auf dem Rheinschiff „MS Riverstar“

Anmeldung unter [www.bvl.de/Regionalgruppen/Veranstaltungen/Anmeldung/Anmeldung?v\\_event\\_id=3523](http://www.bvl.de/Regionalgruppen/Veranstaltungen/Anmeldung/Anmeldung?v_event_id=3523) ■

## Führungswechsel bei der WSP Nordrhein-Westfalen Wolfram Elsner folgt auf Lutz Bauer

Nach rund 23 Jahren - genau 8.412 Tagen - bei der Wasserschutzpolizei (WSP) Nordrhein-Westfalen in Duisburg trat Polizeidirektor Lutz Bauer (61) am 1. März mit gemischten Gefühlen seinen wohlverdienten Ruhestand an. Fast 15 Jahre seiner Zeit bei der WSP stand an der Spitze. Unterbrochen wurde diese Zeit lediglich durch zwei Jahre, in denen er aufgrund der Umstrukturierung der Behörde in den 1990-er Jahren als Inspektionsleiter im Polizeipräsidium Duisburg tätig war. Abgelöst wurde er von Polizeidirektor Wolfram Elsner (54), der bis jetzt die Direktion Verkehr beim Polizeipräsidium Duisburg leitete. Gut gelaunt stellte Polizeipräsidentin Dr. Elke Bartels ihn den Dienststellenleitern der elf WSP-Wachen und des zentralen Kriminalkommissariates sowie Angehörigen der

Presse vor. Wolfram Elsner begann seinen polizeilichen Werdegang mit der Grundausbildung 1976 in Bochum, ging 1983 als Polizeikommissar nach Duisburg-Rheinhausen. Nach weiteren Stationen wie Stab und Leitstelle begann er 1989 die Ausbildung zum Polizeirat. Nachdem er erst die Funktion des Schutzbereichsleiters in Mülheim ausübte, ging er als Stabschef zum damaligen Präsidium der Wasserschutzpolizei. Nach einiger Zeit im Polizeipräsidium Düsseldorf und der Autobahnpolizei Moers wechselte Wolfram Elsner 2002 zurück nach Duisburg. Als Leiter der Polizeiinspektion im Duisburger Norden übernahm er ab 2007 die Direktion Verkehr. Als letzte Amtshandlung in diesem Bereich präsentierte er der Öffentlichkeit vergangenen Montag die Verkehrsunfallstatistik 2010. ■



**Wachwechsel bei der Wasserpolizei in Nordrhein-Westfalen (v.l.): Wolfram Elsner, neuer WSP-Chef; Dr. Elke Bartels, Duisburger Polizeipräsidentin; Lutz Bauer, bisheriger Leiter der WSP in NRW.**  
Text: Stefanie Lehnert / Foto: Friedbert Barg

## Leercontainerverladung im Hafen Braunschweig Binnenschiff ist kostengünstige Alternative

Am 08.03.2011 ist das Motorschiff „Alster“ mit einer Partie Leercontainer aus Rotterdam im Hafen Braunschweig angekommen. Rund 100 Container werden für die Verladung einer Mälzerei, die von einer Braunschweiger Maschinenfabrik gebaut wird, benötigt. An anderen Hafenplätzen konnten diese Anzahl an Leercontainer nicht zur Verfügung gestellt werden. Die Verladung der Anlage nach Äthiopien erfolgt dann über Hamburg.

„Das Binnenschiff ist für solche nicht zeitrelevante Containertransporte eine echte kostengünstige Alternative zum Lkw und zur Bahn“, sagt Jens Hohls, Geschäftsführer der Hafenerbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH.

Eingesetzt wurde das Motorschiff „Alster“ von der Niedersächsischen Verfrachtungsgesellschaft (NVG) aus Hannover, einer Tochter der Imperial Reederei, Duisburg. „Durch die Einbindung in unsere Konzerndisposition können wir flexibel auf geeigneten Schiffsraum zugreifen“, sagt Wolfgang Duffner, Geschäftsführer der NVG.

Trotzdem zeigen derartige Transporte die Unzulänglichkeiten des deutschen Wasserstraßennetzes auf. Wegen zu geringer Brückendurchfahrthöhen im Dortmund-Ems-Kanal konnte das Schiff nicht den direkten Weg nehmen, sondern musste einen Umweg über IJsselmeer und Küstenkanal fahren. Über das Terminal in Braunschweig werden jährlich an Containern rund 60.000 TEU umgeschlagen. Es bestehen tägliche Schiffsabfahrten von und nach Hamburg, sowie zwei wöchentliche Bahnabfahrten von und nach Bremerhaven.

## Staufstufe Saarbrücken Bergung der MS „Centurion“ abgeschlossen

Am Mittwoch, den 23.03.2011 konnte das im Dezember 2010 im Unterwasser der Staufstufe Saarbrücken gesunkene Motorschiff MS „Centurion“ planmäßig auf den Weg zum neuen Bestimmungsort, dem Hafen Fenne bei Saar-km 78,00 gebracht werden. Die Bergungsaktion konnte bei besten Witterungsverhältnissen im vorgesehenen Zeitrahmen durchgeführt werden.

Das Schiff wurde mittels Kraneinsatz von Land aus fixiert und in eine stabile Lage ge-

dreht. Nach Leerpumpen und Kontrolle der ausgebesserten Wassereintrittsstellen, konnte die Schwimmfähigkeit der MS „Centurion“ durch den Sachverständigen bestätigt werden.

Der daraufhin durchgeführte Sondertransport erreichte mit Begleitung des WSA Saarbrücken dann ohne Komplikationen sein Ziel.

## Bundesgesetzblatt Stromsteuer für Binnenschiffe sinkt

Im Bundesgesetzblatt vom 8. März 2011 wird der niedrigste mögliche Stromsteuersatz für Landstrom von Wasserfahrzeuge verkündet: Die Stromsteuer sinkt von derzeit 20,50 auf 0,50 Euro / MWh. Die vollständige Stromsteuerbefreiung für Landstrom, für die der BDB zunächst eingetreten ist, wäre mit einem langwierigem Notifizierungsverfahren in Brüssel verbunden gewesen. Auch die jetzige Senkung der Steuer kann erst in Kraft treten, wenn ein nach der Richtlinie 2003/96/EG mit der Kontrolle von Steuerermäßigungen beauftragter Ausschuss zugestimmt hat. Frühestens tritt die Steuerermäßigung am 1. April 2011 in Kraft.

Die Maßnahme ist Bestandteil des Nationalen Hafenkonzept des Bundes. BDB und Umweltverbände setzen sich gemeinsam für den vernünftigen Gebrauch von Landstrom ein. Wenn der Anschluss für die Schifffahrt ohne unzumutbaren Aufwand möglich ist, kann Landstrom sinnvoll vor Lärmbelästigungen von Anwohnern schützen. Über die Ökobilanz des Landstroms ist damit allerdings noch keine Aussage getroffen.

## Gefangenentransport 1940 Wer erinnert sich an „Rhenus 127“?

**Schifffahrt-online** Leser Ivo Janssens fragt für seinen bald 93-jährigen Vater, wer aus der deutschen Binnenschifffahrt sich noch an das Schiff „Rhenus 127“ erinnern kann. Mit diesem Schiff wurden 1940 belgische Kriegsgefangene Richtung Deutschland transportiert. Informationen bitte an mail@schifffahrt-online.de, wir werden die Nachrichten an unseren Leser weiterreichen.

## Cargo-Sparte der HGK 2010 Gestärkt aus der Krise

Die Eisenbahn-Logistiker der HGK blicken insgesamt zufrieden auf das Vorjahr zurück.

„Wir haben in der Krise gut gewirtschaftet und profitieren nun vom Aufschwung“, erklärt Vorstandssprecher Dr. Rolf Bender mit Blick auf die Leistungszahlen der HGK-Güterverkehrssparte, welche 2010 trotz leicht abnehmender Transportmengen ihren Umsatz und das Ergebnis verbessern konnte.

„2009 hatte uns die Wirtschaftskrise voll erwischt. Ab März 2010 setzte die konjunkturelle Erholung ein. Zugleich griffen unsere Sparmaßnahmen und die eingeleiteten, strategischen Schritte“, berichtet Cargo-Bereichsleiter Paul Schumacher mit Blick auf den Jahresabschluss, welchen das Unternehmen zurzeit erstellt. Vor allem der Regionalverkehr erholte sich nur allmählich von den 2009 erlebten schweren Rückgängen. Im Fernverkehr verschärfte sich der Wettbewerb der Eisenbahnen untereinander weiter. Zwar sank in der Folge das Verkehrsaufkommen der HGK leicht auf insgesamt 13,1 Millionen Tonnen – knapp drei Prozent weniger als 2009. Trotzdem verbesserte sich dank neuer, profitabler Verkehre das Spatenergebnis gegenüber dem Vorjahr. Auch die Nettotonnenkilometerleistung entwickelte sich positiv. Sie stieg im Regionalverkehr (+ 11,6 Prozent) ebenso wie im Fernverkehr (+ 7,8 Prozent) und lag 2010 insgesamt bei 2,47 Milliarden Tonnenkilometer (+ 9,6 Prozent).

## „Logistik.Club“ von Hafen Wien und Logistik Kurier

### Erfolgreicher Start

Am 01.03.2011 fand die erste gemeinsam vom Hafen Wien und dem Logistik Kurier initiierte Veranstaltung mit dem Titel „Logistik.Club“ statt.

Über 40 hochkarätige Vertreter aus Spedi-



tions- und Transportwirtschaft nutzten die Gelegenheit, nach einem Impulsreferat des Vorstandsvorsitzenden von Gebrüder Weiss, Herrn Wolfgang Niessner, über das Image der Speditionsbranche zu diskutieren.

Im stilvollen Ambiente der Lounge des Hafen Wien fand der Abend bei Buffet und Networking einen angenehmen Ausklang. ■



## ZSUK: 70 Frachtschiffe nehmen in Deutschland Auszeit bei technischen Nachrüstungen

Die Härtefallklausel zur Rheinschiffsuntersuchungsordnung, mit der wegen der Wirtschaftskrise zunächst bis zum Ende 2011 auf Nachrüstungen über 2500 EURO verzichtet werden kann, wurde vom deutschen Gewerbe bisher in ca. 70 Fällen in Anspruch genommen. Darüber informiert der BDB mit Hinweis auf eine Mitteilung der Zentralen Schiffsuntersuchungskommission (ZSUK) vom 18. März 2011.

Nach der Havarie des Tankers Waldhof haben im BDB organisierte Partikuliere die Frage aufgeworfen, ob die im Attest einzutragenden Ausnahmen, mit denen regelmäßig 5 Jahre auf das Erfüllen einer oder mehrerer Vorschriften über die Nachrüstung von Schiffen mit bestimmten Ausrüstungsgegenständen oder das Einhalten von Bauvorschriften verzichtet werden kann, über den 31. Dezember 2011 verlängert werden soll. "Wir wollen die Härtefallklausel nicht in Anspruch nehmen, aber jetzt müssen wir es, gerade auch mit Blick auf die nächste Stufe von Nachrüstungen, die ab 2015 ansteht", heißt es. "Eine Pause bei der Nachrüstung würde es auch erlauben, Alternativen zu entwickeln, wie zum Beispiel mit stärkeren Kontrollen, die wir selbst vorschlagen möchten, auch die Nachrüstung zum Beispiel im Bereich der Motorräume verzichtet werden kann", wird dem Duisburger Verband signalisiert. Die nächste Sitzung der Nautisch-Technischen Kommission von EBU und ESO wird die deutschen Zahlen und Erfahrungen zum Gebrauch der Härtefallklausel unter anderem mit der Praxis in den Niederlanden und in Belgien vergleichen und eine Position gegenüber der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt entwickeln. ■

## Joachim Holstein zum Vorstandsmitglied bestellt Seefeldt jetzt Vorstandssprecher der HTAG

Der Aufsichtsrat der HTAG Häfen und Transport AG hat am 22. April 2011 Joachim Holstein (43) als Nachfolger von Uwe Wedig mit Wirkung ab 01.05.2011 zum ordentlichen Vorstandsmitglied bestellt.

Joachim Holstein ist seit 19 Jahren bei HTAG in verschiedenen Funktionen tätig und leitet derzeit noch als Prokurist einen regionalen Logistik- und Verkaufsbereich. Er wird künftig für die gesamten operativen Aktivitäten der HTAG verantwortlich zeichnen, die damit erstmalig in einem Ressort gebündelt werden.

In derselben Sitzung hat der Aufsichtsrat das langjährige Vorstandsmitglied Volker

Seefeldt (54) ebenfalls mit Wirkung zum 01.05.2011 zum Vorstandssprecher ernannt. Der Betriebswirt hat die Geschicke des Unternehmens bereits seit Ende 1999, vor allem aber nach der Übernahme durch die HGK im Jahre 2002, maßgeblich mitbestimmt.

Volker Seefeldt, der künftig für das neue Vorstandsressort Finanzen, Controlling, Personal und Beteiligungen verantwortlich zeichnet, übernimmt mit der Funktion des Vorstandssprechers zusätzlich die Koordinationsaufgaben bei der Entwicklung der Unternehmensstrategie, den Aufsichtsratsanlässen sowie bei der internen und externen Kommunikation. ■



Volker Seefeldt



Joachim Holstein

### 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)



Bericht zur Reform der WSV offenbar in der Leitungsebene nicht vollständig bekannt. BDB erwartet von Minister Dr. Ramsauer Erklärung zu den Vorgängen in seinem Haus

## BDB verärgert über das Vorgehen des Bundesverkehrsministeriums

Die vom Bundesverkehrsministerium Ende Januar in einem Bericht an den Bundestag angekündigte Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) treibt immer bizarrere Blüten: Kernpunkt der Reform, die rund 13.000 Mitarbeiter betrifft, ist die Umwandlung der Behörde von einer Durchführungsverwaltung in eine sog. Gewährleistungsverwaltung, d.h. eine Aufgaben erledigung durch Dritte. Anstatt hierfür konkret nachvollziehbare Umsetzungsschritte zu präsentieren, schafft das Ministerium bei den bundesdeutschen Flüssen und Kanälen eine neue Netzstruktur, indem es diese in Güterverkehrsklassen einteilt. Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen sollen aus Geldmangel – es fehlen rund 500 Mio. Euro pro Jahr – in weiten Teilen eingestellt werden. Der Bundesverband der Deutschen

Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hält eine Prioritätensetzung grundsätzlich für sinnvoll, hat aber die Idee einer neuen, auf pauschalen Annahmen basierenden Netzstruktur kritisiert (siehe BDB-Pressemitteilung vom 27. Januar 2011), da sie die Zukunfts- und die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers beschneidet und die verladende Wirtschaft in bestimmten Regionen zwingt, Logistikketten ohne die Binnenschifffahrt aufzubauen.

Mit großer Verärgerung müssen der BDB und die weiteren am System Wasserstraße Beteiligten feststellen, dass die Umsetzung der „Reform“ nun ein neues, nicht geahntes Stadium erreicht hat: Obwohl der Verkehrsausschuss im Deutschen Bundestag Ende Juni noch eine Gewerbeanhörung zur neuen Netzstruktur durchführen wird und

obwohl der Haushaltsausschuss im Deutschen Bundestag eine Überarbeitung des ersten Berichts eingefordert hat, schafft das Bundesverkehrsministerium in dem gerade erst begonnenen Prozess bereits Fakten: Per Erlass wurde die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bundesweit angewiesen, im Vorgriff auf die WSV-Reform keine weiteren Ausbaumaßnahmen an solchen Flüssen und Kanälen durchzuführen, auf denen das Ministerium eine Gütermenge von weniger als 5 Mio. Tonnen für das Jahr 2025 erwartet. Auch Unterhaltungsmaßnahmen wurden gestoppt. „Vorsorglich werden alle Vergaben für Ausbau-Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur an Bundeswasserstraßen mit Güterverkehrsmengen < 5 Mio. t. ausgesetzt. Diese Regelung gilt auch für beabsichtigte Ersatz- und Erhaltungs-

Um Aufhebung des Erlasses gebeten und unmissverständlich erklärt, dass eine zustimmende Entscheidung über die Wasserstraßenkategorisierung im Parlament noch nicht erfolgt ist




## FDP-Abgeordnete schreiben an Ramsauer

Die vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) vom BDB geübte Kritik am sog. Aussetzungserlass des BMVBS (Ausbau- und Unterhaltungsstopp an Flüssen und Kanälen) hat sehr schnell erste Reaktionen bewirkt. Der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Fraktion, Patrick Döring, der PGBi-Koordinator Torsten Staffeldt und die FDP-Berichterstatte für den Haushalt, Dr. Claudia Winterstein, haben sich sogleich in einem gemeinsamen Schreiben an Bundesverkehrsminister Ramsauer gewandt und um Aufhebung des Erlasses gebeten. Die Unterzeichner erklären unmissverständlich, dass eine zustimmende Entscheidung über die geplante Wasserstraßenkategorisierung im Parlament noch nicht erfolgt ist. Zunächst sei zudem die für Ende Juni geplante Anhörung abzuwarten. Der Meinungsbildung dürfe nicht vorgegriffen werden. Befürchtet wird von der FDP, dass die Vorgehensweise des BMVBS eine Stimmungslage gegen die WSV-Reform hervor ruft.

 <b>Patrick Döring</b> <small>Mitglied des Deutschen Bundestages Verkehrspolitischer Sprecher der FDP Bundestagsfraktion</small>	 <b>Dr. Claudia Winterstein</b> <small>Mitglied des Deutschen Bundestages Parlamentarische Geschäftsführerin der FDP-Bundestagsfraktion</small>	 <b>Torsten Staffeldt</b> <small>Mitglied des Deutschen Bundestages</small>
<small>Torsten Staffeldt, MdB, Platz der Republik</small>		
<small>An den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Herrn Dr. Peter Ramsauer Invalidenstr. 44 10115 Berlin</small>		
<small>Berlin, 18.03.2011</small>		
<small>Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Ramsauer, geschätzter Kollege,</small>		
<small>in Bezug auf die notwendige Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wurde seitens des Haushaltsausschusses eine teilweise Ausgabensperre verfügt.</small>		
<small>Auf Grundlage dieses Beschlusses hat Ihr Haus mit Verfügung vom 2. März d.J. Einstellungen und Investitionen teilweise vorerst zurückgestellt, bis sich das weitere Vorgehen der Umsetzung der Reform detaillierter abzeichnet. Wir begrüßen grundsätzlich die aus dieser haushälterischen Maßnahme resultierenden Ausgabenbeschränkungen. Allerdings gibt die im benannten Schreiben erläuterte Begründung der Ausgabenansetzung, aus unserer Sicht den Sachstand leider nicht richtig wieder. Diese Begründung kann und wird vermutlich sogar zu einer stärkeren Infragestellung der bisher vorgeschlagenen Reformmaßnahmen führen.</small>		
<small>Wie Sie wissen, ist unser Reformziel, die Verwaltung effektiv und zukunftsgerichtet aufzustellen. Dazu kann auch eine Priorisierung der Wasserstraßen beitragen. Durch Ihr Schreiben wird aber der aus unserer Sicht falsche Eindruck erweckt, dass der Haushaltsausschuss und das Parlament bereits der vorgeschlagenen Kategorisierung der Wasserstraßen in der vorgelegten Form zugestimmt haben. In Anbetracht der in den letzten Wochen sowohl im Parlament, im Verkehrsausschuss wie auch bei Verbänden und Schifffahrtstreibenden stattfindenden Diskussionen kann davon keine Rede sein.</small>		
<small>Der Verkehrsausschuss wird sich im Juni im Rahmen einer Anhörung ausführlich mit der Priorisierung beschäftigen und sich in anschließenden Beratungen entsprechend äußern. Wir möchten Sie deshalb ersuchen, den Investitionsstopp zurück zu nehmen, bis das Parlament sich zu den vorliegenden Vorschlägen geäußert hat.</small>		
<small>Bundestagsbüro: Platz der Republik, 1. 11011 Berlin, Tel.: (030) 227 - 7 44 81/83, Fax: (030) 227 - 7 44 85, Email: torsten.staffeldt@bundestag.de, Internet: www.bundestag.de</small>		

Dieser Meinungsbildung darf durch das Haus nicht vorgegriffen werden. Dies gilt um so mehr, als Sie persönlich in den letzten Wochen immer wieder haben erklären lassen (auch in der gemeinsamen Sitzung der Verkehrs AGs der Koalition), dass alle laufenden Vorhaben zu Ende geführt werden. Die Rücknahme des Investitionsstopps ist weiterhin notwendig, um zu verhindern, dass aufgrund der jetzigen Begründung des Aussetzungsbeschlusses Bundesländer, Verbände, Städte und Gemeinden, die sich betroffen fühlen könnten, den bereits unnötigerweise vorhandenen öffentlichen Druck in diesen Belangen verstärken – und dadurch das eigentliche Anliegen der Koalition, eine Verwaltungsreform der WSV, in Miskredit gerät. Denn das hilft uns wirklich nicht.

Mit freundlichen Grüßen,

 Patrick Döring, MdB
  Torsten Staffeldt, MdB
  Claudia Winterstein, MdB

Der Brief der FDP-Bundestagsabgeordneten an Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer. Tipp: Mit der Tastenkombination Strg + lässt er sich vergrößern.

vestitionen > 1 Mio. Euro, sofern dafür kein Entwurf-HU vorliegt“, heißt es in dem sog. Aussetzungserlass vom 2. März 2011, der dem BDB vorliegt.

„Offenbar ignoriert das Bundesverkehrsministerium den Willen und die Meinung der Bundestagsabgeordneten, der Länder und des betroffenen Gewerbes. Der parlamentarische Prozess wird übersprungen und es werden bereits Fakten geschaffen. Es wird Zeit, dass Minister Dr. Ramsauer sich zu diesen Vorgängen in seinem Haus erklärt.“, sagte BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers, der bezweifelt, dass das Bundesverkehrsministerium wirklich an einer Stärkung der Schifffahrt interessiert ist: „Minister Ramsauer teilt der Presse mit, dass über eine Milliarde Euro zusätzlich für den Ausbau von Schienenprojekten in der Zeit von 2012 bis 2015 bereit stehen. Gleichzeitig erfahren wir von Journalisten und damit quasi „durch die Hintertür“, dass bei den Wasserstraßen in bestimmten Relationen zur Zeit nicht einmal Erhaltungsinvestitionen zugelassen sind. Unter Gleichbehandlung der Verkehrsträger verstehe ich etwas anderes“, so Dr. Jaegers weiter.

Dass der Bericht zur Reform der WSV selbst in der Leitungsebene nicht hinreichend bekannt ist, hat sich bei einer Veranstaltung des „Deutschen Verkehrsforum“ in Berlin gezeigt. Der dort von BDB-Präsident Jaegers gegebene Hinweis, im Bericht zur WSV-Reform werde von der beabsichtigten Güterverkehrsverlagerung auf die Wasserstraße abgerückt, wurde von BMVBS-Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle heftig bestritten. Dabei heißt es in dem Bericht auf Seite 20 wörtlich: „Es wird in Kauf genommen, dass an Wasserstraßen ohne hohes Transportaufkommen und ohne herausragendes Entwicklungspotenzial Maßnahmen reduziert werden bzw. nicht mehr erfolgen, selbst wenn diese gesamtwirtschaftliche Vorteile zeigen. Das politische Ziel, den Anteil des Gütertransports auf den Wasserstraßen zu steigern, wird in diesen Netzteilen aufgegeben.“ ■

**Lesen Sie zum Thema auch das Editorial auf der Seite 3 dieser Ausgabe.**

## Beckmeyer: Ramsauer muss eine Zukunftskommission zur Infrastrukturfinanzierung einrichten

# SPD: „Minister verweigert sich der Reformdebatte“

Zur 1. Lesung des SPD-Antrags "Stillstand in der Verkehrspolitik überwinden - Zukunftskommission zur Reform der Infrastrukturfinanzierung einrichten" erklärt der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion Uwe Beckmeyer: „Die SPD-Bundestagsfraktion fordert die Bundesregierung auf, eine Zukunftskommission zur Infrastrukturfinanzierung einzuberufen.“

Alle Beteiligten müssen an einen Tisch: Bundesregierung, Regierungs- und Oppositionsfraktionen, Vertreter der Bundesländer, der Wissenschaft und der Verbände der Verkehrsbranche. Es ist Zeit, die eingetretenen Pfade der Diskussion zu verlassen.

Der Stillstand und die Lähmung in der Verkehrspolitik müssen überwunden werden. Seit anderthalb Jahren verweigert sich der Bundesverkehrsminister einer Reformdebatte zur Zukunft der Mobilität in Deutschland und deren Finanzierung.

Deutschland braucht einen neuen Infrastrukturkonsens. Große Verkehrsprojekte werden in Deutschland zunehmend durch die Bürgerinnen und Bürger infrage gestellt. Die Bundesregierung ist ohne Ziel in der Verkehrspolitik. Sie ist daher nicht in der Lage den Menschen zu erklären, warum wir welche Infrastrukturprojekte in Deutschland brauchen.

Die Verkehrsinfrastruktur ist unterfinanziert und braucht ein Mehr vom Bruttosozialprodukt. Für wichtige Investitionen in den Erhalt und Ausbau von Schienenwegen, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen stellt Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer zu wenig Geld zur Verfügung. Er kann sich nicht

gegen den Bundesfinanzminister durchsetzen, da er den Sinn seiner Investitionen nicht erklären kann. Es fehlt die schlüssige Begründung.

Bundesverkehrsminister Ramsauer spielt die Infrastruktur gegen die Entwicklung der Städte und Regionen aus. Er stellt Innovation gegen Beton. Insgesamt sinkt die Investitionsrate des Bundesverkehrsministeriums im Jahr 2011 und 2012. Selbst die zu wenigen Investitionsmittel fuer die Verkehrsinfrastruktur kann er nur auf Kosten von Innovation und Modernisierung bezahlen. Er kürzt massiv die Förderung der Elektromobilität, die Unterstützung einer neuen Kraftstoffstrategie oder die Städtebauförderung.

Wenn die schwarz-gelbe Koalition zu schwach ist, Reformen auf den Weg zu bringen, muss das Parlament aktiv werden. Die SPD-Bundestagsfraktion wird im Verlauf dieses Jahres die Diskussion weiter vorantreiben und die schwarz-gelbe Bundesregierung zwingen, endlich mit eigenen Vorschlägen im Parlament tätig zu werden.“ ■



**Verkehrsexperte Uwe Beckmeyer: Verbände müssen an den Tisch geholt werden**

### 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  
Fahrgastschifffahrt. Auch vor Ort möglich.**

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

#### ATLAS Schifffahrt

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



## Erneuerbare Energie und Hafenaktivität

# Magdeburg: Erster Hinterlandhafen als Greenport

Die Entwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg zu einer Forschungs- und Produktionsstätte für erneuerbare Energie (Windenergie, Bio-Treibstoffe) sieht die Magdeburger Hafen GmbH als Verpflichtung, sich eingehend mit der Nachhaltigkeit bei der Versorgung des Hafens mit erneuerbarer Energie zu beschäftigen, als auch im Bereich von Transportdienstleistungen, Staub- und Lärmbelastigungen den Umweltschutzaspekt mit Nachdruck in ihre Geschäftspolitik einzubinden.

Zu diesem Zweck haben die Firma Enercon GmbH, als führender Produzent von Windenergieanlagen am Standort Magdeburg, die Städtische Werke Magdeburg GmbH (SWM), als innovativer Konzeptführer bei der Versorgung der Landeshauptstadt mit

umweltfreundlichen Energien und Transportwerk Magdeburger Hafen GmbH eine Projektvereinbarung abgeschlossen, Magdeburg als den ersten Hinterlandhafen als Greenport zu entwickeln. In keinem anderen Binnenhafen gibt es eine so geografisch und logistisch enge Verbindung zwischen der Produktion von erneuerbarer Energie und Hafenaktivität.

Dazu ist im Einzelnen Folgendes geplant: Die mit Elektranen ausgestatteten neu gebauten und noch zu bauenden Kaianlagen, um den Binnenschiffen Landstrom zu liefern, durch eine soeben in Hafennähe errichtete Windenergie-Referenzanlage von Enercon zu versorgen. Dadurch wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der im Hafen liegenden Binnenschiffe maßgeblich reduziert und der

dazu notwendige Strom wird durch Windenergie hergestellt. Ein Großteil der Rangier- und Überfuhrdienste der Hafenbahn soll ab dem Jahr 2011 durch eine Hybridlok (die bereits erste Testläufe im Magdeburger Hafengebiet absolviert hat), erbracht werden. Diese Hybridlok kann im leichten und mittleren Rangierdienst im Elektromodus fahren und sich dann in den Nachtzeiten mit Windstrom wieder aufladen. Der überwiegende Stromverbrauch der Hafenbetriebsteile der Magdeburger Hafen GmbH soll ebenfalls mit Strom aus der betriebenen neuen Referenzanlage gespeist werden.

Die Städtische Werke Magdeburg GmbH (SWM) plant, bei Bedarf ebenfalls in unmittelbarer Nähe der zuvor erwähnten Windenergieanlage auf dem Gelände der Magde-



**Wir suchen ab:**  
sofort

**Standort:**  
Duisburg

**Ansprechpartnerin:**  
Rita Pöss

Wir bei Rhenus lösen mit über 17.600 Beschäftigten an 290 Standorten in Europa logistische Aufgaben namhafter Kunden und erzielen damit einen Umsatz von 3,1 Mrd. EUR. Wenn Sie beweglich sind, können Sie mit uns und Ihren Ideen die Rhenus bewegen.

Unsere Mitarbeiterorientierung ist ein Schlüsselfaktor unseres Erfolgs, weil sie Freiräume lässt, Innovation fördert und Teamwork zum Nutzen unserer Kunden forciert.

Im Verbund der Rhenus-Gruppe erbringt unsere Tochtergesellschaft Rheintank GmbH Dienstleistungen auf dem Gebiet der Versorgung der Binnenschifffahrt mit Treib- und Schmierstoffen sowie Schiffsmaterial.

Ein Team von 16 Mitarbeitern sorgt dafür, dass Kunden auf allen wichtigen Wasserstraßen in West- und Südosteuropa durch eigene Bunkerstationen und -boote oder über Servicepartner stets pünktlich und preisgünstig versorgt werden.

Im Rahmen der Nachfolgeregelung suchen wir für die Rheintank GmbH zum baldmöglichsten Eintritt eine/-n

## OPERATIVE/-N GESCHÄFTSFÜHRER/-IN

### AUFGABEN, DIE FORDERN

- Gestaltung und Vorantreiben der weiteren Entwicklung der Gesellschaft im Bunker-geschäft
- Akquisition von Groß- und Einzelkunden
- Führung von kaufmännischen und gewerblichen Mitarbeitern
- Perspektivische Übernahme der Verantwortung für weitere Geschäftsbereiche der Gruppe im Umfeld der Serviceleistungen für die Binnenschifffahrt

### QUALIFIKATIONEN, UM DIE ANDERE SIE BENEIDEN

- Erfahrene Führungskraft
- Idealerweise Berufspraxis im Binnen- oder Seebunkergeschäft
- Know-how im Bereich der Schifffahrt, insbesondere der Tankschifffahrt oder der Mineralölwirtschaft, wünschenswert
- Ausbildung zum/zur Schifffahrts- oder Speditionskaufmann/-frau von Vorteil

### Ein Kontakt, auf den Sie nicht verzichten sollten!

Richten Sie Ihre Bewerbungsunterlagen (mit Gehaltswunsch und Hinweis zum möglichen Eintrittstermin) an [rita.poess@de.rhenus.com](mailto:rita.poess@de.rhenus.com) oder an die Rheintank GmbH, August-Hirsch-Str. 3, 47119 Duisburg.

### VORAUSSETZUNGEN, DIE SIE LOCKER ERFÜLLEN

- Verantwortungsvoll
- Kaufmännisch wie akquisitorisch starke Persönlichkeit
- Wille, Dinge neu zu gestalten
- Motivations- und Teamfähigkeit

### WIR BIETEN MEHR ALS ANDERE

- Eine der Position entsprechende Dotierung
- Geschäftsfahrzeug auch zur privaten Nutzung
- Ein herausforderndes Aufgabengebiet

burger Hafen GmbH eine „Elektrotankstelle“ für Elektromobile im Bereich PKW und Kleintransporter zu errichten und zu betreiben. Damit unternimmt der Magdeburger Hafen einen beträchtlichen Schritt zur Erreichung von Zielen der Nachhaltigkeit im Bereich Transport und Logistik und verlängert die umweltfreundliche Transportkette von Hamburg als Green Capital in das mitteldeutsche Wirtschaftsgebiet.

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

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



■ Der Magdeburger Greenport aus der Luft gesehen.



RHEINHÄFEN  
KARLSRUHE

## Verkauf Fahrgastschiff gegen Höchstgebot

Die Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH, Geschäftsbereich Rheinhafen verkauft gegen Höchstgebot und unter Ausschluss jeglicher Gewährleistung, ein

### TAGESAUSFLUGSSCHIFF / FAHRGASTSCHIFF

Das Fahrgastschiff wurde 1972 in Oberwinter gebaut und ist für 250 Personen zugelassen.

Länge ca. 38,5 m, Breite ca. 6,5 m

größter Tiefgang 1,05 m, Verdrängung ca. 130 m<sup>3</sup>

Antriebsleistung 2 x 170 KW

Das Schiff verfügt über 2 Decks und 2 Freidecks.

Zulassung wurde für die Strecke Basel - Emmerich erteilt.

Liegeplatz: Rheinhafen Karlsruhe in 76189 Karlsruhe

Nähere technische Angaben sowie einen Besichtigungstermin können unter

**Tel. 0721-599-7450** oder per Email: [ertel@rheinhafen.de](mailto:ertel@rheinhafen.de) erfragt bzw. vereinbart werden.

**Das Mindestgebot beträgt 80.000,- €.**

Die Verkäuferin behält sich vor, den Zuschlag nach eigenem Ermessen zu erteilen.

Das Kaufangebot ist schriftlich, spätestens bis zum 08.04.2011, an die Geschäftsleitung der KVVH GmbH, Geschäftsbereich Rheinhafen zu senden:

KVVH GmbH  
Geschäftsbereich Rheinhafen  
Werftstr. 2  
76189 Karlsruhe

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 [Schiffahrt-online.de](http://Schiffahrt-online.de)

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

Die Fachzeitschrift im Internet

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

# Schiffahrt online

Binnenschiffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

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

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





## Lebhafte Diskussionen während der zweiten Sitzung des beratenden Ausschusses des EU Projekts RISING

# Verwaltungsaufwand für die Binnenschifffahrt verringern

**A**m 2. Feber 2011 fand die zweite Sitzung des Rising Advisory Committees in Brüssel statt. Der Schwerpunkt des Treffens lag auf den RISING Demonstrationsvorhaben und den Nutzungs- und Vermarktungsansätzen der RISING Services. Vertreter der EU Projekte IRIS Europe II und Platina sowie die RIS Expertengruppe für elektronische Meldesysteme berichteten über ihre Erkenntnisse und über den Einsatz von RIS im Transport- und Logistikbereich

Weiters zeigte sich, dass RIS ein „Marketing-Faktor“ für die Bewusstseinsbildung der Binnenschifffahrt ist und einen sehr wichtigen

Beitrag dabei spielt die Wettbewerbsfähigkeit dieser zu erhöhen.

RISING befindet sich nun in seinem dritten und letzten Projektjahr.

Ziel der Projekt-Vermarktungstätigkeiten ist es ein Expertengremium zu installieren, welches eine breite Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit hergestellt und dadurch den RISING-Ansatz auf eine breitere Basis in diesem Wirtschaftssektor stellt.

Quelle: [www.rising.eu](http://www.rising.eu) und via Donau

### Verwendung von RIS-Daten

Die 27 Teilnehmer, welche der Einladung des RISING Management Teams gefolgt waren, diskutierten über die Demonstrationsvorhaben und die Nutzungs- und Vermarktungsansätzen der RISING Services, welche sich zurzeit in der Bewertungsphase befinden. Außerdem wurden rechtliche und organisatorische Fragen in Bezug auf die Verwendung von RIS Daten für Logistikzwecke behandelt und wertvolle Anregungen für das Projekt gegeben.



Teilnehmer der RISING-Sitzung

### Kommerzielles Interesse

Unter anderem wurde die Frage behandelt, ob RISING Güter-Buchungsplattformen bzw. -services unterstützen soll, welche als Schnittstelle zu den anderen Verkehrsträgern dienen können. Eine weitere spannende Frage behandelte das Thema Transparenz und inwiefern dadurch das kommerzielle Interesse nicht benachteiligt wird. Schlussendlich zeigte sich einmal mehr, dass es in der Binnenschifffahrt einen Bedarf an einer Verringerung des Verwaltungsaufwandes gibt.

Die Diskussionen boten einen anschaulichen und regen Austausch über Ideen und zukünftige Entwicklungen zum Thema RIS & Logistik.

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



**Bei uns  
können Sie sicher  
vor Anker gehen!**



## CARL REHDER GMBH

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,

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

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

## Schulschiff RHEIN mit Schiffsjungen und -mädchen „On-Tour“

# Entspannungstour zur Marksburg

**M**it 12 Schiffsmädchen und 106 Schiffsjungen startete am 10. Januar 2011 der 240. Schiffsjungen- und Schiffsmädchenkurs (SK) auf dem duisburger Schulschiff „Rhein“. Nach bestandener IHK-Abschlussprüfung werden am 15. April neue Bootsmänner und -frauen von Schulschiff-Kapitän Lothar Barth, dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses, verabschiedet.

Zur allgemeinen Entspannung fand am 9. März 2011 zunächst einmal eine Lehrgangsfahrt zum Mittelrhein statt. Dort, zwischen Bingen und Koblenz, gibt es die größte Burgendichte der Welt, ein guter Grund für Kapitän Barth, zusammen mit dem Berufsnachwuchs eine Burgbesichtigung zu unternehmen. „Unserem Binnenschiffer-Nachwuchs soll bei uns auch etwas über den Tellerrand hinaus geboten bekommen,

das ist gut für die Bordgemeinschaft. Außerdem halten wir es für sehr wichtig, alle Möglichkeiten der Berufsmotivation zu nutzen, um die Schiffsjungen und Schiffsmädchen für den Beruf des Binnenschiffers und für die Schifffahrt allgemein zu interessieren“, erklärte der Kapitän weiter.

Auserwähltes Ziel der Besichtigung war die Marksburg, denn sie ist die einzige Höhenburg am Mittelrhein, die während des 2. Weltkrieges unzerstört blieb. Die anschauliche, didaktische Aufbereitung der Burggeschichte durch die Burgführer machte die Erkundung für die künftigen Binnenschiffer zu einem spannenden Ausflug.

Nach der Burgführung ging es den Lehrpfad hinab in die historische Altstadt von Braubach und dann weiter nach Koblenz. In Koblenz folgte von der Moselmündung ein

kleiner Fußmarsch, vorbei am Deutschen Eck und rheinaufwärts bis zum Pegelhaus. Dort legte Kapitän Merkelbach sein Fahrgastschiff „Deutsches Eck“ pünktlich am Steiger zur Abfahrt bereit. An Bord angekommen, wurde das Mittagessen serviert, dem es wie üblich an nichts fehlte. Wie gewohnt gab es „Lecker“, wie sich Lothar Barth auf die Frage „Na, was gibt es denn heute?“ stets ausdrückt. Die Lehrgangsteilnehmer/innen stimmten dem zu, „ja, das Essen ist immer echt lecker“.

Die Fahrt in die Moselmündung und anschließend auf dem Rhein bis zur Schottelwerft in Spay war für alle Schiffsjungen und -mädchen sehr informativ. Fahrplanmäßig legte das FGS „Deutsches Eck“ um 16:30 Uhr wieder am „Pegelhaus“ an. Hier warteten bereits die Autobusse, und es ging zurück nach Duisburg-Homberg. ■



Gehen am 15. April 2011 in die Bootsmannsprüfung: Die Schiffsjungen und -mädchen des 240. Schiffsjungenlehrgangs

Die Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam GmbH und ANSYS Germany GmbH verlängerten im Januar 2011 ihren Kooperationsvertrag

## Simulationssoftware für Ingenieur- anwendungen und Technologien

Die Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam GmbH (SVA) und ANSYS Germany GmbH verlängerten im Januar 2011 ihren Kooperationsvertrag zur Zusammenarbeit zu Forschungs- und Entwicklungszwecken um ein weiteres Jahr. Dieser Vertrag ermöglicht der SVA Potsdam die Nutzung von ANSYS Lizenzen und Support zur Bearbeitung von Aufgabenstellungen in mit öffentlichen Mitteln geförderten Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Aktuelle Projekte, die von der SVA Potsdam in kooperativer Zusammenarbeit bearbeitet werden, sind "Thruster für dynamische Positionierung" (Förderer: BmWT, Förderkennzeichen: IW090164), "Einfluss der Reynoldszahl auf die Sogziffer" (BmWT, VF081022), "Einfluss der Reynoldszahl auf den Pfahlzug von Schleppern" (BmWT, MF090124) und "Gleiten im Flachwasser" (BmWT, MF090192). Außerdem wurden bisher mehrere Verbundprojekte bearbeitet, zuletzt das FuE-Projekt „Untersuchung der Druckschwankungen höherer Ordnung am Hinterschiff unter Berücksichtigung der Kavitation am Propeller“ (BmBF, 03SX202). Die SVA Potsdam berichtet über die ausgeführten Anwendungen und unterstützt ANSYS bei der Weiterentwicklung ihrer Simulationstechnologie für den Marine- und Offshorebereich. SVA Potsdam und ANSYS Germany dokumentieren damit

ihre seit über 15 Jahren bestehende erfolgreiche Zusammenarbeit.

ANSYS, Inc., im Jahr 1970 gegründet, entwickelt vertreibt weltweit Simulationssoftware für Ingenieur- und Technologien, die Ingenieure und Konstrukteure aus allen Industriebereichen einsetzen. Das Unternehmen konzentriert sich auf die Entwicklung von offenen und flexiblen Lösungen, die es den Anwendern erlauben, Entwürfe direkt am Bildschirm zu untersuchen, und stellt eine einheitliche Plattform für schnelle, effiziente und kostengünstige Produktentwicklung, vom ersten Konzept bis hin zur Validierung zur Verfügung. Zusammen mit seinen weltweiten Vertriebspartnern betreut das Unternehmen seine Kunden in Fragen von Softwarelizenzen, Support und Training.

Mit der Zentrale in Canonsburg, Pennsylvania, U.S.A. und mehr als 60 strategischen Vertriebsstützpunkten beschäftigt ANSYS, Inc. mehr als 1600 Mitarbeiter. ANSYS Produkte

werden über ein Netz von Vertriebsstellen in über 40 Ländern vertrieben. Weitere Informationen finden Sie unter [www.ansys.com](http://www.ansys.com).

Die Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam GmbH ist ein weltweit tätiger Dienstleister auf dem Gebiet der Schiffshydrodynamik. Sie arbeitet seit ihrer Gründung im Jahre 1953 an der Lösung industrieller Forschungsaufgaben und unterstützt ihre Kunden bei industriellen Produktentwicklungen. Dazu betreibt sie Versuchsanlagen von internationalem Standard und nutzt ANSYS-Software für numerische Simulationen. Die SVA Potsdam kooperiert mit deutschen und ausländischen Instituten sowie Universitäten und Fachschulen und unterstützt die Ausbildung und Forschung auf Gebieten, die den eigenen Aktivitäten entsprechen. ■

Wir suchen einen

**Schiffsführer mit Rheinpatent**

(mind. offenes Meer bis Mannheim)

für eines unserer Gütermotorschiffe.

**Schichtbetrieb: 2/1**

Deutsche Sozialversicherung und gute  
Bezahlung bei entsprechender Qualifikation.

Bitte melden:

Telefon: 0049-6022-2647380

Mobil: 0049-151-12 14 75 22

Mail: [info@zoeller-schifffahrt.de](mailto:info@zoeller-schifffahrt.de)



### RHEINTANK GMBH Bunkerdienst

**Damit Sie keine Zeit verschwenden**

Der Bunkerdienst, der Sie schnell und zuverlässig beliefert.

**Wir sind für Sie da in:**

Duisburg (Verkauf und Disposition)	(02 03) 8009-4 54 (02 03) 8009-4 55 (02 03) 8009-4 56	Haßmersheim („Rheintank 22“)	(01 72) 4 09 18 15
Duisburg („Rheintank Homburg“)	(02 06 6) 22 58 45	Regensburg („Rheintank 18“)	(01 72) 4 09 18 16
Duisburg („Rheintank 1“, „Rheintank 2“)	(01 70) 8 13 06 02	Linz/Österreich („Rheintank 36“)	(00 43) 66 43 37 19 30
Neuwied („Rheintank 34“)	(01 72) 4 09 18 13	Magdeburg („Elbe“)	(01 70) 2 83 84 15
Mainz („Büchting 2“)	(01 70) 9 27 46 91	Brandenburg („Zelan“)	(0 33 81) 71 79 55
Mannheim („Rheintank 14“)	(01 72) 4 09 18 14	Berlin („Spree“)	(01 70) 2 83 77 25
Mannheim („Arche Nowag“)	(06 21) 31 10 01	Hohensaaten („MBS“)	(0 33 68) 7 04 43 (+ (01 52) 06 19 87 47



### RHEINTANK GMBH Bunkerdienst

August-Hirsch-Straße 3 · 47119 Duisburg

Telefon: (02 03) 80 09-4 55 oder 4 54

Telefax: (02 03) 80 09-4 48

Internet: [www.rheintank.com](http://www.rheintank.com)

E-Mail: [juergen.johann@de.rienus.com](mailto:juergen.johann@de.rienus.com)

[claudia.fliege@de.rienus.com](mailto:claudia.fliege@de.rienus.com)





## Geschichten aus der Schifffahrt (XVIII)

## Nebel am und auf dem Mittelrhein

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

## Nebel am und auf dem Mittelrhein

Das hauptsächliche Einsatzgebiet des Schubbootes "Franz Haniel 11" mit seinen zwei, stets mit Kalksteinen und (was den jeweiligen Wasserstand betraf) bis auf den letzten Zentimeter abgeladenen Schubleichtern war, wie ich ja bereits schon mehrfach beschrieben habe, der Mittelrhein zwischen Oppenheim und Bonn-Oberkassel. Immer beladen zu Tal und leer zu Berg. Deshalb nannte man den "Franz Haniel 11" ja auch in Insiderkreisen den „Kalksteinexpress“. Nicht

zuletzt auch deshalb, (aber das habe ich ja auch schon mal beschrieben) weil wir unsere Reise-Umlaufzeiten immer sehr genau einhalten konnten. Etwas übertrieben ausgedrückt aber auch ein wenig stolz darauf erwähne ich an dieser Stelle die Aussagen einiger Rheinufer-Anwohner, die dann und wann schon mal meinten: Nach euch kann man ja die Uhrzeit stellen!

Dieses Einhalten der Umlaufzeiten für den täglichen Transport von den Verladestellen der Kalksteinbrüche in Oppenheim und MZ-Budenheim zu den Bonner Zementwerken und zur Fa. Dyckerhoff in Neuwied war wohl auch Bestandteil des Transportvertrages den die Haniel-Reederei und die CNFR gemeinsam erhalten hatten. Damit sollte u.a. sicher auch eine gewisse Transportmenge sicher gestellt werden.

Diese Erklärungen habe ich der folgenden Geschichte vorausgeschickt um die Dramatik ein wenig zu verdeutlichen, die dann entstand, wenn diese Transportmengen infolge von niedrigen Pegelständen am Mittelrhein, also durch „Kleinwasser“ oder durch andere widrige Bedingungen drohten nicht eingehalten werden zu können oder tatsächlich auch nicht eingehalten werden konnten; auch nicht durch den vermehrten Einsatz von Frachtraum, (zusätzliche Schiffsein-

heiten halt).

Solch' widrige Bedingungen stellten auch so manches Mal extreme Nebellagen am Mittelrhein über einen längeren Zeitraum dar. Im November/Dezember 1969 hatten wir im Mittelrheingebiet, (wahrscheinlich nicht nur hier) eine solch' extreme Witterungslage. Nebel von morgens bis abends, nachts natürlich auch, und das eine ganze Woche lang. Jeden Tag „rack zu“ wie der Fachmann, (ich meine natürlich - der „Schiffische“), dazu sagt.

Lediglich um die Mittagszeit herum gab's ein paar hellere Stunden, die wir dann auch nutzten um durch die sog. Gebirgsstrecke zu Tal zu schlüpfen. Denn noch bis ca. 1976/77 war die Talfahrt von Bingen bis St. Goar sowohl von einer halben Stunde nach Sonnenuntergang bis einer halben Stunde vor Sonnenaufgang als auch bei Nebel, Stärke 2 (das hieß zu der Zeit: Sicht unter 100 m) gesperrt. Wenn der Wahrschauer im Mäuseturm die Lichter ausmachte (die Signallichter) gingen bei uns die Lichter, nämlich die Ankerlichter an, - so war das eben zu dieser Zeit.

(Übrigens: Ankerlichter wurden meistens, seltsamerweise, auch als Nachtlaternen bezeichnet, klingt irgendwie wie schwarzer Rappe oder so – oder gab's auch Taglaternen?!).

Da konnten wir also während der Reise so viel Zeit wie nur eben möglich herausfahren, das war sowieso nur auf der zeitlich etwas kürzeren Etappe von Oppenheim nach Neuwied und zurück möglich, wenn wir bei einer solchen Nebellage dann nach Bingen kamen - war's vorbei. Wir mussten warten bis die Talfahrt frei gegeben wurde. Manchmal war das schon ganz schön nervig!

In der letzten Kalenderwoche im November 1969 also ging ich montagmorgens in aller Frühe in Spay aus dem elterlichen Haus um, wie schon so oft, mit dem Zug nach Oppenheim zum Schichtwechsel an Bord des "Franz Haniel 11" zu fahren. Schon bei uns zu Hause herrschte dichter Nebel, der sich dann auch bis nach Oppenheim nicht lichtete.

An Bord angekommen ging's direkt an die Arbeit, leere Schubleichter an die Ladestelle schieben, geladene Schubleichter anheben. Anker raus und ab zu Tal.

Das gibt heut' nix mehr mit der Talfahrt durch's Gebirge, hörte ich den Alten sagen, da brauchen wir gar nicht zu hetzen. Wir



Der Binger „Mäuseturm“

waren ohnehin nicht die Schnellsten in der Talfahrt und brauchten in der Regel von Oppenheim bis Bingen ca. 3,5 bis 4 Stunden. Meistens betrug unsere Tal-Geschwindigkeit so zwischen 13 und 16 km/h, mehr war bei abgeladenen Schubleichtern beim besten Willen nicht drin. Deshalb stellten wir ja auch für die anderen Talfahrer, speziell wenn's z.B. um die Einfahrt ins Neue Fahrwasser in Bingen ging, ein gewisses Verkehrshindernis dar, was wir dann auch nicht selten über (damals noch) UKW-Kanal 13 zu hören bekamen, (aber das erwähnte ich ja auch schon mal vor einiger Zeit).

Nachdem dann am nächsten Morgen oder besser am nächsten Vormittag so kurz nach 10:00 Uhr die Talfahrt vom „Mäusemann“ (so nannten wir den Wahrschauer im Mäuseturm zu Bingen) freigegeben wurde, weil der Nebel sich etwas gelichtet hatte, ging auch gleich das Rennen um die vorderen Plätze los; jeder wollte doch unbedingt noch vor den beiden „Verkehrshindernissen“ (SB „Strasbourg“ von der CNFR war ja meistens mit von der Partie) ins Neue Fahrwasser einfahren. Es war das übliche Geworschtel. Einer hatte es an diesem Tag besonders eilig, ein zu Tal fahrendes MS der Reederei . ? . (weiß ich jetzt nicht mehr) - wollte unbedingt noch 200 – 300 m vor Erreichen der Einfahrt

ins Neue Fahrwasser an uns vorbei ziehen und sprach den Alten über Funk an: „Haniel 11, lasst ihr uns noch gerade an Steuerbord vorbei?“ Der Alte guckte erst verduzt hinter sich, sah den Kollegen angeschossen kommen und meinte dann: „Wenn du meinst, dass du das noch schaffst, - nur zu, aber langsam machen kann ich jetzt nicht mehr, dann mal viel Spaß!“

Er gab alles und schob sich von Steuerbord achtern an uns heran, was zur Folge hatte, dass wir Hartruderlage nach Backbord geben mussten, weil er uns beim dem wilden Überholmanöver durch den von ihm erzeugten Bugstau wegdrückte.

Was war das Ende vom Lied? Er merkte dann ziemlich schnell, dass das mit dem Überholen vor der Einfahrt ins NF nicht mehr hinlief und stoppte abrupt ab, nicht ohne über Kanal 13 einen wilden Fluch loszulassen. Von dem was jetzt kam, konnte hinterher keiner der Beteiligten und der Augenzeugen so genau schildern, wie das eigentlich gut gegangen war. Jedenfalls hatte der "Franz Haniel 11" plötzlich drei Breiten voreinander bei der Einfahrt ins NF. Die beiden Schubleichter mit 24,40 m Breite dazu das MS mit 8,20 m Breite. Summa summarum also 32,60 m. Das war, so glaube ich fest, das erste und einzige Mal, dass mit dieser Breite ins NF zu Tal eingefahren



Ein Radargerät alter Bauart

Weiter so!

## Detailgetreu und nachvollziehbar

Ich habe meine Kindheit und die Schulferien bis 1962 auf dem SK WINSCHERMANN 48 verbracht. In dieser Zeit habe ich das Ende der Dampfschlepper - vom Hafenboot bis Räderboot -, die relativ kurze Epoche der Dieselschlepper sowie die schleppenden Motorschiffe und die Sattelschlepper und den Beginn der Schubschifffahrt miterleben können.

Dies vorausgeschickt, können Sie sicher nachvollziehen, dass ich mich in die beschriebenen Geschichten aus dieser Zeit hineinversetzen konnte und nicht nur gerne gelesen sondern auch auf die Fortsetzungen gewartet habe. Die Schilderungen, besonders zu den Sattelschleppern von HANIEL KURIER, waren so detailgetreu und für mich nachvollziehbar, daher kann ich nur sagen: Große Klasse und weiter so!

Ich hoffe, dass möglichst viele derartige Geschichten folgen werden.

Mit freundlichen Grüßen  
Rolf Mellinghoff  
Mülheim an der Ruhr

PS: Um 1959 war der Kalksteinexpress noch ein Bummelzug von Budenheim nach Neuwied mit dem Schleppkahn WINSCHERMANN 48 im Anhang vom Sattelschlepper KONRAD ENDE.

### Gefällt Ihnen, was Sie lesen?

Der Autor der „Geschichten aus der Schifffahrt“ würde sich sehr freuen, von den Leserinnen und Lesern von **Schifffahrt-online** einmal ein Feedback zu erhalten, welches durchaus auch in konstruktiver Kritik gehalten sein kann.

Zusendungen bitte an:

[mail@schifffahrt-online.de](mailto:mail@schifffahrt-online.de)

wurde, - und das ohne nennenswerte Schäden, keine Grundberührung keine Beulen im Schiff. Das MS pappte einfach an der Längsseite der Schubleichter fest – bis wir im NF waren. Hier streiften wir das unfreiwillige „Schubverbands-Mitglied“ einfach ab. Noch mal zum besseren Verständnis: Es war an und für sich schon schwer genug und verlangte sehr viel Können, mit zwei Breiten da rein zu fahren – aber mit drei ?? Dafür, dass der Alte bei diesem Manöver ganz schön ins Schwitzen und natürlich auch in Wallung geraten war, meinte er anschließend ziemlich ruhig und cool über Kanal 13 an den abgebrochenen Überholer gewandt: Beim nächsten Mal verlangen wir Schlepplohn klar! Und was das Überholen angeht - ein gut gemeinter Rat, - vielleicht übst du noch ein bisschen auf Seeland, da ist mehr Platz, bis du's kannst, dann darfst auch wieder in der Gebirgsstrecke fahren. So weit ich mich erinnern kann, fuhr der so Gescholtene erst in Höhe Heimbacher Loch an uns vorbei und zwar ohne uns eines Blickes zu würdigen.

#### „Schifffahrtssperre - oder was?“

Die Abenteuer dieser Nebelreise waren aber noch nicht zu Ende für uns. Der beschriebene Vorfall ereignete sich um ungefähr 10:15 Uhr. Gegen 18:00 Uhr erreichten wir Andernach, es war wieder rack zu mit Nebel. Plötzlich wurden beide Maschinen auf

achteraus umgesteuert und es ging vollhand zurück. Das Radartalfahrer-Signal, das sog. Dreiton-Signal heulte fast ununterbrochen. In der Messe ertönte die Wechselsprechanlage: Auf, auf! Einer nach vorne, zwei an die Achteranker, - Achteranker klar machen. Was war passiert? Als der "Franz Haniel 11" in Leutesdorf um die Ecke bog, sah der Alte im Radarbild vor sich plötzlich nur noch Echos von Schiffen, quer über die gesamte Strombreite. Es war zunächst keine Lücke zu entdecken, durch die wir durchgepasst hätten.

Erklärend muss ich an dieser Stelle hinzufügen, dass zu dieser Zeit (Ende der Sechziger) höchstens 20 % der Schiffe auf dem Rhein mit Radargeräten ausgerüstet waren. Gefahren werden musste aber dennoch, so lange es nur eben ging, der Druck auf den Schiffsführern war (und ist auch heute noch) riesengroß. Wenn nun, wie in diesem Fall geschehen, solch' extreme Nebellagen auftraten, dazu meistens auch noch an manchen Stellen recht rasch in der entsprechenden Dichte, musste man halt zusehen, dass man seinen „Dampfer“ auf irgendeine Art und Weise aus dem Fahrweg schaffte. Schwer, - wenn keine Uferlinie und auch sonst nichts mehr zu sehen war, außer dieser undurchdringlichen weißen Wand. Manchmal half es ja sich am Vorder- Neben- oder Hintermann zu orientieren. Aber wenn der auch schon

nicht mehr wusste, wo er gerade war?! So konnte es passieren, wie in Leutesdorf, dass einer nach dem anderen dort verhielt, wo er gerade war. Vor allen Dingen dann wenn sie zuvor alle aufeinander aufgelaufen waren. Weiter unterhalb war's noch relativ klar und dann kam diese Nebelbank.

So – und wir bzw. der Alte hatte nun die nautische Rätselaufgabe zu lösen: Was mach' ich? Versuche ich den Verband auf die relativ kurze Distanz zu stoppen oder lass' ich langsam heran zu treiben, in der Hoffnung eine Lücke zu finden, durch die der SV hindurchpasste? Ein Aufstoppen wäre nur mit Hilfe der Achteranker möglich gewesen, - so kurz wie der Anhalteweg und so schlecht wie die Maschinenleistung des "Franz Haniel 11" auf Achteraus war, (der wurde meistens am Anfang eines solchen Manövers erst mal noch schneller, weil der heftige Schraubenschlag, der auf zurück drehenden Schrauben, gegen die stumpfen Hecks der Schubleichter prallte), - na ja, jedenfalls konnte man den Eindruck gewinnen. Der Alte entschloss sich, während wir auf „Gefechtsstation“ bereit standen, heran treiben zu lassen. Er glaubte im Radarbild eine kleine, für uns ausreichende Lücke von ca. (zu diesem Zeitpunkt geschätzt) 30 m Breite entdeckt zu haben. Auch hier muss ich anmerken, dass die Qualität von Flussradargeräten, was deren Aufzeichnungsgenauigkeit

angeht, (Nah- und Fernauflösung u.a.) noch nicht so präzise war, wie es heute Standard ist. Was jetzt folgte, war wiederum ein nautisches Meisterstück. Trotz eingeschränkter Manövrierfähigkeit, (bei der geringen Fahrtstufe) steuerte der Alte den SV in eine Lücke der Stillieger von höchstens, aber wirklich höchstens 30 m Breite – und flutsch, waren wir durch, nicht ohne noch kräftig Dreiton-Signal zu geben.

Abschließend zu dieser Geschichte möchte ich erwähnen, dass es meines Wissens nach, zu jener Zeit wegen der teils mit und teils ohne Radargerät fahrenden Schiffe häufig zu Beinahekollisionen gekommen ist. Nicht einmal UKW-Funk hatte jedes Schiff an Bord. Da trafen halt, wie so oft, mal wieder Alt und Neu oder Moderne und Tradition aufeinander, manchmal schon recht heftig. ■



**Mit drei Breiten (unfreiwillig) ins Neue Fahrwasser zu Tal, oderwer schnell sein will braucht manchmal starke Nerven und noch mehr Zeit!?**



## Gewässerverunreinigung auf der Saale bei Bernburg Lkw-Hydraulikschlauch war Ursache

Am 17.03.2011 wurde von der Schleusenzentrale Bernburg eine großflächige Gewässerverunreinigung bei Gröna, südlich von Bernburg, gemeldet.

Durch die Wasserschutzpolizei wurde sofort das Dienstboot der WSP Revierstation Bernburg eingesetzt, das oberhalb der Schleuse Bernburg eine flächendeckende Verunreinigung meldete, sowie der Polizeihubschrauber angefordert.

Durch den Einsatz des Hubschraubers konnte trotz der ungünstigen Witterungsbedingungen das Ausmaß der Verunreinigung teilweise über die gesamte Flussbreite von Saale-km 49,5 (Alsleben) bis 36,5 (Schleuse Bernburg) dokumentiert werden.

Weiterhin wurde bei Alsleben ein Regenwas-

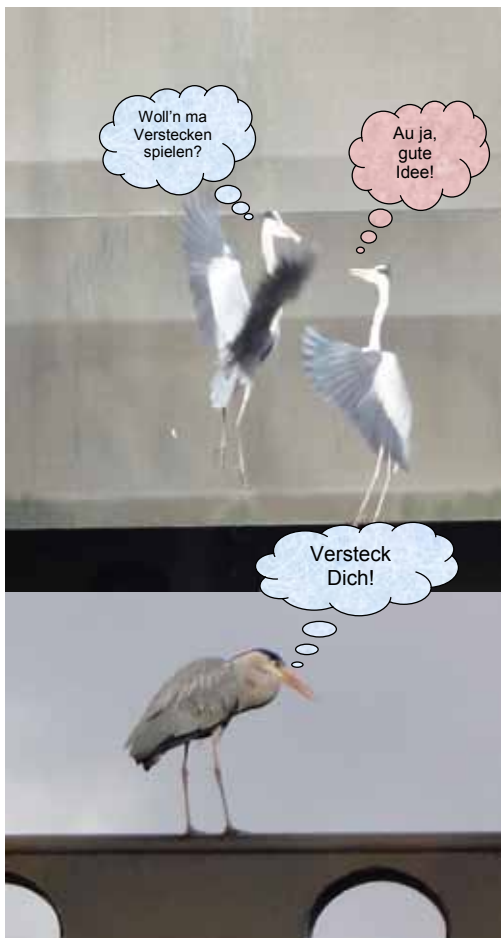
sereinleiter als Ausgangspunkt festgestellt. Nähere Überprüfungen ergaben, dass auf dem Gelände der Saalemühle Alsleben bei einem LKW der Hydraulikschlauch geplatzt war und ca. 40 Liter Hydraulik ausgelaufen waren, die mit dem Regenwasser teilweise in die Saale gelangten.

Das zuständige Umweltamt des Salzlandkreises veranlasste, dass eine Ölsperre in den Einleiter gelegt wurde, so dass keine weiteren Stoffe in die Saale gelangen konnten. Auf der Saale erfolgte keine weitere Bekämpfung. Weitere Umweltauswirkungen (Fischsterben) wurden nicht beobachtet.

Ein Ermittlungsverfahren wegen Gewässerverunreinigung gemäß § 324 StGB wurde eingeleitet. ■

## Leitfaden „Abfalltransporte mit dem Binnenschiff“ aktualisiert Seminar am 14. April

Seit dem 1. Februar gelten für den Transport gefährlicher Abfälle in Deutschland uneingeschränkt die Pflichten der elektronischen Nachweisführung. Dieser Termin steht seit 2007 fest, trotzdem sind noch immer nicht alle Abfallerzeuger und -beförderer an das System angeschlossen. Mit dem Ende dieser Übergangszeit wird jetzt die Toleranzschwelle der Behörden und der Polizei rasch sinken, was fehlende elektronische Signaturen betrifft. Beförderer, die keine Signaturkarte haben, dürfen dann keine gefährlichen Abfälle transportieren. Klarheit zum Thema verschafft ein Kompaktseminar am 14. April 2011 in Xanten. Genauere Informationen unter [www.abfall-inform.de](http://www.abfall-inform.de) oder telefonisch unter 02801 – 70 65 30. ■



## Am 19. März 2011 um 8.45 Uhr in der Schleuse Mettlach



**Eine hübsche kleine Geschichte** erzählte jetzt Karin Scheubner vom MS „Jenny“: „Am Samstag habe ich in der Schleuse Mettlach interessante Beobachtungen gemacht, die schnell fotografiert und gestern eine kleine Bildergeschichte daraus erfunden. Das Reihermännchen hat zunächst mit dem Weibchen gekämpft; das Weibchen ist dann runtergefliegen in die Schleusenkammer, das Männchen hat sich oben auf's Schleusentor gesetzt - der Kopf ging hin und her - und das Weibchen gesucht. Dann hat er sich auf den Rand der Schleusenmauer gesetzt, das Weibchen hat sich im Tor versteckt und immer ganz frech nach oben geschaut, der Reiher konnte sie in der Nische aber nicht sehen. Alle Weibchen sind im Allgemeinen einfach einen Tick schlauer als die Männchen, oder?“

**Wärtsilä startet Grossprojekt zur Entwicklung langsam laufender Gasmotoren**

## Gasanwendungen für die Schiffsindustrie

**W**ärtsilä installiert in seinem Labor für Großmotoren im italienischen Triest noch im März dieses Jahres einen neuen Testmotor. Die Motorprüfungen laufen kurz darauf an. Für Wärtsiläs mehr als 40-jährige Erfahrung mit Gasanwendungen in der Schiffsindustrie wurde in der Schweiz der Grundstein gelegt. Bereits mit der Ausstattung des LNG-Tankers „Venator“ mit einem langsam laufenden 7RNMD90-Zweitaktmotor im Zweistoff-Betrieb im Jahr 1973 war Wärtsilä (Sulzer) der damaligen Zeit weit voraus.

Im Herbst 2010 hat Wärtsilä ein umfangreiches Projekt gestartet, um parallel zu den mittelschnell laufenden Dual-Fuel-Motoren sein Angebot an langsam laufenden Zweitakt Motoren im Rahmen der Konzernstrategie auf Gasmotoren auszuweiten.

Dank der Verfügbarkeit alternativer Treibstoffe im Schifffahrtsmarkt bieten Motoren im Zweistoff-Betrieb (Dual-Fuel) eine äusserst attraktive, von Betreiberfirmen gefragte Flexibilität. Denn die Betreiber können je nach Kraftstoffpreisen und Tankkapazitäten frei zwischen Gas- oder Dieseltreibstoffen entscheiden.

Hauptziel des Grossprojekts langsam laufender Gasmotoren ist es, Wärtsiläs Führungsposition im Bereich der Gasmotorentechnik zu konsolidieren und seinen Wettbewerbsvorsprung in der globalen Schiffbauindustrie weiter auszubauen. Dieser Industriezweig sieht sich heute geprägt von einem immer stärker werdenden Bewusstsein um den Bedarf an alternativen Kraftstofflösungen. Diese neuen Kraftstoffe müssen einerseits emissionsärmer, zugleich

aber auch wirtschaftlich tragbar sein. Zurzeit ist Erdgas der in dieser Hinsicht erfolgversprechendste Alternativkraftstoff. Flüssiggas (LPG, Liquefied Petroleum Gas) wurde zwar auch eine gewisse Aufmerksamkeit zuteil, als Alternative ist es jedoch aufgrund seines hohen Preises wirtschaftlich nicht attraktiv. „Wir glauben, dass gerade jetzt unsere Erdgaslösungen für die Handelsflotte großflächig weiterentwickelt werden sollten. Selbstverständlich sind wir uns der Herausforderungen bewusst. Unternehmen wie SeaCargo haben uns jedoch vorgezeigt, dass das Ziel erreichbar ist. Und weitere Unternehmen werden folgen“, erläutert Wärtsiläs Vizepräsident im Bereich Ship Power Merchant, Lars Anderson. „Daher haben wir ein umfassendes Forschungsprogramm in die Wege geleitet. Wir stützen uns auf unsere langjährige Erfahrung in der Entwicklung von Lösungen, die weit über die vielfältigen Ansprüche der Handelsflotte hinausgehen. „Schiffstauglich“ lautet das Schlagwort. Das bedeutet Zuverlässigkeit, denn schließlich müssen unsere Schiffe für die Weltmeere gewappnet sein, aber auch Rentabilität - hinsichtlich der Anfangsinvestition und der Betriebskosten. Und natürlich werden dabei auch die zukünftigen Emissionsgrenzwerte berücksichtigt“, fügt er hinzu. ■



Die Fertigungshalle für die Motoren.



## Der Auftragseingang stieg im Kerngeschäft im Geschäftsjahr 2010 um 27,5 % auf 2.830,5 Mio. Euro

# Tognum hat im 2. Halbjahr 2010 wieder Fahrt aufgenommen

**D**er Antriebssystem- und Energieanlagenspezialist Tognum ist im Jahr 2010 sowohl bei Umsatz als auch bei der bereinigten EBIT-Marge wieder deutlich gewachsen. Daher schlägt das Unternehmen eine erhöhte Dividende von 0,50 Euro je Aktie vor (Vorjahr: 0,35 Euro je Aktie). Für 2011 erwartet Tognum weitere Umsatz- und Margensteigerungen.

„Tognum hat das Übergangsjahr 2010 eindrucksvoll abgeschlossen“, erklärt Volker Heuer, Vorstandsvorsitzender der Tognum AG. „Insbesondere im zweiten Halbjahr 2010 haben wir Fahrt aufgenommen und unsere Prognose für das Gesamtjahr erfüllt, im Falle der Marge sogar noch übertroffen. Wir sind nun gestärkt aus der Krise hervorgegangen und schauen mit Zuversicht auf das laufende Geschäftsjahr. Für 2011 rechnen wir mit einem Umsatzanstieg um mindestens 10 % bei einer bereinigten EBIT-Marge von rund 10 %.“

### Hoher Auftragseingang und deutlich steigender Umsatz im Kerngeschäft – Umsatzprognose voll erfüllt

Der Auftragseingang stieg im Kerngeschäft – ohne Berücksichtigung der Rotorion-Aktivitäten – im Geschäftsjahr 2010 um 27,5 % auf 2.830,5 Mio. Euro (Vorjahr: 2.330,4 Mio. Euro). Unter Berücksichtigung der Rotorion-Aktivitäten beträgt der Anstieg 21,5 %. Der Umsatz erhöhte sich im Kerngeschäft – wiederum ohne Berücksichtigung der Rotorion-Aktivitäten – um 6,0 % auf 2.563,6 Mio. Euro (Vorjahr: 2.529,4 Mio. Euro). Tognum erfüllt damit die im November 2010 angehobene Umsatzprognose voll. Unter Berücksichtigung von Rotorion ist es zu einem Umsatzanstieg um 1,4 % gekommen. Die Exportquote erhöhte sich im Berichtszeitraum abermals auf 81,3 % (Vorjahr 80,9 %).

### Wie schon im Vorjahr entfällt ein zunehmend größerer Umsatzanteil auf Asien. Ergebnisziel übertroffen: Bereinigte EBIT-Marge steigt auf 9,4 %

Das bereinigte EBIT erhöhte sich 2010 deutlich um 21,9 % auf 242,1 Mio. Euro (Vorjahr: 198,6 Mio. Euro). Ausschlaggebend für die-

sen Anstieg waren in erster Linie die verbesserte Kapazitätsauslastung, die gestiegene Effizienz und ein moderater Kostenanstieg. Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung stiegen 2010 – ohne Berücksichtigung von Effekten aus dem Ausstieg aus den Aktivitäten der Brennstoffzellen-Technologie – planmäßig um 15,3 % auf 164,5 Mio. Euro an (Vorjahr: 142,7 Mio. Euro). Mit Berücksichtigung dieser Effekte erhöhten sich die F&E-Aufwendungen auf 186,9 Mio. Euro. Mit diesen Investitionen in die Zukunft will Tognum seinen Technologievorsprung mit neuen Motoren und Systemen weiter ausbauen. Die bereinigte EBIT-Marge erhöhte sich auf 9,4 % (Vorjahr: 7,9 %). Damit hat Tognum das im November 2010 nach oben präzisiertere Margen-Ziel für das Gesamtjahr übertroffen.

### Deutlich gestiegene bereinigte Bruttoergebnismarge und bereinigter Konzernüberschuss

Bei einem bereinigten Bruttoergebnis von 704,2 Mio. Euro (Vorjahr: 624,3 Mio. Euro) ergibt sich für das Jahr 2010 eine deutlich gestiegene bereinigte Bruttoergebnismarge von 27,5 % (Vorjahr: 24,7 %). Auch der bereinigte Konzernüberschuss stieg stark um 31,2 % auf 159,2 Mio. Euro (Vorjahr: 121,3 Mio. Euro). Daraus ergibt sich ein bereinigter Gewinn je Aktie von 1,21 Euro (Vorjahr: 0,92 Euro). Tognum führt die zum Börsengang festgelegte Dividendenpolitik fort, 30 bis 50 Prozent des bereinigten Konzernüberschusses auszuschütten.

Aufsichtsrat und Vorstand schlugen der Hauptversammlung am 11. Mai 2011 daher vor, die Dividende von 0,35 Euro je Aktie für das Vorjahr auf 0,50 Euro je Aktie für 2010 zu erhöhen.

### Stabile Eigenkapitalquote und gesunkene Nettofinanzverschuldung

Tognum steht ausreichend Finanzkraft zur Verfügung, um die strategischen Ziele mit Nachdruck zu verfolgen. Aufgrund des hohen Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit konnte die Nettofinanzverschuldung deutlich auf 57,2 Mio. Euro (Vorjahr: 192,2

Mio. Euro) reduziert werden. Der Free Cashflow1 sank um 10,8 % auf 199,4 Mio. Euro (Vorjahr: 223,6 Mio. Euro). Die Eigenkapitalbasis hat sich im Geschäftsjahr 2010 positiv entwickelt. Die Eigenkapitalquote lag bei 26,8 % (31. Dezember 2009: 27,6 %).

### Alle drei Berichtssegmente auf Wachstumskurs

Alle drei Berichtssegmente – Engines, On-site Energy & Components (OE&C) und Distribution – konnten ihre Ergebnisse im Geschäftsjahr 2010 verbessern.

Das Segment Engines erhöhte seinen Umsatz um 4,6 % auf 1.758,1 Mio. Euro (Vorjahr: 1.680,5 Mio. Euro). Während innerhalb des Anwendungsbereichs Marine die Bereiche Yacht und kommerzielle Marine Umsatzrückgänge verzeichneten, zeigte sich das Behördengeschäft stabil. Im Anwendungsbereich Industrial entwickelten sich alle Teilbereiche positiv. Durch höhere Investitionstätigkeit aufgrund der gestiegenen Rohstoffpreise kam es in der Anwendung Oil & Gas sogar zu einem überproportionalen Umsatzanstieg. Im Bereich Defense reduzierte sich der Umsatz, da Projekte planmäßig ausliefen und im Jahr 2010 keine größeren Neuprojekte zur Auslieferung anstanden. Der Bereich After Sales/Übrige trug weiterhin wesentlich zum Wachstum bei.

Die bereinigte Segment-EBIT-Marge erhöhte sich im Geschäftsjahr 2010 deutlich auf 10,6 % (Vorjahr: 8,1 %).

Das Segment OE&C verzeichnete in der Berichtsperiode im Kerngeschäft – ohne Berücksichtigung der Rotorion-Aktivitäten – einen deutlichen Anstieg von 22,0 % auf 742,6 Mio. Euro (Vorjahr: 719,1 Mio. Euro). Unter Berücksichtigung von Rotorion errechnet sich eine Steigerungsrate von 3,3 %. Im Anwendungsbereich OE Diesel Systems & Engines entwickelte sich das Liefergeschäft mit OEMKunden in allen Regionen deutlich positiv, das Geschäft mit Dieselsystemen war stabil. Die bereinigte Segment-EBIT-Marge verbesserte sich auf 4,4 % (Vorjahr: 3,8 %). Das Umsatzvolumen des Segments Distribution stieg 2010 um 13,4 % auf 594,2 Mio. Euro (Vorjahr: 524,1 Mio. Euro). Die bereinigte Segment-EBIT-Marge blieb konstant bei 9,5 % (Vorjahr: 9,5 %).

### Mitarbeiterzahl erhöht

Zum Jahresende 2010 beschäftigte die Tognum-Gruppe 9.046 Mitarbeiter. Von den 7.375 Beschäftigten in Deutschland sind allein 6.013 Mitarbeiter am Standort Friedrichshafen beschäftigt. Im Gesamtkonzern hat Tognum im Jahr 2010 insgesamt 532 Mitarbeiter neu eingestellt. ■



## 5. WSV Aschermittwoch des Magdeburger Wasserstraßen-Neubauamtes und des Wasser- und Schifffahrtsamtes Magdeburg

# Steigerung der Transportmengen auf der Elbe und auf der Kanalverbindung nach Berlin

**A**m 09.03.2011 fand im Hause des WSA Magdeburg die zur Tradition gewordene Informationsveranstaltung der beiden Ämter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zum Aschermittwoch statt. Insgesamt konnten in diesem Jahr mehr als 100 interessierte Teilnehmer aus Landespolitik, Verbänden, Gewerbe und Verwaltung im WSA Magdeburg begrüßt werden.

Nach der Begrüßung durch den Amtsleiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Magdeburg, Friedrich Koop, hielt Karl-Heinz Jährling vom Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft des Landes Sachsen Anhalt, Fachgebiet Ökologie, einen Gastvortrag zum Thema „Gemeinsame Handlungsfelder von Bund und Land bei der Umsetzung der ökologischen Ziele der EG-Wasserrahmenrichtlinie an der Bundeswasserstraße Elbe“. Die gute Zusammenarbeit der verschiedenen Partner ist langjährig erprobt. Aus ihrer Verantwortung als Eigentümerin der Bundeswasserstraße Elbe ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in der Lage, die Unterhaltungsarbeiten am Strom zum Erhalt der Schifffahrtsfähigkeit mit Maßnahmen zur Entwicklung des ökologischen Zustandes zu verknüpfen. Beispielhaft unterlegte Jährling dies mit bereits durchgeführten und geplanten Maßnahmen zur Vernetzung von Fluss und Aue im Elbstromgebiet.

Anschließend stellte Friedrich Koop die Aktivitäten des WSA Magdeburg in 2010 und 2011 vor. Wichtiges Ziel war es, den Unterhaltungsrückstand an den Strombauwerken der Elbe bis Ende 2010 aufzuarbeiten. Damit sollen wieder Fahrwassertiefen für die Binnenschifffahrt erreicht werden, die für die deutlich weiter steigenden Containertransporte, aber auch für einen wirtschaftlichen Massengutverkehr wichtig sind. In den aufgezeigten Statistiken zu den Fahrwassertiefen konnte der Erfolg der Arbeit der letzten Jahre für das gesteckte Unterhaltungsziel anschaulich dargestellt werden.

Neben einer deutlichen Steigerung der Transportmengen auf der Elbe (+ 23%) wurden auch auf der Kanalverbindung nach Berlin wieder zweistellige Zuwachsraten verzeichnet (+ 13%).

Dies ist um so bemerkenswerter, da infolge der noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen moderne Großmotorschiffe den Kanal noch nicht uneingeschränkt befahren können.

Im Jahre 2010 wurde die Zentrale für die Fernbedienung der großen Saaleschleusen unterhalb von Halle eingeweiht. Diese nimmt ihre Dienste für einen sicheren Verkehr mit geringerem Personalbedarf von Bernburg aus wahr.

Henrik Täger, Leiter des Wasserstraßen-



**Friedrich Koop, Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Magdeburg**

Neubauamtes Magdeburg, stellte im dritten Vortrag die Aufgaben in den Projektierungs-, Genehmigungs-, Bauausführungs- und Bauvorbereitungsbereichen vor. Besonders hervorzuheben als neue Aufgaben sind die Sanierung der Wehrgruppe Quitzöbel, der Bau von Brücken über und am Elbe-Havel-Kanal mit den Schleusenbrücken in Zerben und der Güsener Straßenbrücke. Mit der dann vorgesehenen Herausnahme der alten Schleusenbrücke Zerben Ende 2011/Anfang 2012 wird eine Verbesserung der Durchfahrtshöhe erreicht. In Vorbereitung befindet sich die Ausschreibung zur Bergzower Straßenbrücke. Planerisch ist der letzte Planfeststellungsabschnitt 9.2 (östlich Wusterwitz) begonnen worden.

Die Verbesserungen für die Binnenschifffahrt ausgedrückt im Bauvolumen lag in 2010 bei ca. 45 Mio €. Hier trugen im We-

## TRANSPORTWERK

Magdeburger Hafen GmbH

## GREENPORT

Besuchen Sie uns auf der  
10. – 13. Mai, München  
Halle B4, Stand 218

**Logistik fängt beim Standort an – wir haben ihn!**

- zentraler Verkehrsknotenpunkt (Hub) für die verladende Wirtschaft in einem Umkreis bis 200 km
- optimale trimodale Lage mit Autobahn-, Wasser- u. Bahnanschluss
- wasserstandsunabhängig ab Mitte 2011 bei 4,00 m Wassertiefe
- leistungsstarkes KV-/Containerterminal (Hanse-Terminal)
- Profitieren Sie von einem einzigartigen Standort und der Kapazität des größten Binnenhafens Mitteldeutschlands!
- 115 ha Industrieansiedlungsfläche im Hafen

Magdeburger Hafen GmbH Saalestraße 20 · D 39126 Magdeburg · Telefon: +49 (0) 391/5939-162 · Fax: +49 (0) 391/5939-210  
E-Mail: gf@magdeburg-hafen.de · www.magdeburg-hafen-gvz.eu

sentlichen der laufende Bau der großen Punktbauwerke Niedrigwasserschleuse und Schleuse Wusterwitz, die Brückenbaumaßnahmen am Elbe-Havel-Kanal mit den Eisenbahnbrücken, die Friedensbrücke und die Hagenbrücke in Genthin und die Wusterwitzer Straßenbrücke, die Errichtung des Pumpwerkes Niegripp und der Ausbau der Stadtstrecken in Genthin bei. Weitere kleinere Maßnahmen wie die Vollen-dung des letzten Ausbauabschnittes am Rothen-seer Verbindungskanal und der Tonnenum-schlagplatz in Aken für das WSA Dresden konnten auch noch in 2010 abgeschlossen werden.

In der anschließenden intensiven Diskussi-on wurde von den Anwesenden besonders das Thema Konzentration der Aktivitäten der WSV auf die Bundeswasserstraßen mit einer bestehenden hohen Verkehrsbedeu-tung kritisch angesprochen.



**Gäste aus Landespolitik, Verbänden, Gewerbe und Verwaltung nahmen an der Ascher-mittwoch-Veranstaltung im WSA Magdeburg teil.**



**In den Mannheimer** Häfen wurden im Februar insgesamt 564.648 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Im Vergleich zu Februar 2010 sank der Umschlag von 723.368 Tonnen um 158.720 Tonnen und damit um 21,94 Prozent. Hintergrund für den Rückgang ist die Sperrung der Rheinschiffahrt ab dem 13. Januar 2011. Die vollständige Aufhebung der Sperrung erfolgte am 14. Februar 2011. Durch die Sperrung kam es zu Ausfällen im

wasserseitigen Güterumschlag, so dass ein objektiver Vergleich der umgeschlagenen Güter im Vergleich zum Vorjahresmonat objektiv nicht möglich ist. Der schiffseitige Containerverkehr sank im Vergleich zu Februar 2010 in der Tonnage um 20,65 Prozent von 90.131 Tonnen auf 71.516 Tonnen. Die Stückzahlen lagen bei 7.062 TEU (20-Fuß-Container). Das sind 30,5 Prozent weniger als im Vorjahresmonat. Der durchschnittliche Wasserstand lag im Monat Februar bei Pegel Mannheim 2,26 Meter. *Foto: Hafen Mannheim*





## Hafenausbau Godorf

# Neues Genehmigungsverfahren

Das OVG Münster hat die Berufung der HGK im Verfahren um den Ausbau des Godorfer Hafens aus formalen Gründen zurückgewiesen. „Wir stehen unverändert zu diesem wichtigen Projekt. Wir werden nun versuchen, durch ein neues Verfahren Baurecht herzustellen“, erklärt HGK-Vorstandssprecher Dr. Rolf Bender in einer ersten Reaktion.

„Das heute bemängelte, konzentrierte Verfahren hat die Bezirksregierung Köln im Jahre 1999 ausgewählt. Wir sind nach wie vor davon überzeugt, dass es sinnvoll ist, für ein einzelnes Bauvorhaben nicht mehrere Genehmigungsverfahren zu betreiben“, betont Dr. Bender. Der Rat der Stadt hatte den Bau eines vierten Hafenbeckens 2007 beschlossen. 2009 hatte das Verwaltungsgericht das konzentrierte Verfahren aus formalrechtlichen Gründen zunächst gestoppt. Diese Entscheidung hat das Oberverwaltungsgericht gestern bestätigt. Das Oberverwaltungsgericht bemängelte in

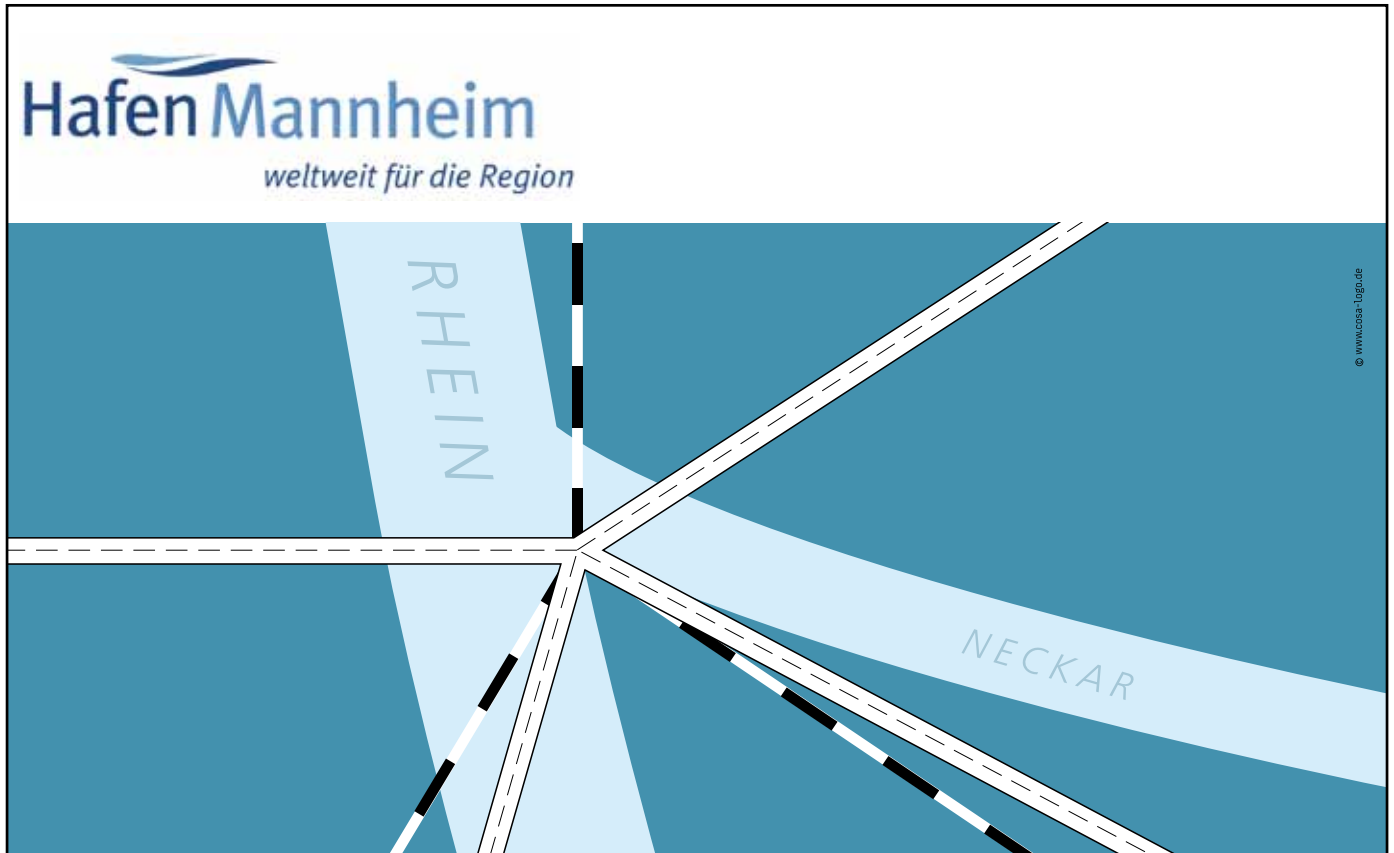
seiner Entscheidung ausschließlich formale Zuständigkeitsfragen der Planfeststellung. Die Notwendigkeit eines Ausbaus beurteilte das Gericht nicht. Die HGK will deshalb ein neues Verfahren auf den Weg bringen, das den Bedenken der Gerichte Rechnung trägt.

„Der Wirtschaftsaufschwung bestätigt unsere langfristig angelegte Strategie, die Hafenkapazitäten im Kölner Süden zu erweitern. Ein moderner Allround-Hafen in Godorf ist für eine sinnvolle Verkehrspolitik unverzichtbar“, unterstreicht Dr. Bender.

Der geplanten Bürgerbefragung sieht er optimistisch entgegen: „Der Umbau des Godorfer Hafens verringert die Verkehrsbelastung auf den Kölner Straßen. Das nutzt den Arbeitnehmern und der Wirtschaft im Einzugsgebiet des Godorfer Hafens, aber auch den Anwohnern in Niehl, Nippes und anderen Stadtteilen, die unter dem zunehmenden Lkw-Verkehr leiden.“ ■

## Duisport koordiniert Optimierung der brasilianischen Transportsysteme

Die Duisburger Hafen AG und das brasilianische Hafenministerium haben eine Vereinbarung zur Unterstützung der Regierung bei der Erstellung eines Logistikkonzeptes für den sogenannten Sao Paulo-Santos Korridor unterzeichnet. Der Korridor ist die Hauptader der brasilianischen Warenströme zwischen der Küste und dem Hinterland. Vorausgegangen waren wechselseitige Konsultationen über einen längeren Zeitraum in Duisburg und Brasilien, die intensiv von der Bundesregierung begleitet wurden. Die Eckpunkte der Zusammenarbeit konnten bei einem Besuch von Erich Staake beim neuen brasilianischen Hafenminister Leônidas Cristino Ende Januar in Brasilien festgelegt werden. ■




**Hafen Mannheim**  
weltweit für die Region

RHEIN

NECKAR

© www.ccsa-10gg.de

Infos und Immobilien: Tel. 0621/292-2991  
www.hafen-mannheim.de



Am 23. April 2011 begannen die Arbeiten für den Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße (HOW), Scheitelhaltung, Baulos H1 (HOW-km 72+084 bis 74+685)

## Ziel ist es, die Fahrzeiten zu verkürzen und Kosten für die Schifffahrt zu senken

**A**m 23.3.2011 wurden um 11.00 Uhr mit dem ersten Rammschlag offiziell die Bauarbeiten für das Baulos H1 im Zuge der Grundinstandsetzung und des Teilausbaues der Scheitelhaltung der HOW begonnen.

Am 22.09.2010 hat das WSA Eberswalde hierfür den Zuschlag an das bauausführende Unternehmen, die Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG, erteilt. Das Projekt ist Bestandteil der Grundinstandsetzung und des Teilausbaues der HOW gemäß des Bundesverkehrswegeplanes. Die Genehmigung der Baumaßnahme erfolgte mit Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrdirektion Ost vom

20.02.2003 zuletzt geändert mit Änderungs- und Ergänzungsbeschluss vom 05.02.2010. Der Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße im Baulos H1 soll in einem weiteren Abschnitt der Scheitelhaltung Schwachstellen in den Kanalseitendämmen beseitigen und zeitgleich den Querschnitt der Wasserstraße für die Anforderungen eines zukunftsgerichteten Güterverkehrs auf dem Wasser ertüchtigen.

Hierbei wird die Wasserspiegelbreite unter Beibehaltung des ökologisch günstigeren Trapezprofils um ca. 20 m vergrößert und die Wassertiefe im Fahrwasser des Kanals auf 4,00 m erhöht. Das herzustellende Profil wird dann der Wasserstraßenklasse Va

genügen. Ein wichtiges Projektziel ist die Wiederzulassung einer Abladetiefe von 2,00 m, da zurzeit dafür Beschränkungen von 1,60 - 1,90 m bestehen. Dies würde für die Berufsschifffahrt eine Senkung der Transportkosten von bis zu 20 % bedeuten und den Verkehrsträger Binnenschiff hier in der Region stärken. Ferner können perspektivisch die Einschränkungen aus dem Einrichtungsverkehr aufgehoben werden und somit die Fahrzeiten auf der HOW deutlich verkürzt werden.

Die Bauarbeiten werden weitestgehend unter Aufrechterhaltung der Schifffahrt ausgeführt. Kurzzeitige Vollsperrungen des Kanals lassen sich aufgrund sicherheitsrelevanter



*Blick auf die Havel-Oder-Wasserstraße. Auf der linken Seite erfolgt die Verbreiterung.*

Arbeiten jedoch nicht vermeiden.

Ein Bestandteil des Bauauftrages ist der Rückbau einer alten Dükeranlage der Firmen PCK Schwedt/Mineralölverbundleitung Schwedt. Hierfür wurde bereits durch die vorstehend genannten Firmen eine neue Dükeranlage hergestellt und in Betrieb genommen.

#### Bauablauf

Zu Beginn der Arbeiten wird auf dem beräumten Baufeld auf der Südseite des Kanals mittels zu liefernden Bodens ein Teil der

neuen Kanalseitendämme errichtet. Weitere Teile der Dämme werden dann mit im Trockenen gebaggerten Erdstoffen aufgebaut. An den Losenden auf der Ost und Westseite des Ausbauabschnittes werden Querspundwände in das Kanalprofil eingebracht, so dass hier ein sicherer Anschluss an die benachbarten Lose hergestellt werden kann. Mit Hilfe schwimmender Baggertechnik wird eine Kanalseite auf das neue Profil ausgebaggert. Dabei wird das anfallende Baggergut, bestehend aus der alten Steinschüttung, dem Kiesfilter, der Tondichtung sowie dem

darauf folgenden saubereren Untergrundmaterial getrennt und auch so auf dem Zwischenlager abgelagert. Ziel dieser Trennung soll eine spätere Wiederverwendungsmöglichkeit möglichst großer Baggergutmengen sein. Die ausgebaggerten Bodenmassen werden an einer Umschlagstelle in der Nähe der Klosterbrücke (Straßenbrücke über die HOW zwischen Eberswalde und Liepe) aus Schuten in Dumper umgeladen und auf das dort befindliche Zwischenlager verbracht. Teile des gebaggerten Bodens werden, wie oben beschrieben, für die Errichtung der notwendigen Dämme aufbereitet und wiederverwendet. Das durch das abschnittsweise Entfernen der bestehenden Kanaldichtung ausströmende Sickerwasser wird durch eine Wasserhaltungsanlage wieder in den Kanal zurückgeleitet. Direkt an die Baggerung schließt sich die Wiederherstellung der Dichtung aus 20 cm Naturton an, die nachfolgend mit einem Deckwerk aus einem geotextilen Filter und 60 cm Wasserbausteine abgedeckt und somit wieder langfristig geschützt wird. Im Bereich einer leichten Kurve in der Baustrecke wird eine durch die neue Trassierung des Kanals entstehende Aufweitung für die Anlage eines Flachwasserbereiches genutzt. Der Ausbau wird bei halbseitiger Sperrung des Kanals unter Aufrechterhaltung der Schifffahrt erfolgen. ■



Die Spezialmaschine für den ersten Rammschlag.

#### Bisher ausgeführte Leistungen

- Holzung und Rodung des Baumbestandes auf dem Baufeld im Winter 2009/2010
- Sondierung auf Munitionsbelastung und Beräumung gefundener Kampfmittel
- Umsiedelung im Baufeld lebender Kolonien Roter Waldameisen
- Anbringen von Nisthilfen für Graureiher außerhalb des Baufeldes

#### Hauptdaten zum Baulos H1

- Bodenaushub: 370.000 m<sup>3</sup>
- Herstellung von neuen Dämmen: 172.000 m<sup>3</sup>
- Unterwasserdichtung mit Naturton: 177.000 m<sup>2</sup>
- Einbau von Wasserbausteinen: 153.000 to
- Einbau von Uferspundwänden: 330 to
- Rückbau der Dükeranlage mit drei Dückern der PCK/MVL Schwedt
- Bauzeit: Oktober 2010 bis März 2013
- Gesamtprojektkosten: rd. 32 Mio €, (von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung finanziert; einschließlich Grunderwerb und sonstiger Kosten)



**Auch eine Beteiligung am Duisburger Hafen ist für den Dortmunder Hafen interessant: „Wenn der Bund seine Anteile veräußert, werden wir ein Angebot vorbereiten.“**

## Die Kooperation ist auf einem guten Weg

Von Stefanie Lehnert

**A**uch den Dortmunder Hafen hat die Wirtschaftskrise nicht verschont, doch aufgrund der positiven Entwicklung speziell im Containerumschlag kündigte Manfred Kossack den Bau eines neuen KV-Terminal an. Das neue Terminal, das 2012 in Betrieb gehen soll, wird das Leistungsportfolio des Dortmunder Hafens erweitern und die Position des Dortmunder Hafens als Logistik-Drehscheibe deutlich ausbauen.

Das Schiffsgüterumschlags- und Transportergebnis der Dortmund Hafen-Gruppe lag 2010 bei rund 5 Millionen Tonnen. „Der Hafen ersparte dem Ruhrgebiet täglich 1.000 LKW-Fahrten“, verdeutlichte Manfred Kossack, Vorstand der Dortmunder Hafen AG.

Der Dortmunder Hafen ist trimodal aufgestellt, erläuterte Kossack in seinem Vortrag

zur Jahrespressekonferenz: „Hier treffen die Verkehrsträger Schiff, Eisenbahn und LKW direkt aufeinander. Daher ist für die Dortmunder Hafen AG nicht alleine der Schiffsgüterumschlag entscheidend, sondern auch die Eisenbahntransporte, die im Hafengebiet ihr Ziel oder ihre Quelle haben.“

Der gesamte Güterumschlag und –transport im Hafen betrug im Jahr 2010 rund 5 Millionen Tonnen. Davon entfielen auf den Schiffsgüterumschlag inklusive Containern 2,52 Millionen Tonnen, der damit rund 100.000 Tonnen bzw. 4,4% über Vorjahresniveau (2,411 Tonnen) lag.

Umschlagstärkste Gütergruppe ist der Container. Im Vergleich zu 2009 mit 758.600 Tonnen verzeichnet das Container Terminal eine Steigerung um 6% und kann demnach auf eine Umschlagleistung von 804.400 Tonnen in 2010 zurückblicken. Bezogen auf

Ladeeinheiten (Container, Wechselbrücken und Trailer) hat das Terminal 2010 168.664 Ladeeinheiten umgeschlagen, ein Plus von 13,4% gegenüber 2009 (148.711 Ladeeinheiten). In der Containerbranche ist nicht das Gewicht, sondern die Anzahl der Container relevant.

Der Bereich Baustoffe (hauptsächlich Splitt, Wasserbausteine sowie Zement) bringt es auf 690.000 Tonnen, ein Plus von 6,6%.

Der Mineralölumschlag stieg von 570.000 auf 630.000 Tonnen, eine Steigerung von 10,4%. Dies stellt aufgrund des gesunkenen Ölpreises das drittbeste Ergebnis der letzten 10 Jahre dar.

Die Gütergruppen Schrott bzw. metallene Recyclinggüter sowie Eisen und Stahl haben einen leichten Rückgang der Umschlagzahlen zu verzeichnen. Bei Eisen und Stahl



**Erläuterten gutgelaunt die Jahresergebnisse des Dortmunder Hafens während einer Pressekonferenz (v.l.): Generalbevollmächtigter Markus Bangen, Vorstand Manfred Kossack sowie Rainer Pubanz, kaufmännischer und technischer Leiter. Foto: Stefanie Lehnert**

um -1,1% bzw. von 148.600 auf 146.900 Tonnen, bei metallenen Recyclinggütern/Schrott -15,3% bzw. von 189.100 auf 160.200 Tonnen. Diese Ergebnisse erklären sich durch das veränderte Lagerhaltungsverfahren vom Binnenschiff auf Bahn und LKW während der Wirtschaftskrise.

Die Gütergruppe Importkohle verzeichnet in 2010 einen Rückgang von -8,4%, von 88.200 auf 80.800 Tonnen.

6.000 Tonnen wurden von „anderen Warengruppen“ umgeschlagen, diese Güter spielen eine unbedeutende Rolle, auf sie wurde nicht weiter eingegangen.

Insgesamt wird deutlich, dass die Gütergruppen Container, Baustoffe sowie Mineralöle 85% des Güterumschlages einnehmen. Der Container ist seit 2008 die umschlagstärkste Gütergruppe im Hafen, Tendenz steigend. Bei 180.000 Ladeeinheiten jährlich ist die Kapazitätsgrenze beim Container Terminal Dortmund erreicht.

2012 soll ein neues KV-Terminal (Terminal für den kontinentalen kombinierten Ladungsverkehr) in Betrieb gehen. Das neue Termi-

nal wird das Leistungsportfolio des Dortmunder Hafens erweitern und seine Position als Logistik-Drehscheibe deutlich ausbauen. Es wird per Eisenbahn und LKW erreichbar sein und zunächst mit Spezial-Gabelstaplern, so genannten Reachstackern, betrieben. Standort wird der Hafenbahnhof im westlichen Hafenbereich.

Die Gesamtfläche des neuen Terminals beträgt 60.000 qm. Investor ist die DSW21 (die Dortmunder Stadtwerke) als Konzernmutter der Dortmunder Hafen AG. Unterstützt wird das Bauvorhaben von der Duisport Consult (Consulting-Sparte der Duisburger Hafen AG).

„Die Kooperation ist auf einem guten Weg“, so Manfred Kossak und der Generalbevollmächtigte Markus Bangen einvernehmlich, „die Tatsache, dass die Medien zwischenzeitlich nicht viel zu berichten hatten, bedeutet nicht, dass nicht mit Hochdruck an Projekten gearbeitet wird.“

Im Rahmen des Projekts Ruhr Cargo werden die Möglichkeiten zu Transport von Containern per Schiff zwischen Duisburg und Dortmund entweder im Pendel- oder Linienverkehr geprüft.

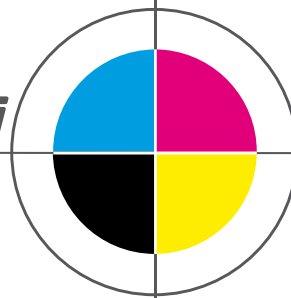
Das Projekt Multimodal Promotion, das die beiden Häfen gemeinsam mit dem Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik bearbeiten, soll umweltfreundliche Transportalternativen aufzeigen und so für die notwendige Entlastung der Straßen sorgen.

Der Bahnshuttle Glückauf-Express führt vom Chemiewerk Marl über Duisburg in den Dortmunder Hafen zum Container Terminal. Hier werden die Container auf Züge zu den deutschen Seehäfen gebracht. Auf dem Rückweg sammelt der Glückauf-Express Container aus der Dortmunder Region ein, die dann per Bahn direkt zu den belgischen Seehäfen Zeebrügge und Antwerpen transportiert werden.

Seit 2009 ist der Shuttle in Betrieb und bringt es inzwischen auf über 12.000 20-Fuss-Container jährlich und wird nach Aussage des Generalbevollmächtigten Markus Bangen weiter ausgebaut.

Auch eine mögliche Beteiligung am Duisburger Hafen ist für den Dortmunder Hafen interessant. „Wenn der Bund seine Anteile veräußert, werden wir eine Angebotsabgabe vorbereiten“, so Hafenvorstand Manfred Kossak. ■

**Druckerei**



**Dünwald**

*Gestaltung · Satz  
Buch- und Offsetdruck  
Digitaldruck  
Papierverarbeitung*

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

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

Verhandlungen und Abschlüsse mit Reisebüros, Veranstaltern und Organistoren von speziellen Flussreisen in aller Welt

## Die Zeichen in der Tourismusbranche stehen auf Wachstum



Die meisten auf der Internationalen Tourismus-Börse (ITB) in Berlin ausstellenden Unertenehmen der nationalen und internationalen Flusskreuzschifffahrt waren zufrieden mit dem ergebnis ihres Messeauftritts. Es gab Verhandlungen und Abschlüsse mit Reisebüros, Veranstaltern und Organistoren von speziellen Flussreisen in aller Welt. Wir werden in unseren

folgenden Ausgaben in loser Folge Interviews mit verschiedenen Betreibern von Flusskreuzfahrtschiffen veröffentlichen. Auf der ITB befassten sich - neben der Präsentation ihrer Sehenswürdigkeiten - auch Städte und Landkreis mit der Flusskreuzschifffahrt. So fasste auch die nordrhein-westfälische Landeshauptstadt die Flusskreuzschifffahrt auf dem Rhein

verstärkt ins Auge. „Veranstalter nehmen vermehrt Düsseldorf als Station mit in den Routenverlauf ihrer Reisen auf. Für dieses Jahr wird eine Steigerung an Fahrten, die Düsseldorf als Station beinhalten, von mehr als 50 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erwartet.“, sagt Dr. Eva-Maria Illigen-Günther, Geschäftsführerin der Düsseldorfer Marketing & Tourismus GmbH. „Die Attraktivität der Stadt, herausragende Veranstaltungen in Rheinnähe und die direkte Anbindung vom Schiff mit der Innenstadt sind ausschlaggebende Gründe für die zunehmende Bedeutung der Reisestation Düsseldorf“, findet Dirk Elbers, Düsseldorfer Oberbürgermeister. Als erfolgreicher Partner für Kreuzfahrtveranstalter hat sich die Rheinmetropole bereits bewährt. Seit mehreren Jahren steigt die Zahl der Buchungen für Stadttouren oder Altstadt Rundgänge als „Landprogramm“ um rund 20 Prozent jährlich. Das bedeutet für 2011: Jedes zweite Kreuzfahrtschiff, das in Düsseldorf anlegt, bietet den Passagieren eine Stadtführung der DMT an.



Lüftner-Cruises, Innsbruck (Österreich)



„Flussgenuss“ am TUI-Stand

Besonders zufrieden war die Leitung der Messe Berlin mit dem Verlauf der diesjährigen ITB. Rund 170.000 Besucher auf der weltweit führenden Messe der internationalen Reiseindustrie, über sechs Milliarden Euro Auftragsvolumen und gute Stimmung bei den Ausstellern. Über 40 Prozent der Einkäufer kamen aus dem Ausland und der ITB Berlin Kongress verzeichnete einen Besucherrekord. Dazu hatten sich rund 7.000 Journalisten aus 94 Ländern bei der Messe Berlin für die diesjährige ITB akkreditiert.

Mit einem deutlichen Plus bei Einkäufern aus dem Ausland und den besten Ausstellernzahlen aller Zeiten schloss die 45. ITB Berlin ihre Tore. Die internationale Leitmesse der Reiseindustrie konnte trotz Bahnstreik stabile Fachbesucherzahlen auf Vorjahresniveau verzeichnen. Gute Messengeschäfte gaben dem Aufschwung in der Tourismusbranche zusätzlichen Schub.

Dr. Christian Göke, Geschäftsführer der Messe Berlin, blickt auf eine erfolgreiche Veranstaltung zurück: „Die ITB Berlin zieht von Jahr zu Jahr mehr internationale Ent-



scheider an. Mittlerweile kommen über 40 Prozent der Einkäufer aus dem Ausland. Damit kann die ITB Berlin nicht nur weltweit das ausgewogenste und internationalste Portfolio an Ausstellern vorweisen, sondern sie ist auch das internationalste Fachbesucher-Event der Branche. Beste Voraussetzungen für beste Geschäfte: Wir gehen davon aus, dass die Aussteller deutlich mehr Geschäftsabschlüsse als im Vorjahr tätigen konnten und ein Volumen von mehr als sechs Milliarden verhandelt haben.“

Zwei Ministergipfel sorgten in diesem Jahr auf der ITB Berlin für eine starke Präsenz aus internationaler Politik und Diplomatie. Der „UNWTO Silk Road Ministers' Summit“ brachte den nachhaltigen Seidenstraßen-Tourismus einen entscheidenden Schritt voran. Im Rahmen des ITB CSR Day fand der erste „Ministers' Summit on Climate Change in Asia-Pacific“ statt.

Die Länder Nordafrikas nutzen das Branchentreffen, um den für sie unverzichtbaren Tourismussektor wieder anzukurbeln. Ägypten präsentierte eine neue Werbekampagne, die den friedlichen Demokratisierungsprozess des Landes in den Mittelpunkt stellte. Allein das Erdbeben und der Tsunami in Japan warfen einen Schatten auf eine überaus positive Stimmung in den 26 Messehallen. Der Japanstand wurde ab Samstagmittag geschlossen.

11.163 ausstellende Unternehmen aus 188 Ländern (2010: 11.127 Unternehmen aus 187 Ländern) zeigten vom 9. bis 13. März erneut das komplette Spektrum der internationalen Reiseindustrie. Das in diesem Jahr neu geschaffene Forum „eTravel World“ hat mit Präsentationen und Seminaren mehrere tausend Interessierte angezogen und war ein voller Erfolg.

Die Anzahl der Fachbesucher bleibt mit 110.791 stabil. Der ITB Berlin Kongress kann hingegen mit neuen Rekordzahlen aufwarten. Ein Plus von 15 Prozent ließ die Teilnehmerzahl auf rund 14.000 steigen. Publikumsmagnet waren der ITB Future Day und der ITB Hospitality Day. Als Convention & Culture Partner des Kongresses sowie mit drei zusätzlichen Ständen in verschiedenen Bereichen der Ausstellung konnte die Mongolei zahlreiche Besucher über alle Facetten ihres reizvollen Landes informieren. Der Binnenstaat zwischen Russland und China konnte sich erfolgreich in den Segmenten Kulturreisen und nachhaltiger Tourismus



A-Rosa Flusskreuzschifffahrt, Rostock



TransOcean Flussreisen, Bremen



Nicko-Tours, Stuttgart





Vivada-Cruises, Kolkata (Indien)



Far Horizon Tours, Faridabad (Indien)



Century Cruises, Beijing (China)

positionieren. Hochkarätige Diskussionsrunden zu den Themen klimafreundliche Mobilität und insbesondere das „Solar Mobility Innovator Panel“ zeigten einmal mehr die Innovationskraft des weltweit größten Kongresses der Reisebranche.

Die Berliner und Brandenburger zog es am Wochenende trotz der ersten Frühlingstage mit strahlendem Sonnenschein in großer Zahl in die Messehallen. Nach ersten Hochrechnungen nutzten rund 60.000 Privatbesucher (2010: 68.398) die Chance, sich aus erster Hand über Reiseziele in 188 Ländern zu informieren.

Die ITB Berlin 2011 präsentierte mit Polen ein höchst attraktives Partnerland, das im Vorfeld der EURO 2012 der Weltöffentlichkeit seine touristischen Stärken zeigte. Dank einer spektakulären Eröffnungsfeier mit 3D-Filmen und einer avantgardistischen Tanzshow, die gekonnt virtuelle und reale Tänzer zusammen führte, konnte das Nachbarland der Deutschen sein traditionelles Image aufbrechen. Alle Regionen Polens waren auf 1.600 Quadratmetern vertreten. Jan Wawrzyniak, Direktor des Polnischen Fremdenverkehrsamt Deutschland, fasste sein Eindrücke zusammen: „Ein wunderbares Gefühl, Partnerland zu sein! Hätten wir doch den Partnervertrag gleich für zwei Jahre abgeschlossen. Das Interesse an Polen ist noch mehr gestiegen. Wir haben erfolgreiche Gespräche geführt. Die ITB Berlin hat uns einen zusätzlichen Schub gegeben.“

Taleb Rifai, Generalsekretär der UNWTO: „Angesichts der jüngsten Ereignisse in Ägypten und Tunesien, die zwei sehr wichtige Touristenziele sind, hatte die ITB Berlin dieses Jahr eine besondere Relevanz. In dem Augenblick, in dem wir das neue Ägypten und Tunesien hier willkommen heißen konnten, war ich von der bemerkenswerten Solidarität überwältigt, die die internationale Tourismusgemeinschaft diesen beiden Ländern entgegenbrachte.“

Die ITB Berlin hat auch das steigende Vertrauen innerhalb des Tourismussektors bestätigt. Das Jahr 2011 wird das beeindruckende Wachstum der Tourismuswirtschaft in 2010 konsolidieren. Angesichts dieser Entwicklung ist die ITB Berlin zum wiederholten Mal die ideale Plattform für die UNWTO, um neue Initiativen einzuführen, darunter das erste Gipfeltreffen der Minister der Seidenstraße.“

Klaus Laepple, Präsident des Bundesverbands der Deutschen Tourismuswirtschaft



(BTW): „Die Zeichen stehen weiter auf Aufschwung - in der Tourismuswirtschaft insgesamt genauso wie bei der ITB Berlin im Konkreten. Das beweisen die großartigen Aussteller- und Besucherzahlen der weltweit größten Tourismusmesse. Positive Nachrichten und Prognosen prägten in diesem Jahr das Spitzentreffen der Reisebranche, auch wenn die politischen Entwicklungen in Nordafrika natürlich ebenfalls im Raum standen und diskutiert wurden. Besonders emotionale Reaktionen, große Betroffenheit und Anteilnahme lösten die Nachrichten über die schrecklichen Folgen des Erdbebens und Tsunamis in Japan aus.

Den Fachbesuchern wurde in Berlin einmal mehr eine einzigartige Kommunikationsplattform geboten, um Kontakte aufzufrischen, neue Beziehungen aufzubauen und zahlreiche Geschäfte abzuschließen. Aussteller wie Besucher zeigten sich sehr zufrieden. Die auf der ITB Berlin 2011 getätigten Geschäftsabschlüsse haben die Marke von sechs Milliarden Euro aus dem Vorjahr voraussichtlich deutlich übertroffen. Und für das Privatpublikum war die ITB Berlin auch in diesem Jahr eine bunte Erlebniswelt, die einladend zum Entdecken, Informieren und über die nächsten Urlaube zu entscheiden. Die guten Zahlen und die positive Atmosphäre, die die diesjährige ITB Berlin prägten, stimmen uns äußerst zuversichtlich, dass sich unsere Prognosen bestätigen und die deutsche Tourismuswirtschaft vor einem äußerst erfolgreichen Jahr 2011 steht.“

Jürgen Büchy, Präsident des Deutschen Reiseverbands (DRV): „ Einmal mehr hat die ITB Berlin gezeigt, dass sie der Treffpunkt für die internationale Tourismusbranche ist. Hier werden nicht nur Trends ausgelotet, Innovationen vorgestellt und Visionen diskutiert, die ITB Berlin ist vielmehr der zentrale Marktplatz für die Fachbesucher, um Geschäfte vorzubereiten, Vereinbarungen zu schließen oder Kooperationen einzugehen. Zugleich ist sie die wichtigste Kontaktbörse und Gesprächsplattform für alle im Tourismus tätigen Menschen. Sie zeigt, welchen Stellenwert die Geschäftsreise in unserer Branche hat. So sehr auch das tägliche Geschäftsleben von neuen Medien bestimmt wird, so unverzichtbar ist und bleibt der persönliche Kontakt, das Vier-Augen-Gespräch und der unmittelbare Austausch untereinander. Dies zeigt sich gerade auch bei dem auf der Messe viel diskutierten Thema der derzeitigen Umbrüche in Nordafrika - besonders in den beiden beliebten Reiseländern Ägypten und Tunesien. Die Gespräche in



Mosturflot, Moskau (Russische Föderation)



Russische und ukrainische Stände



Feenstra Rijn Lijn, Arnhem (Niederlande)



Berlin haben dazu beigetragen, die Auswirkungen aufzuzeigen und zu diskutieren. Der Branchenverband der Touristik ist überzeugt davon, dass beide Länder nichts von ihrer Attraktivität verloren haben und somit auch bald wieder auf so nachgefragt sein werden wie bislang. Von der ITB Berlin 2011 ging ein positives Signal für das Reisejahr 2011 aus: Die Zeichen in der Tourismusbranche stehen auf Wachstum, denn die Reiselust der Deutschen hat deutlich zugenommen. Die nächste ITB Berlin findet von Mittwoch bis Sonntag, 7. bis 11. März 2012, statt. Partnerland ist Ägypten. ■



Artisten des Cirque du Soleil unterhielten die Gäste der IG RiverCruise



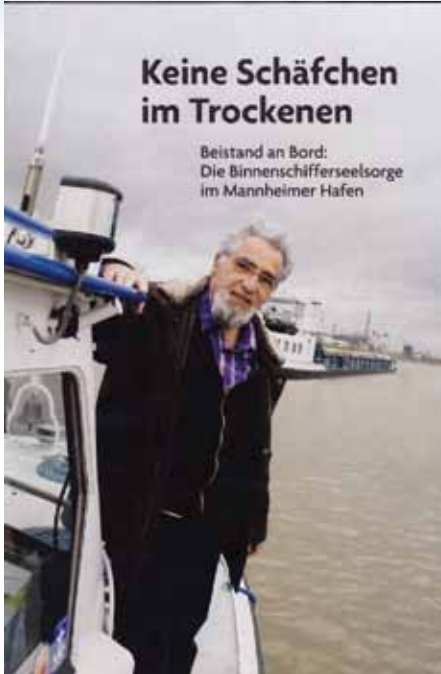
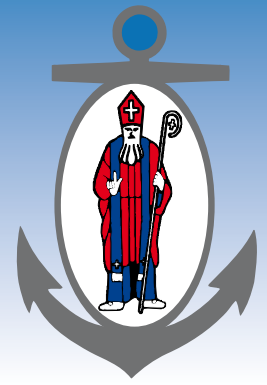
Auf gute Zusammenarbeit: Daniel Thiriet, SeaChefs, und Anja Horn-Wiegmann, Transocean Tours



Elegante Atmosphäre im Restaurant Cucina Casareccia am Olivaer Platz in Berlin



Behielt den Überblick über die von ihm für die Interessengemeinschaft RiverCruise organisierte „Melrose-Party“ und hatte mit den Gästen Spaß an der Freud: Jens Huhse (ganz rechts).  
Alle Fotos: Stefanie Lehnert



Liebe Vereinskameraden und -kameradinnen,  
Freunde des Schifferstandes

Dieser Artikel von Thomas Arzner, auszugsweise dem „Konradsblatt“, der Wochenzeitschrift für das Erzbistum Freiburg ([www.konradsblatt-online.de](http://www.konradsblatt-online.de)) entnommen, verdeutlicht die Situation der katholischen Binnenschifferseelsorge im besonderen in Mannheim, aber auch allgemein.

Der Verwendung der Fotos: (Weigold[2], Arzner, KNA-Bild) wurde freundlicherweise zugestimmt.

Die Dienststelle der Schifferseelsorge wird nun endgültig zum 31. Juli 2011 aufgelöst und somit erlischt auch die Postadresse.

Zuständig wird dann der 1. Vorsitzende des St.-Nikolaus-Schiffervereins Mannheim

Josef Adler  
Wormser Straße 18  
64579 Gernsheim  
Tel. 0625-84124

Seit der Tanker „Waldhof“ bei der Loreley havarierte, hat für viele Binnenschiffer auf dem Rhein das große Warten eingesetzt: Die Durchfahrt Richtung Rheinmündung ist zu, sie kommen nicht mehr weiter – und das Warten kostet Geld. Keine einfache Situation auch für den katholischen Diakon Günter Johannes Barth, der sich im Mannheimer Hafen um die Binnenschiffer kümmert. Barth ist bald 65, im Juli geht er in Pension. Seine Stelle wird nicht mehr besetzt.

„Schwarz-Rot-Gold“ für Deutschland, oder noch häufiger „Orange-Weiß-Blau“ für die Niederlande sind die Fahnen, die im Mannheimer Hafen am meisten wehen: Jedes Schiff fährt unter seiner Nationalflagge. Nur auf dem Schiff von Günter Johannes Barth sieht das anders aus. Bei ihm prangt auf dunkelblauem Grund ein Mann mit spitzem Bischofshut und Krummstab in der Hand: der heilige Nikolaus. Nach dem Patron der Seefahrer ist das Boot des Schifferseelsorgers benannt, unter seiner Flagge fährt er.

Barth ist seit 1985 als Seelsorger bei den Binnenschiffern unterwegs, seit 1989 hauptamtlich. Der Diakon stammt aus Mannheim, sein Vater war Schiffer. Der wollte aber nicht, dass seine Söhne den Beruf ergreifen. Jetzt fährt der Sohn als Seelsorger raus. „Ich habe immer mit interessanten Charakteren zu tun gehabt.“ Als er als Sozialarbeiter im Gefängnis war mit den Einsitzenden, jetzt mit den Binnenschiffern.

Aber warum überhaupt Seelsorge für Binnenschiffer? Barth erklärt: Deren Leben sei nicht immer einfach. „Wenn man bei einer Reederei

fährt, ist man oft drei bis vier Wochen unterwegs und sieht seine Familie in dieser Zeit kaum“, erzählt der 64-Jährige. Dazu komme, dass auf den Schiffen das Leben schneller läuft, dass die Mannschaften kaum mehr Zeit haben. Vor ein paar Wochen noch das Unglück an der Loreley: Seit dem Unfall des Tankers „Waldhof“ ist ein Großteil des Verkehrs auf dem Rhein lahmgelegt. Die Frachtschiffe mussten in die Häfen – und die sind überbelegt, von Basel bis Bingen. Vor dem Unfall herrschte Hochwasser, da kamen sie nicht weg. Die Havarie gefährdet mittlerweile Existenzen.

Das wissen Günter Johannes Barth und Peter Annweiler, als sie an diesem Tag mit der „Wichern“ aufbrechen.

Barth und Annweiler treffen bei ihren Fahrten Schifferfamilien, wie die Mnichs, Hans-Werner Mnich ist jetzt 62 und seit 48 Jahren unterwegs. Sein Schiff ist die „Salisso“: 800 Tonnen kann sie transportieren, im Mannheimer Hafen gibt es größere Schiffe. Elsässisches Schweine-Futtermittel hat er geladen, durch den Stillstand mache er 1000 Euro Verlust am Tag. Die ganze Situation sei ein GAU für jeden Schiffer.



Die Mnichs haben neuen Kinder im Alter von 13 bis 31 Jahren. Sechs davon leben im „Luisen-Stephanien-Haus“ in Mannheim,

einem katholischen Schiffer- und Schaustellerkinderheim. Sie sehen ihre Eltern meist nur am Wochenende und in den Schulferien.

Ist es bei den Mnichs im Schiff gemütlich-chaotisch, so blitzt bei Patrick Mandelmaker der Chrom: Der 33-Jährige aus den Niederlanden mit den kurzen roten Haaren sitzt oben auf dem Führerstand der „Chimo“.



Mandelmaker hat Koks geladen und steht seit zwei Wochen in Mannheim. Das alles sei „eine große Scheiße“, wie er sagt. Immerhin zahle bei ihm noch die Versicherung. Sein Schiff ist drei Jahre alt und geradezu luxuriös: Eine schicke Küche, der Führerstand weiträumig und mit Bildschirmen und Computern gut ausgestattet. „Auch das gibt es“, sagt Peter Annweiler: Schifferfamilien, die das Geschäft seit Langem betreiben und einen gewissen Wohlstand haben.

Die Fahrt durch den Mannheimer Hafen wird eine der Letzten von Günter Johannes Barth sein: Im Juli geht er in den Ruhestand. Eine Nachfolge wird es nicht geben, die Stelle wird aufgelöst, die „St. Nikolaus“ wohl verkauft.

Quelle: Konradsblatt





*Kalendarisch – genau 20 Jahre  
 Gefühl – als sei es Gestern gewesen  
 Engagiert – mindestens 20 Ewigkeiten*

## 20 Jahre Schifferverein „Mittelmain“ Karlstadt Herzlichen Glückwunsch!

So unterschiedlich empfinde ich, empfinden Vereinsmitglieder bzw. Schifffahrtsinteressierte diese Zeit. Mir kommt es vor, als sei es gestern gewesen, dass der Verein sich konstituierte und in einem Festtag öffentlich vorstellte. Und ich war voll Freude, wie meine Vorgänger als Schifferseelsorger und Generalpräses ein neues Mitglied im Verband der St.-Nikolaus-Schiffervereine begrüßen zu dürfen.

Und ich erlebte ein wenig die 20 Ewigkeiten mit im alltäglichen Kampf um die Regularien: Wer wird Präses, sind die Nachrichten über Jubiläen etc. rechtzeitig an die „Order“ geschickt, alle Mitglieder rechtzeitig zur Versammlung eingeladen, wer lässt sich zum Vorsitzenden, Schriftführer, Kassierer wählen?! Und wie folgen wir unserem Selbstverständnis, Binnenschifffahrt am Land zu vertreten, Probleme in Podiumsgesprächen einer Klärung entgegenzuführen – und so dem Geburtstagswunsch des Landrats zu entsprechen, dass nicht nur Schiffe an Karlstadt vorbeifahren, sondern auch dort Pause machen und seelisch und intellektuell auftanken.

Mehr oder minder ist der Verein diesem Vorhaben treu geblieben, hat – anders als in alteingesessenen Schifferstädten – Fahrensleute von nah und fern (bis in die Niederlande) für sich gewinnen können und so, auch ohne eigenen Hafen, mittels des Karlstädter Mainufers, vielen Schiffern und Schiffen „Heimathafen“ anbieten können – auch durch die oft erfolgte menschliche Begleitung. Diese Sisyphusarbeit macht die 20 Ewigkeiten aus – und dafür sei den Mitgliedern, die 20 Jahre die Treue gehalten haben, besonders aber dem Vorstand und seinem Mitarbeiterkreis im Namen der Vereine im „ehemaligen“ Verband und besonders von mir Anerkennung und Hochachtung ausgesprochen. Vor allem gilt in dieser heutigen Zeit der schnellen Änderungen für die nächste Zeit:

*„Allzeit gute Fahrt - In Gotten Namen“*

von allen Mitgliedern im Interessenverband der St.-Nikolaus-Schiffervereine für das Geburtstagskind.

*Pastor Werner Paquet*  
 Schifferpastor

## Festprogramm

### Sonntag, 10. April 2011:

Treffen auf dem MS „Bacchus“ oder MS „Astoria“, am Karlstädter Mainufer

#### 9.00 Uhr

Aufstellung zum Festzug in die Pfarrkirche „St. Andreas“

#### 9.30 Uhr

Festgottesdienst mit Pastor Werner Paquet

#### 11.00 Uhr

Frühschoppen an Bord und Begrüßung der anwesenden Gäste.  
 Mittagessen an Bord

#### 14.00 Uhr

Ansprachen der Ehrengäste und Festrede des Schirmherrn, Herrn Dipl.-Ing. Detlef Aster, Leiter WSD - Süd Würzburg.  
 Gratulation der Vereine  
 Ehrung verdienter Mitglieder  
 Kaffee und Kuchen

## Lossprechung

Bei der Ausstellung „boot“ in Düsseldorf konnte Schifferpastor Werner Paquet den Schiffs- und Bootsbauern zur erfolgreichen Abschlussprüfung gratulieren.



Hinten von Backbord nach Steuerbord.:  
 Daniel Hendricks, Michael Müller, Tobias Holzapfel,  
 Maximilian Griebenow, Björn Falk, Marvin Mikolajczak

Vorne von Backbord nach Steuerbord.:  
 Thorsten Conradi (Präsident dbsv),  
 Adolf Sauerland (Oberbürgermeister der Stadt Duisburg),  
 David Hoffmann, Dennis Bruckmann, Björn Falk,  
 Prof. Wolfgang Schulhoff (HWK),  
 Dipl.-Ing. Hans-Günter Portmann (Schiffer-Berufskolleg RHEIN)

## Schiffstaufe



Zusammen mit Pfarrer Lerch vom ev. Binnenschifferdienst segnete er das vom Innenminister getaufte neue Boot „WSP 1“ für den Dienst in NRW im Rahmen der Messe „boot“.

### Rheinstreifenboot „WSP 1“

#### Techn. Daten:

**Bauwerft:** „SET Schiffbau- und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde mbH“, Werk Genthin

**Kiellegung:** 28. April 2010

**Motoren:** 2 x MAN V8-750 mit jeweils 551 kW (750) PS

**Gewicht:** ca 26 t leer, ca. 30 t Reise

**Länge:** 19 m, **Breite:** 5 m, **Tiefgang:** 1,2 m

**Rumpf:** Aluminium, **Aufbauten:** GFK

**Ausrüstung:** Elektrohdraulische Heckklappe, vom Spiegel bis unter die Wasserlinie abklappbar, Radargerät mit zwei Bildschirmen, Kartenplotter, AIS - Automatisches Schiffsidentifizierungssystem, Datenübertragung für die Steuergeräte mit moderner Datenbus-Technik

## Impressum

Arbeitsstelle der  
 Katholischen Binnenschifferseelsorge  
 „ORDER“

Zwischen Strom und Kai

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

Herausgeber und Verleger:

Kath. Schifferseelsorge

47119 Duisburg-Ruhrort

Fabrikstraße 16

Telefon: (0203) 82973

Telefax: (0203) 81792

E-Mail: [kkdruck@arcor.de](mailto:kkdruck@arcor.de)

Redaktion:

Pastor Werner Paquet · Schifferseelsorger

Volksbank Rhein-Ruhr eG,

Konto-Nr: 531 506 1222,

BLZ 350 603 86

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

Die Redaktion bittet um rechtzeitige Angabe von Terminen!

Redaktionsschluss für die  
 „ORDER“ III/2011, 25. Mai 2011



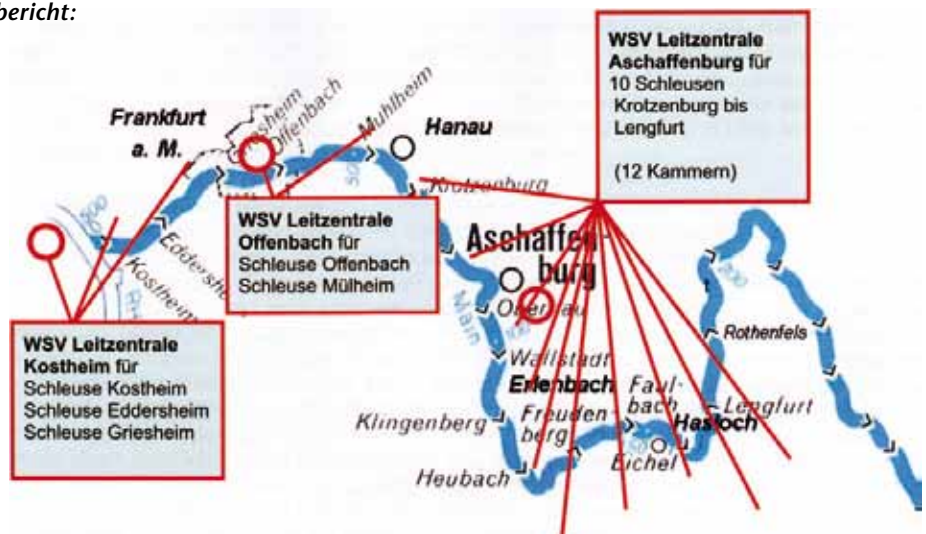
**Bei der Generalversammlung des St.-Nikolaus-Schiffervereins Dorfprozelten am 8. Januar 2011 hielt Herr Schäfer vom WSA Aschaffenburg, den hier in Auszügen wiedergegebenen Tätigkeitsbericht:**

Das Wasser- und Schiffsamt Aschaffenburg (WSA) hat im Jahr 2010 wieder vielfältige und zahlreiche Tätigkeitsbereiche gehabt. Bedingt durch den großen finanziellen Spielraum, die der Bund für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den vergangenen Jahren zur Verfügung gestellt hat, konnten viele und zum Teil längst überfällige Baumaßnahmen in Angriff genommen werden. Im Jahr 2010 hat alleine das WSA Aschaffenburg rund 24,5 Mio. umgesetzt. Die Grundinstandsetzung der überwiegend betagten Wehre und Schleusen bildet hierbei eine der Schwerpunkttätigkeiten. Als Beispiel zu nennen ist hierbei die Grundinstandsetzung des mittleren Wehrfeldes der Staustufe Offenbach, die Grundinstandsetzung der Schleuse Kostheim, die Beschaffung von Unterwasserwehrrevisionsverschlüssen oder der Neubau von Ersatzorgarnituren. Die Arbeiten finden meist unter Betrieb der Schifffahrt und der Anlagen statt; teilweise mussten die Arbeiten insbesondere an den Schleusen unter hohem Zeitdruck während der Schleusensperre durchgeführt werden.

Einen anderen Schwerpunkt bilden die Arbeiten zur Vorbereitung der künftigen Fernbedienung der Schleusen von Leitzentralen (LZ). Im Amtsbereich Aschaffenburg werden die 21 Schleusen künftig von drei Leitzentralen aus ferngesteuert. Die Standorte befinden sich in Kostheim (mit den Schleusen Kostheim, Eddersheim und Griesheim), Offenbach (mit den Schleusen Offenbach und Mühlheim) sowie in Aschaffenburg (mit insgesamt 12 Schleusen von Krotzenburg bis Lengfurt). Dabei ist es nicht mit dem Bau der Leitzentralen getan - vielmehr steckt viel Arbeit in Schaffung der nötigen Infrastruktur und in baulicher Anpassung jeder Schleusenkammer (Umbau der Antriebe, Bau von Schaltschränken, Umbau der Betriebsgebäude und Einrichtung von Notsteuerständen, Installation der Kamera- und Übertragungstechnik). Für die Übertragung der großen Datenmengen aufgrund der Videosignale der Kameras ist die Verlegung eines Lichtwellenleiterkabels im gesamten Amtsbezirk erforderlich, verbunden mit mehreren hundert zu schließenden Vereinbarungen zwischen dem WSA und den zahlreichen Grundstückseigentümern. Bereits in Betrieb ist die LZ Offenbach; die Leitzentralen Kostheim und Aschaffenburg nehmen ihren Betrieb in diesem Jahr auf. Die Anbindung aller Schleusenkammern erfolgt sukzessive und ist endgültig Ende 2013 abgeschlossen.

Ein weiteres, jedoch nur temporäres Feld als Folge der zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel aus dem Konjunkturpaket II bildet die Instandsetzung von insgesamt vier Anlegestellen im Amtsbereich Aschaffenburg; Mainflingen, Miltenberg, Reistenhausen und Dorfprozelten auf dem Stand der Technik mit Dalben und Landgangstegen. Bei insbesondere letztgenannter Liegestelle hat die gute Zusammenarbeit zwischen dem Schiffverein Dorfprozelten, der Gemeinde und der Verwaltung zu einer erfolgreichen Planung geführt.

Neben den baulichen Schwerpunkten, die im Sachbereich 2 des WSA betreut werden, erfordern



die vielen oft unplanbaren Aufgaben im Sachbereich 3 aus den Bereichen Schifffahrt, Wasserstraßenüberwachung, Vermessung, Liegenenschaftswesen und Gewässerkunde viel Zeit und Aufmerksamkeit.

Aus dem Bereich der Schifffahrt ist sicherlich zunächst die Entwicklung des Güterverkehrs auf dem Main interessant: Nachdem in 2008 und 2009 bedingt durch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung, verbunden mit witterungsbedingten Randbedingungen (Eiswinter und Niedrigwasserperioden) sinkende Transportzahlen zu beklagen waren, ist in 2010 nunmehr ein Anstieg von etwa 5 % (Bezugspunkt Schleuse Kostheim) gegenüber 2009 zu vermelden. Es zeichnet sich derzeit ab, dass sich dieser erfreuliche Trend mindestens in 2011 fortsetzen wird.

Auch wenn wenig Unfälle im Amtsbereich Aschaffenburg zu verzeichnen sind und diese im Wesentlichen glimpflich verlaufen, kommt es dennoch ab und an zu Ereignissen. So am 15. Dezember 2010, wo sich ein mit Weizen beladenes unter slowakischer Flagge fahrendes Schiff bei der Einfahrt in den oberen Vorhafen der Schleuse Krotzenburg an der Mole auf einer Länge von vier Metern den Schiffsrumpf unterhalb der Wasserlinie aufgerissen hat. Dank des schnellen Eingreifens des Außenbeckers Hanau mit Pumpen und Baggern zum Leichten der beschädigten Ladungsräume konnte ein Versinken gerade noch verhindert werden.

Alle Schifffahrtstreibenden seien auf eine personelle Veränderung hingewiesen: In 2011 wechselt durch altersbedingte Abgänge das Team im Schifffahrtsbüro. Herr Günther Weber, derzeit Betriebsstellenleiter der Schleuse Wallstadt und selbst Binnenschiffer mit Patent, tritt die Nachfolge von Herrn Klaus-Dieter Meier als Schifffahrtsfachbearbeiter an. Herr Vill, Betriebsstellenleiter der Schleuse Heubach, tritt in die Fußstapfen von Herrn Reuter.

Neben den eigentlichen schifffahrtsspezifischen Angelegenheiten sieht sich das WSA häufig in der Rolle eines Vermittlers und Mediators zwischen den unterschiedlichen Interessensgruppen am Main. Beispielhaft seien alljährlich rund 100 genehmigungsrelevante Veranstaltungen genannt,

die sich im Großraum Rhein-Main abspielen und auch auf die Schifffahrt auswirken. Dabei sind es nicht nur Großveranstaltungen wie die Frauenfußball-WM in diesem Jahr in Frankfurt; auch bei kleineren Ereignissen sind viele Verhandlungen erforderlich, um allen Interessensgruppen gerecht zu werden.

Aktuell ist die Schifffahrt aufgrund von Hochwasser eingestellt. Lange wurde der Main von größeren Hochwasserereignissen verschont; das letzte größere war im Jahr 2003 etwa zur selben Jahreszeit mit vergleichbaren Wasserständen. Während des Hochwassers ist von Ruhe im WSA jedoch keine Spur. Ganz im Gegenteil werden zahlreiche Reparaturarbeiten an den Wehren durchgeführt, die sonst nicht oder nur unter hohem Aufwand möglich sind. Hierzu gehören Reinigungsarbeiten und Reparaturarbeiten an den Dichtungen und seitlichen Schilden der Wehrwalzen. Im Januar 2011 kam es am Wehr Klingenberg zu einem kapitalen Schaden an den Antrieben des linken Wehrfeldes. Da es sich bei den Bauwerken ausschließlich um „Unikate“ handelt, sind Routine- und Reparaturarbeiten hochspezialisiert und können kaum an Privatfirmen vergeben werden. Zum großen Teil müssen Ersatzteile eigens im Bauhof hergestellt werden, da diese nicht käuflich zu erwerben sind. Nur eigenes Personal und viel Improvisationsgeschick verspricht hierbei Erfolg und Zuverlässigkeit. Nach dem Hochwasser kommt das große Aufräumen. Das WSA wird vor Freigabe der Schifffahrt die Fahrinne peilen; aufgrund der Höhe der erreichten Wasserstände ist mit stellenweisen Anlandungen zu rechnen, die entfernt werden müssen. Das WSA Aschaffenburg wird wie immer kompetent und zügig alle Barrieren beseitigen, getreu unserem Motto **„Wir machen Schifffahrt möglich“**.

Baurat Dipl.-Ing. Paul Marcus Schäfer  
Sachbereichsleiter 3 - WSA Aschaffenburg

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

<p><b>Sonntag</b>     3. <b>April 2011</b> Bezirksversammlung, Bezirk I · Neckar-Oberrhein Haßmersheim 10.00 Uhr anschl. Hl. Messe Versammlung im Gasthaus „Adler“</p> <p><b>Sonntag</b>     10. <b>April 2011</b> Jubiläumsveranstaltung »20 Jahre SV Karlstadt« 10.00 Uhr anschl. Hl. Messe Versammlung auf der „MS Bacchus“ mit Ehrungen und Mittagessen</p> <p><b>Montag</b>       25. <b>April 2011 - Ostermontag</b> Schiffer-Frühstück St.-Nikolaus-Schiffvereine Ruhrort 10.00 Uhr anschl. Festmesse Osterbrunch im Maximilianhaus</p> <p><b>Sonntag</b>     1. <b>Mai 2011</b> 12.00 Uhr 3. Maritimes Maibaum-Flaggenfest Flaggenmast Ruhrort · Mühlenweide</p> <p><b>Freitag</b>      6. <b>Mai 2011</b> Beginn der »Bari-Wallfahrt«</p> <p><b>Sonntag</b>     29. <b>Mai 2011</b> 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 im Hotel „Singender Wirt“</p>	<p><b>Freitag</b>     19. <b>August 2011</b> <b>bis Montag</b> 22. <b>August 2011</b> Hafenfest in DU-Ruhrort <b>Fr.16.30 Uhr</b>     Eröffnung mit ökumenischem Gottesdienst</p> <p><b>Sonntag</b>     25. <b>September 2011</b> Bezirksversammlung, Bezirk II · Mainingebiet ♦ Dorfprozelten</p> <p><b>Samstag</b>     8. <b>Oktober 2011</b> Bezirksversammlung, Bezirk Niederrhein Teil Haren/Ems</p> <p><b>Freitag</b>      4. <b>November 2011</b> Bezirksversammlung, Bezirk Niederrhein Teil Ruhrort</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Außerdem 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.**

*DER DIE DAS - WER WIE WAS - WER NICHT FRAGT BLEIBT DUMM!  
VON EINER LANDRATTE, DIE DIE SCHIFFFAHRT LIEBT.*

Wie oft schon habe ich im Duden nachgeschlagen: Der „Order“? – Die „Order“? Es hat mich zur Verzweiflung getrieben, da mir der schiffische Sprachgebrauch immer noch relativ fremd ist: Zu vorne sagt man Bug und hinten ist das Heck, auch links und rechts in Fahrtrichtung sind mir geläufig, als Backbord und als Steuerbord. Die Positionslampen sind Backbord rot und Steuerbord grün. Da habe ich schon aufgepasst (und außerdem kann man's auch googlen).

Doch die „Order“ ist und bleibt ein Knackpunkt für mich. Hilfe erhielt ich durch den nachstehenden Beitrag des „Schriftmatrosen“ Reinhard Link, der neben der „Order“ auch gleich noch den Begriff „Zölibat“ in Angriff genommen hat und auch diesen uns „Nichtlateinern“ nahebringt. Viel Vergnügen bei „Lernen“ und herzlichen Dank an Reinhard Link für diese gelungene Aufklärung. M.Dünnwald

### *Betrachtung zum Substantiv „Order“*

Die „Order“!

Bei der Lektüre der „Order“ (hier Genitiv) stoße ich immer wieder auf den m.E. orthographisch unkorrekten Artikel „Der“.

Beispiel: ... konnte der »Order zwischen Strom und Kai« regelmäßig erscheinen.

Für mich, der dereinst Latein, Griechisch und intensiv Deutsch lernen mußte, heißt es eben: Die Order!

Auch der Duden ordnet der Order „Femininum“ zu, d.h.: Die Mitteilung und ist der Kaufmannsprache entlehnt. Sollten Sie die Order von Ordinatō ableiten, Ordnung, Regelung, so steht auch hier das Femininum zu Gebot. Gehen Sie von: Ordo, ordinis aus, dann komme ich zum Masculinum, aber dieser Begriff bezieht sich auf Reihen, z.B. Sitzreihen auf den Galeeren, im Theater, oder Maschenreihen in der Webersprache.

Noch so eine sprachliche Schote:

Der Zölibat! Igitt!

Für den Duden und mich heißt es: Das Zölibat oder lat. Caelibatus m. Der Betroffene nennt sich Der Zölibant. Das Zölibat ist ein Zustand, somit steht es im Neutrum. Das war mein Wort zum Sonntag, 21. Nov. 2010

Allzeit gute Fahrt in Gottes Namen.

Reinhard Link, Schriftführer.

*(„Der“ Order ist die Zeitschrift – „Die“ Order ist der Befehl – Der Herausgeber)*

**ASSMANNSHAUSEN**

4. 4. Dieter Unger 72 J.  
 11. 4. Heinrich Hermann 67 J.  
 15. 4. Katharina Bauer 85 J.  
 24. 4. Bernd Münstermann 67 J.  
 28. 4. Marlise Merscheid 67 J.  
 5. 5. Elisabeth König 78 J.  
 7. 5. Mahmud Sarfaras 75 J.  
 10. 5. Franz Werner Strieth 68 J.  
 11. 5. Horst Fluhrer 71 J.  
 22. 5. Horst Schäfer 70 J.  
 2. 6. Eva Lange 66 J.  
 10. 6. Matthias Schneider 70 J.  
 14. 6. Eugen Grötenhard 91 J.  
 30. 6. Hans Volker Lange 67 J.

**DORFPROZELTEN**

5. 4. Bruno Wolz 76 J.  
 5. 4. Sigismund Endres 65 J.  
 14. 4. Karl Umscheid 75 J.  
 14. 4. Ludwig Umscheid 62 J.  
 15. 4. Meinrad Brand 76 J.  
 29. 4. Wolfgang Riedel 73 J.  
 1. 5. Bernhard Arnold 82 J.  
 5. 5. Alfred Zöller 72 J.  
 6. 5. Manfred Wolz 62 J.  
 11. 5. Klemens Brand 85 J.  
 11. 5. Wilhelm Brand 85 J.  
 21. 5. Dieter Wolz 69 J.  
 24. 5. Willi Zöller 76 J.  
 28. 5. Edwin Arnold 71 J.  
 31. 5. Trudbert Reinthaler 78 J.  
 2. 6. Franz Pfeifer 80 J.  
 10. 6. Wolfgang König 66 J.  
 20. 6. Leo Spielmann 93 J.  
 28. 6. Gerda Hohmann 76 J.

**ERLACH**

7. 4. Frieda Völker 76 J.  
 20. 4. Waltraud Zentel 66 J.  
 26. 4. Georg Will 70 J.  
 30. 4. Anna Fleckenstein 91 J.  
 7. 5. Elisabeth Adler 82 J.  
 21. 5. Konrad Brunner 68 J.  
 23. 5. Horst Herrmann 81 J.  
 8. 6. Helga Hortig 67 J.  
 12. 6. Edgar Endres 77 J.  
 28. 6. Arno Bätz 63 J.  
 29. 6. Paul Bauer 65 J.

**IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDEN GERUFEN:**

12. 1. Annett Zentel 50 J.  
 25. 1. Hubert Welpe 87 J.

**FAULBACH**

15. 4. Horst Wolf 74 J.  
 16. 4. Wolfgang Fleckenstein 63 J.  
 18. 4. Willi Weber 77 J.  
 26. 4. Walter Fries 76 J.  
 5. 5. Herbert Hablawetz 75 J.  
 23. 5. Horst Repkow 68 J.  
 3. 6. Ludwig Hörst 68 J.  
 14. 6. Willi Reisinger 73 J.  
 16. 6. Hans Simon 83 J.

**GOLDENE HOCHZEIT FEIERN**

20. 5. Erika & Eugen Hieser

**FREUDENBERG**

4. 4. Anton Dölger 74 J.  
 27. 4. Klara Baumgärtner 72 J.  
 25. 5. Karl Elbert 89 J.  
 5. 6. Günther Werner 81 J.

**GREFFERN**

8. 4. August Schlöb 72 J.  
 24. 4. Erich Fraß 84 J.  
 1. 5. Kurt Friedmann 73 J.  
 22. 5. Hans-Peter Kiefer 65 J.  
 26. 5. Günter Bader 74 J.  
 26. 5. Georg Hofen 90 J.  
 27. 5. Oswald Friedmann 72 J.  
 28. 5. Hermann Strohmeier 71 J.  
 30. 5. Adolf Hirth 83 J.  
 5. 6. Gisbert Weis 69 J.  
 10. 6. Josef Boes 76 J.  
 11. 6. Otto Künz 73 J.  
 27. 6. Edgar Künz 78 J.

**GOLDENE HOCHZEIT FEIERTEN**

4. 3. Anita & Klaus Koch

**IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:**

- 14.12. Erwin Koch 91 J.  
 15.12. Edgar Wünschermann 82 J.

**HAREN-EMS**

1. 4. Hermann Schepers 89 J.  
 2. 4. Rudolf Litmeyer 75 J.  
 10. 4. Lambert Runde 76 J.  
 22. 4. Johann Held 88 J.  
 27. 4. Johann Brügge 75 J.  
 27. 4. Kasper Brügge 75 J.  
 30. 4. Hermann Schepers sen. 80 J.  
 5. 5. Wilhelm Litmeyer 70 J.  
 6. 5. Bernhard von Lintel 72 J.  
 16. 5. Hermann Schepers 82 J.  
 22. 5. Stefan Sibum 85 J.  
 24. 5. Laurenz Litmeyer 76 J.  
 27. 5. Heinrich Schulte 70 J.  
 30. 5. Hans Gerdes 89 J.  
 1. 6. Heinrich Kiepe 78 J.  
 3. 6. Hermann Held 87 J.  
 4. 6. Gerhard Janzen 72 J.  
 5. 6. Heinrich von Hebel 82 J.  
 7. 6. Bernhard Cordes 85 J.  
 13. 6. Rudolf Wermes 73 J.  
 14. 6. Gerhard Rohden 75 J.  
 18. 6. Adolf Cordes 83 J.  
 25. 6. Gerhard Wessels 84 J.  
 25. 6. Tim von Lintel 79 J.  
 26. 6. Gerhard Nadith sen. 70 J.  
 28. 6. Josefa Schepers 84 J.  
 29. 6. Adolf Wessels 78 J.  
 30. 6. Wilhelm Litmeyer 85 J.  
 30. 6. Wilhelm Wessels 72 J.

**GOLDENE HOCHZEIT FEIERTEN**

25. 1. Margret & Bernhard Wolbers

**IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDEN GERUFEN:**

3. 1. Bernhard Schepers 85 J.  
 21. 1. Heinrich Lohmann 83 J.

**HASSMERSHEIM**

1. 4. Erich Decker 83 J.  
 6. 4. Karl Schadt 75 J.  
 20. 4. Karlheinz Heck 73 J.  
 22. 4. Heinrich Fuchs 85 J.  
 9. 5. Friedel Raab 65 J.

**HIRSCHHORN**

6. 4. Paul Riedel 85 J.  
 12. 4. Egon Lang 73 J.  
 26. 4. Uwe Thiele 56 J.  
 13. 6. Maria Albert 91 J.  
 20. 6. Emil Jeske 75 J.  
 21. 6. Gisbert Hanauer 63 J.

**KAMP-BORNHOFEN**

8. 4. August Köhler 90 J.  
 2. 5. Kurt Rosbach 70 J.  
 14. 5. Hugo Müller 73 J.  
 16. 5. Heinz Scherf 88 J.  
 23. 5. Hans Kremper 78 J.  
 27. 5. Wilfried Ruckes 69 J.  
 3. 6. Helmut Heimes 74 J.  
 4. 6. Meindert Koning 82 J.  
 14. 6. Maria Schaden 88 J.  
 21. 6. Liesel Schaden 77 J.  
 29. 6. Marie-Luise Mies 70 J.

**IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:**

13. 1. Philipp Konradi 88 J.

**KNETZGAU**

11. 4. Franz Zösch 67 J.  
 20. 4. Michael Erhard 63 J.  
 2. 5. Otto Mergenthaler 84 J.  
 13. 5. Kilian Männling 77 J.  
 19. 5. Willi Schenk 76 J.  
 27. 5. Lothar Karg 79 J.  
 30. 5. Peter Schamberger 91 J.  
 8. 6. Georg Böhm 72 J.  
 19. 6. Richard Markfelder 74 J.  
 20. 6. Egon Krienes 77 J.  
 30. 6. Rolf Bätz 73 J.

**MANNHEIM**

3. 4. Macelina Rings 81 J.  
 22. 4. Maria Petrezens 89 J.  
 25. 4. Oliver Bouman 55 J.  
 15. 6. Annefried Specht 89 J.

**IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDEN GERUFEN:**

28. 1. Angelina Fendel 97 J.

**MARKTHEIDENFELD**

12. 4. Ilse Reinhart 58 J.  
 21. 4. Armin Grein 72 J.  
 28. 4. Otto Reinhart 74 J.  
 1. 5. Helmut Trautner 58 J.  
 8. 5. Hildegart Reinhart 65 J.  
 16. 5. Heiko Evers 67 J.  
 19. 5. Helmut Lapp 60 J.  
 19. 5. Herrmann Lemke jr 61 J.  
 20. 5. Ernst Reinhart 62 J.  
 23. 5. Theo Deppisch 78 J.  
 31. 5. Josef Heusler 85 J.  
 11. 6. Wolfgang Groth 63 J.  
 18. 6. Guntram Grön 78 J.  
 27. 6. Helmut Hupp 75 J.

**NECKARGERACH**

5. 4. Karin Wiegel 71 J.  
 16. 4. Ignaz Riedle 75 J.  
 24. 4. Franz Fuchs 63 J.  
 28. 4. Wolfgang Wüst 62 J.  
 3. 5. Agathe Link 84 J.  
 3. 5. Bertram Kirchesch 62 J.  
 3. 5. Felix Link 80 J.  
 7. 5. Adele Veith 83 J.  
 8. 5. Brigitte Schlüter 68 J.  
 10. 5. Annette Gröhl 75 J.  
 11. 5. Hubert Fischer 79 J.  
 11. 5. Rainer Moraw 67 J.  
 4. 6. Herrmann Bell 84 J.  
 5. 6. Pia Schnörr 77 J.  
 16. 6. Trudel Senftleber 88 J.  
 23. 6. Maria Schmieder 89 J.  
 27. 6. Norbert Angstmann 70 J.

**IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDEN GERUFEN:**

17. 2. Theo Walker 72 J.

**RUHRT**

11. 4. Helga Winkowsky 68 J.  
 16. 4. Philipp Bildstein 71 J.  
 16. 4. Hans-Joachim Lensing 67 J.  
 21. 4. Bernhard Vogel 68 J.  
 26. 4. Uwe Thiele 56 J.  
 27. 4. Horst Legemann 56 J.  
 28. 4. Manfred Klinkert 82 J.  
 1. 5. Rainer M. Floer 63 J.  
 12. 5. Dr. Kurt Schrömgens 73 J.  
 25. 5. Peter F. Fendel 88 J.  
 27. 5. Peter Stoffels 71 J.  
 12. 6. Wolfgang Dünnwald 59 J.

**SPAY**

11. 4. Walter Volk 71 J.  
 22. 4. Siegbert Volk 68 J.  
 24. 4. Helmut Seus 81 J.  
 24. 4. Helmut Schnitzius 76 J.  
 1. 5. Otmar Fechler 71 J.  
 5. 5. Hilde Schnitzius 74 J.  
 17. 5. Wilfried Weber 74 J.  
 23. 5. Jakob Frank 81 J.  
 31. 5. Volker Kuhnert 64 J.  
 5. 6. Ulrich Beier 70 J.  
 17. 6. Marlene Frede 69 J.  
 17. 6. Jürgen Weiland 61 J.  
 20. 6. Horst Grisar 64 J.  
 22. 6. Sigurd Lieschied 69 J.

**URMITZ**

18. 4. Hans Haertel 50 J.  
 19. 5. Lars Fehringer 30 J.  
 3. 6. Erwin Vogt 66 J.  
 29. 5. Willi Feuerpeil 80 J.

**WELLMICH-EHRENTHAL**

21. 5. Werner Spitzlay 78 J.  
 4. 6. Hans Moses 86 J.



Wir wünschen allen  
 Leserinnen und  
 Lesern  
 ein frohes Osterfest



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.

*Geburtstagslisten, die nicht gemeldet wurden, können wir leider nicht mehr berücksichtigen, auch wenn die Daten aus dem Vorjahr evtl. noch vorhanden sind.*