

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Anhörung zur WSV-Reform

Ver.di schließt Arbeitskampf in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nicht aus

Seite 8

Pilotprojekt mit Wincanton

Bürostner Mobilheime: Transport per Schiff soll künftig weiter ausgebaut werden

Seite 26

Ausbau des Godorfer Hafens

„Wenn der Godorfer Hafen nicht gebaut wird, zahlt Köln die Zeche!“

Seite 37



esa EuroShip: Das Kompetenzzentrum der Allianz für Schiffsversicherungen.

Wichtige **esa** Vorteile: Hohe Expertise und Solidität, das **esa** Expertenteam mit langjähriger Erfahrung, europaweites Netzwerk an Sachverständigen, die 24 Std. Schadenhotline, 365 Tage im Jahr und vieles mehr. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Versicherungsfachmann oder unter Telefon: +49 (0) 71 36. 9513. 313 sowie im Internet: www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz 



Den Fortschritt erleben.

Liebherr TCC Baureihe - Schienengebundener Hafenkran für den Einsatz im Binnenhafen.

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

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



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

LIEBHERR
Die Firmengruppe



Friedbert Barg
Herausgeber

Häfen bedeuten Wohlstand, aber vielleicht lässt auch eben dieser Wohlstand allzu leicht vergessen, dass er mit den Häfen zusammenhängt

Wer an den Strom oder in einen Hafen zieht, muss wissen, dass es dort lärmern - und stinken kann

Fauler Eier gegen die Binnenschiffer. Schon beim Anlegen werden sie mit Tomaten und rohen Eiern beworfen: Die Binnenschiffer, die im Rheinauhafen festmachen wollen, sorgen bei einigen Anwohnern für Unmut. Schlichtungsversuche scheiterten bislang.“ - schrieb der Journalist Tim Stinauer in der Überschrift und im Vorspann eines Beitrages am 2.9.2010 im Kölner Stadt-Anzeiger.

Der Schiffer Michael Düngen, um den es in eben diesem Beitrag geht, hat das gemacht, was Generationen von Schiffen seit rund 200 Jahren tun, - mit ihrem Schiff in Köln festmachen. Und das an einer Stelle, an der sie immer schon festgemacht haben - und an der bis vor wenigen Jahren Lagerhäuser, Silos und Kräne standen.

Bis dann die Stelle als idealer und hübscher Platz für Büro- und Wohnhäuser entdeckt wurde.

Noch bei der Besichtigung der Grundstücke und Wohn- und Büroräume konnten sich die künftigen Besitzer und Bewohner vor Begeisterung kaum fassen. Gott, ist das romantisch hier. Der Rhein! Die Schiffe! Herrlich, hier bleiben wir!

Irgendwann - nachdem Begeisterung und Romantik durch die Dauer der Ansässigkeit in Gewohnheit umgeschlagen waren - galten die Schiffe dann gar nicht mehr als romantisch. Sie störten nur noch, weil in der Vorbeifahrt ihre Propeller- und Motorengeräusche und beim Liegen ihre Aggregate zur Stromerzeugung zu hören waren.

Vergleichbares gibt es bei einigen Flughäfen in Deutschland und anderen Ländern - überall auf der Welt.

Da ziehen Menschen - vielleicht sogar mit dem Vorsatz, eines Tages abzukassieren - in die Nähe eines Flughafens und stellen dann auf einmal völlig überrascht fest: Hier landen ja Flugzeuge! Die starten sogar von hier! Und die machen obendrein auch noch Lärm dabei! Pfui, das riecht hier nach Kerosin! Boa, wie fies. Das geht aber so nicht, - der Flughafen muss weg, - wir wollen unsere Ruhe haben!

Gleiches gilt in einigen Bereichen für Querulanten, die in die Nähe einer bereits bestehenden Eisenbahnlinie oder in ein leerstehendes Haus auf dem freien Feld neben einer Autobahn ziehen. Was dann folgt - ist schon klar ...

Oft kommt es dann zur gerichtlichen Auseinandersetzung zwischen den Betreibern der Häfen oder Streckenanlagen. Und ebenso oft geschieht es in neuerer Zeit, dass die Gerichte im Sinne der Häfen entscheiden. Wer in oder in die Nähe eines Hafens zieht, muss wissen, dass dort Güter umgeschlagen werden und dass das nicht geräuschlos vonstatten gehen kann; muss wissen, dass das auch mit Gerüchen und gelegentlichen Staubwolken verbunden ist.

Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat jetzt eine 68-seitige Broschüre herausgegeben, die sich mit genau diesem Thema befasst. Die Broschüre trägt - sogar auch in Brailleschrift - den Titel „Binnenhäfen im Spannungsfeld konkurrierender Nutzungsinteressen“ und beschreibt die aus der unterschiedlichen Interessenlage entstehenden Konfliktsituationen und mögliche Maßnahmen sowie Instrumente zu deren Minderung oder Beseitigung.

Den Kommunen und Hafenbetrieben, so schreibt der zuständige Minister Harry Voigtsberger in seinem Vorwort, soll mit der Broschüre eine Hilfe an die Hand geben werden, um drohende Konflikte zwischen Hafentwicklung und konkurrierenden Nutzungen zu erkennen und diesen frühzeitig zu begegnen.

Neben der Broschüre könnte auch eine noch intensivere Öffentlichkeitsarbeit der einzelnen Häfen dazu beitragen, das Verständnis für die wirtschaftliche Notwendigkeit der Häfen zu fördern. Ohne ihre Häfen könnten viele Städte nicht mit den wichtigsten Wirtschaftsgütern versorgt werden, kämen Lebensmittel, Kleider, Möbel und neue Autos erst gar nicht in so großen Mengen in die Läden und Kaufhäuser. Ohne Häfen gäbe es zum Beispiel in Duisburg 30.000 und in Neuss/Düsseldorf/Krefeld 40.000 Arbeitsplätze weniger, gäbe es 70.000 Arbeitslose mehr.

Häfen bedeuten Wohlstand, aber vielleicht lässt auch eben dieser Wohlstand allzu leicht vergessen, dass er mit den Häfen zusammenhängt. ■

Die Broschüre kann bei den Gemeinnützigen Werkstätten Neuss unter Angabe der Nummer V-509 bestellt werden. Fax 02131-9234699 oder per E-Mail mwebwv@gwn-neuss.de bestellt werden.

Nachrichten

- Schiffsaurüster Wittig
André Schütz künftig für Binnenschifffahrt zuständig 6
- **Schiffahrts-Magazin Fotoserie**
Das Schiffsbild des Monats: TMS „Adrian“ 6
- Schiffer-Berufskolleg „Rhein“
Wilhelm Kranen geht in den Ruhestand 6
- esa EuroShip
Stefan Franke Mitglied der Geschäftsleitung 7
- Hafen Magdeburg
Rolf Kuschewski ist jetzt im Ruhestand 7

Verkehrspolitik

- Umfangreiche Kritik an den Bewertungsgrundlagen der neuen Netzstruktur
Gewerkschaft Ver.di schließt Arbeitskampf in der WSV für die Zukunft nicht aus 8
- Heruntergestufte Wasserstraßen mit größeren Potentialen als vom Bundesverkehrsministerium angenommen
BÖB: Wasserstraßenkategorisierung des BMVBS basiert auf unrealistischen Prognosen 9
- Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Regierung soll das Konzept zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ergänzen 11
- Selbst die Regierungsfractionen erteilen der alleinigen Tonnagebetrachtung eine Absage
BDB begrüßt den Antrag zur Neustrukturierung der Wasserstraßen 11

Schifffahrt

- Carl Rehder Assekuranz und Schiffsakler
Mit der JMS jetzt auch in Russland vertreten 12
- „Güterbeförderung über die Binnenwasserstraßen wieder zum normalen Rhythmus der konjunktur- und saisonabhängigen Fluktuation zurückgekehrt“
Marktbeobachtungsbericht der Rhein-Zentralkommission 13
- Moselkommission
Clemens Kaune Vorsitzender 13
- Neue Führung für OVB und die Bank für Schifffahrt
Johannes Bruns in den Ruhestand verabschiedet 14
- Am 07.07.2011 wurde die Schleusenkommission für die Binnenschifffahrt freigegeben
Niedrigwasserschleuse Rothensee 15
- Generationswechsel im Vorstand und im Präsidium des Österreichischen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins
Christian Steindl zum neuen ÖWSV-Präsidenten gewählt 16
- Am 1. Juli 2011 in Kraft getreten
Gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher 16
- „... um den unrealistischen Umweltgesetzgebungen in Europa zu entkommen.“
Voestalpine sucht Standort außerhalb der EU Ladungsverluste für die Binnenschifffahrt? 17
- **Schiffahrts-Magazin Serie**
Geschichten aus der Schifffahrt (XXII)
Aus dem Tagebuch meines Vaters ... 18
- **Schiffahrts-Magazin Serie**
Die Binnenschifffahrt im Wandel (Teil II)

Titelbild: Ein in Spanien gebauter Expresszug wurde mit zwei Schubverbänden nach Magdeburg geliefert und dort im Hansehafen aufgegleist. Foto: Hafen Magdeburg

Impressum

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

erscheint parallel mit

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

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

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg, Journalist (DJV)
F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt)
HRB 60259 AG Düsseldorf, Geschäftsführer: Friedbert Barg
Verlagsanschrift: Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

Redaktion

Friedbert Barg (mail@schifffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Helmut Betz, Petra Grünendahl, Dipl.-Ing. Kerstin Klinckenberg, Jan Kruse, Stefanie Lehnert, Josef Müller, 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

Die prägnanten Ursachen der heutigen Situation in der deutschen Binnenschifffahrt 20

- Vom Hafen Plochingen am Neckar über den Rhein, den Rhein-Herne-Kanal, den Dortmund-Ems-Kanal, den Mittellandkanal und die Elbe in die Saale hinein **MS Oberon läuft auf der „Restwasserstrasse“ Saale mit Ladung von MTU an den Hafen Halle** 24
- Bürstner liefert elf Mobilheime per Schiffstransport durch den Logistik-Partner Wincanton **Transport per Schiff soll weiter ausgebaut werden** 26
- via donau präsentiert Fortschrittsbericht 2010 des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt (NAP) **Fortschritte bei Aus- und Weiterbildung sowie der Betriebsansiedlung** 27
- 15. Internationales Oder/Havel-Colloquium **Kontroverse Auffassungen** 27
- Im 10. Geschäftsjahr stellt die A-Rosa Flussschiff GmbH ihren 10. Neubau in Dienst, - einen 2 1/2-Decker, 135 m lang **2012: Mit der „A-Rosa Silva“ von Frankfurt zum Schwarzen Meer** 28

Schiffstechnik

- VDMA: Trendwende in der deutschen Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie – Aufträge ziehen wieder an **Umsatzrückgang, - aber steigende Auftragseingänge** 30
- Zeppelin Power Systems stattet 5 Kabinenfahrpassagierschiffe der Neptun Werft mit dieselektrischen Antrieben aus **Cat für „Viking Prestige“** 31
- Gleich zwei Neubau-Aufträge für die ÖSWAG Werft: Ein Kristall-Schiff für Wurm+KÖck, ein FGS für den Bieler See **Österreichischer Schiffbau ist sehr beliebt** 32
- Bundesregierung **Zehn Banken in der Schiffsfinanzierung** 33
- Für Deutschland, Österreich und die Schweiz **Furono Deutschland GmbH ist neuer Jotron Distributor und Service Partner** 33
- Deymann-Flotte wächst auf 18 Schiffe **Drei Umbauten in Harengetauft** 33

Häfen / Wasserstraßen

- Der Mittellandkanal (MLK) ist mit 325,3 km die längste künstliche Wasserstraße Deutschlands und die einzige schiffbare Ost-West-Verbindung des Landes **Container und Massengüter: Stetig wachsende Umschlagzahlen in den Häfen am Mittellandkanal** 34
- Bei der Einwohnerbefragung am 10. Juli 2011 zum Ausbau des Godorfer Hafens hat keiner gewonnen **„Wenn der Hafen nicht gebaut wird, zahlt Köln die Zeche!“** 37
- 3. BranchenForum SchifffahrtHafenLogistik in Duisburg **25 Prozent des Verkehrsaufkommens in NRW entfallen auf die Binnenschifffahrt** 38
- **Die bulgarische Donaurederei verkürzt die Fahrzeit von Rotterdam zum Schwarzen Meer um zwei Tage** 40

Inserentenverzeichnis

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

Atlas Schifffahrt	18
Bank für Schifffahrt	13
Carl Rehder	21
Druckerei Dünnwald	22
esa-Allianz	Titelseite
Hafen Magdeburg	15
Hafen Plochingen	10
Liebherr Nenzing Service GmbH	2. Umschlagseite
Maritime GmbH (Stellenangebote) 18	
Schulschiff RHEIN	23
Wittig Schiffsausrüstung	9

ORDER

Order zwischen Strom und Kai



Erstmals mit dieser Ausgabe veröffentlichen wir die „Order“ mit Nachrichten der Katholischen Schifferseelsorge und der Interessengemeinschaft der St.-Nikolaus-Schiffvereine sowohl in der im Internet veröffentlichten Zeitschrift **Schiff-fahrt-online** als auch im gedruckten **Schiffahrts-Magazin**. Das geschieht ohne Kosten für die Interessengemeinschaft der St.-Nikolaus-Schiffvereine. **Seiten 41-47**



Containerumschlag im Hafen Hannover (Bericht Seite 35)

Rubriken

Editorial	3
Impressum	4

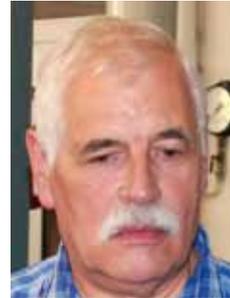
Schiffsausrüster Wittig André Schütz künftig für Binnenschiff- fahrt zuständig

Mit Wirkung vom 12.07.2011 ist André Schütz (20) neuer Mitarbeiter in der Verkaufsabteilung der Wittig GmbH in Duisburg. Schütz hat zuvor erfolgreich seine Ausbildung zum Kaufmann im Groß- und Außenhandel absolviert und wird sich künftig überwiegend um die Beratung und Betreuung von Kunden aus dem Bereich der Binnenschiffahrtsbranche kümmern. ■



Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ Wilhelm Kranen geht in den Ruhestand

Am 29. Juli 2011 wird Oberstudienrat und Dipl.-Ing. Wilhelm Kranen (Foto) seinen letzten Arbeitstag am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ absolvieren. Dieser hat es nochmals in sich, denn der letzte Prüfungsteil der Binnenschiffer steht an. Nach getätigtem Tagewerk wird in einer Dienstbesprechung der letzte Akt vollzogen. Der Schulleiter, Hans-Günter Portmann, das gesamte Kollegium, alle Mitarbeiter und zahlreiche ehemalige Schiffsjungen und Schiffsmädchen, die mittlerweile führende Positionen in Reedereien inne haben, werden Wilhelm Kranen verabschieden. Wilhelm Kranen wurde in Neukirchen-Vluyn das geboren. Von 1970 bis 1973 studierte er in Krefeld Maschinenbau. Anschließend absolvierte er an der Uni in Aachen Wirtschaftswissenschaften und Pädagogik



mit dem Abschluss des 1. Staatsexamens an berufsbildenden Schulen. Nach seiner Referendarzeit, die er in Moers absolvierte, kam er als Neuling und ohne viel schifflische Erfahrungen 1978 zum Schiffer-Berufskolleg. Sein erster Lehrgang hatte die laufende Nummer 133. Sehr schnell verschaffte er sich die notwendigen Erfahrungen durch regelmäßige Praktika bei allen Betrieben, die mit der Binnenschiffahrt zu tun haben. In In vielen Fachausschüssen in der Binnenschiffahrt ist er zwischenzeitlich als Fachmann gefragt. Sein letzter Lehrgang trägt die Nummer 242. In den vergangenen 33 Jahren sind immerhin 10 462 Schiffsjungen und Schiffsmädchen durch Wilhelm Kranen in die Weihen der Binnenschiffahrt eingetaucht. ■

Das Schiffsbild der Monats - Juli 2011 -



TMS „Adrian“ aus Marktheidenfeld bei der Talfahrt auf dem Niederrhein.

Foto: schiff.bild@gmx.de

esa EuroShip Stefan Franke Mitglied der Geschäftsleitung



Stefan Franke

Neben Walter Szabados, Geschäftsführer (CEO) der Allianz Tochter esa EuroShip, wurde mit Wirkung zum 01.07.2011 Stefan Franke als Prokurist zum Mitglied der Geschäftsleitung der esa EuroShip bestellt. In dieser Funktion verantwortet er Vertrieb und Underwriting der Geschäftsbereiche Wassersport und Gewerbliche Schifffahrt. Stefan Franke ist seit dem 01.02.2008 für die esa EuroShip tätig und verantwortete bisher den Bereich Flusskaskoversicherungen.



Walter Szabados



Abschiedsfoto: (v.l.) Rolf Kuschewski, Karl-Heinz Ehrhardt, Walter Brunsendorf, Helmut Dippner.
Foto: Friedbert Barg

Abschied nach 30 Jahren im Hafen Magdeburg

Rolf Kuschewski ist jetzt im Ruhestand

Am 29.06.2011 gab es gleich zwei bemerkenswerte Ereignisse im Hafen Magdeburg. Zum einen wurde ein in Spanien für die tschechische Republik gebauter Expresszug in einzelnen Segmenten aus einem Schubverband gehoben und im Hansehafen aufgegleist, zum anderen verabschiedete Hafenchef Karl-Heinz Ehrhardt drei verdiente Mitarbeiter mit einer Feier im Hafensteraurant „Im Schiffchen“ in den Ruhestand: Helmut Dippner, Walter Brunsen-

dorf und Rolf Kuschewski. Mit Dipl.-Ing. Rolf Kuschewski geht ein in weiten Kreisen der deutschen und europäischen Binnenschifffahrt bekannter Vertreter des Magdeburger Hafens von Bord.

Nach dem Studium war Kuschewski zunächst Technischer Leiter im Hafen Tangermünde, bevor er 1981 als Hauptmechaniker zum Hafen Magdeburg kam, wo er es im Verlaufe der weiteren Jahre zum Leiter der Bereiche Betrieb/Vertrieb/Logistik brachte.



Im Hansehafen wurde die aus Spanien gelieferte Eisenbahn per mobilem Kran aus dem Schubverband gehoben.
Foto: Hafen Magdeburg

Umfangreiche Kritik an den Bewertungsgrundlagen der neuen Netzstruktur

Gewerkschaft Ver.di schließt Arbeitskampf in der WSV für die Zukunft nicht aus

Von Dipl.-Ing. Kerstin Klinkenberg

Wie soll das Netz der Bundeswasserstraßen zukünftig aussehen? Welche Konsequenzen hat dies für die Struktur der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV)? Welche Aufgaben soll sie noch – oder zukünftig – übernehmen? Wird der Osten hinsichtlich der Wasserstraßen „abgehängt“?

Diese Fragen sorgten schon seit dem Frühjahr regelmäßig für heftige Diskussionen in der Fachwelt. Am 29.06.2011 fand nun vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages die angekündigte Expertenanhörung zur WSV-Reform und zur Netzneustrukturierung statt. Teilnehmer waren Klaus Heitmann Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), Dr. Joachim Koch (Railistics), Sigrid Müller (Ver.di), Torsten Müller (Fachverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung), Jens Schwanen, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), Patrick Thiele, Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK) sowie Prof. Hubert Weigert (BUND).

Zwei Stunden hatten die Experten Zeit, den Abgeordneten des Verkehrsausschusses ihre Positionen komprimiert darzulegen und auf Fragen der Ausschussmitglieder zu antworten. Vorausgegangen waren die Anträge von SPD, den LINKEN und Bündnis 90/ Die Grünen.

Unisono kamen die Experten zumindest auf einen Nenner: Man muss angesichts der aktuellen Haushaltslage Prioritäten bei Investitionen setzen, aber das Kriterium „transportierte Gütertonnen“ ist bei Weitem nicht ausreichend. Wichtig seien gesamtwirtschaftliche und volkswirtschaftliche Betrachtungen. Bezweifelt wurde auch der Nutzen und das finanzielle Einsparpotential, wolle man die WSV von einer Durchführungsverwaltung in eine Gewährleistungsverwaltung umstrukturieren. Eines ist aber offensichtlich: alle geladenen Interessenverbände sind bereit zur Mitarbeit, und sind bereit, sich gemeinsam an einen Tisch zu setzen.

Für den ZDS ist die Vernetzung von See- und Binnenhäfen ein Kernthema. Die vorgeschlagene Neustrukturierung der Bundeswasserstraßen sei ungeeignet, ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz für die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen zu schaffen. Heitmann kritisierte die Tatsache, dass diese Anbindungen derzeit einer geringwertigeren Kategorie zugeordnet werden, der Rhein, als Verbindung zu den Rheinmündungshäfen dem Vorrangnetz zugeordnet werde. Man solle doch am Nationalen Hafenkonzept (NHK) festhalten, forderte der ZDS. Heitmann plädierte für eine Fortführung der bereits begonnenen Ausbaumaßnahmen.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), vertreten durch seinen Ge-

schäftsführer Jens Schwanen, unterstützt ausdrücklich die Strategie, Investitionen in die Infrastruktur gezielt nach verkehrlichem und volkswirtschaftlichem Nutzen vorzunehmen. Dort wo aufgrund jahrelanger Unterfinanzierung die Erhaltungsnotwendigkeit am dringendsten sei, müsse man auch vorrangig handeln. Er wehrte sich vehement gegen den Vorwurf, eine Anteilserhöhung am Modalsplit „herbeibauen“ zu wollen. 80 Prozent der Investitionen gingen nicht in den Ausbau, sondern in den Erhalt der Wasserstraßen.

Die jahrzehntelange Unterfinanzierung, die sich nun auf einen jährlichen Fehlbetrag von 500 Mio. € aufgebaut habe, räche sich jetzt in der Wahrnehmung der verladenden Wirtschaft verliere der Verkehrsträger aufgrund des schlechten Zustands der Infrastruktur an Attraktivität, dies sei auch im BMVBS bekannt

Die WSV habe zusätzliche Aufgaben, wie die Umsetzung der WRRL und des ISPS-Codes, übernehmen müssen, müsse dies aber ohne zusätzliche Mittel bewerkstelligen. Schwanen forderte konsequentes Verhalten. Wolle man die Verkehrsträger über geschlossene Finanzierungskreisläufe finanzieren, müssten konsequent sämtliche Nutzer der Wasserstraßen in die Infrastrukturfinanzierung (z.B. Seewasserstraßen, Sportboot- und Freizeitschifffahrt, Energieunternehmen) einbezogen werden. Die Binnenschifffahrt zahle bereits für die Nutzung der Wasserstraßen. Das bringe Einnahmen von rund 70 Mio. €, die im allgemeinen Staatshaushalt verschwänden und dem Verkehrsträger nicht zu Gute kämen. Die derzeitige Bewertungsgrundlage seien unvollständig. So fehle bei der Betrachtung die Fahrgastschifffahrt mit ca. 17 Mio. Passagieren jährlich. Der BDB befürworte Effizienzsteigerungen bei der WSV, aber die Notwendigkeit einer kompletten Umorientierung sehe er nicht. Sollte die WSV sich aus der Fläche zurückziehen, befürchte er längere Rüstzeiten bei Sperrungen. Dies könne das Gewerbe nicht akzeptieren.

Schwanen setzt auf den angekündigten Bundesverkehrswegeplan 2015. Darin solle man die veränderten Bewertungskriterien für den zukünftigen Infrastrukturausbau



Am 29.06.2011 fand vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages die angekündigte Expertenanhörung zur WSV-Reform und zur Netzneustrukturierung statt

berücksichtigen. Voreilige Entscheidungen, wie Baustopps etc sollten unterbleiben.

Railistics, vertreten durch Dr. Joachim Koch, stellte einen Ansatz zur Bewertung von Wasserstraßen fest, der die verbundenen Wirtschaftszentren auch nach der Zahl „sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im produzierenden Gewerbe“ und dem „Umsatz im verarbeitenden Gewerbe“ berücksichtigt. Man stütze sich auf Verkehrsverflechtungsprognosen von 2025 und Ist-Daten von 2004 und habe den Raum nördlich einer Linie Dortmund - Dresden unter Ausschluss des Rheins betrachtet. Der Rhein fällt durch das Raster, weil er die Anbindung der belgischen und niederländischen ARA-Häfen darstellt. Nord- und Süddeutschland wiesen hinsichtlich des Wasserwegenetzes sehr unterschiedliche Charakteristika auf, man müsse die Systeme somit separat betrachten. Auch der Aspekt der Projektladungen sollte in der künftigen Methodik berücksichtigt sein.

Für Silke Müller, Bundesfachgruppenleiterin für Verkehrsverwaltung der Gewerkschaft Ver.di, ist der derzeitige Kategorisierungsansatz unvollständig. Weder die Ökologie noch die wasserwirtschaftliche Funktion von Wasserstrassen wäre berücksichtigt. Mit dem Konzept verabschiede man sich zumindest in einigen Regionen vom Verlagerungskonzept, Güter aufs Wasser zu verlagern. Arbeitsplatzverluste seien zu befürchten. Dass man so die verkehrs- und umweltpolitischen Verkehrsverlagerungsziele unterwandere, habe auch schon zur Kritik seitens der Verkehrsministerkonferenz der Länder geführt.

Seit langem fordere Ver.di eine Reform der WSV, wie in zwei „Gemeinsamen Vereinbarungen“ mit dem BMVBS festgelegt wurde. Die Umsetzung seitens des Ministerium sei nicht erfolgt. Die Mitarbeiterschaft sei hinsichtlich der Auslastung am Limit, eine der Arbeitsleistung entsprechende Wertschätzung sei nicht spürbar und der Frust wandle sich allmählich in Zorn, der im Arbeitskampf enden könne. Einsparungspotentiale durch Vergabe der Leistungen an Externe und weitere Privatisierung sehe sie nicht wirklich. Oft wäre die eingekaufte Leistung teurer, minderwertiger, erfordere Nacharbeit und verursache durch erhöhten Verwaltungsaufwand zusätzliche Kosten. Für den gewerblichen Bereich bedeute dies Arbeitsplatz- und Ausbildungsplatzverluste. Netzstruktur, Aufbau- und Ablauforganisation bedingten sich gegenseitig, Basis sei die

Netzstruktur. Dieser Abstimmungsprozess, schlug Müller vor, sei auf eine breite Basis zu stellen: mit zu berücksichtigen seien u.a. die Verkehrsminister auf Länderebene, die Wirtschaftsverbände aber auch die Interessenvertretungen aus den Bereichen Umwelt, Sport, Tourismus sowie die gewerkschaftlichen und gesetzlichen Vertreter der Beschäftigten der WSV.

Ökologischen Hochwasserschutz, die Entwicklung integrierter, flussangepasster Logistikkonzepte unter Berücksichtigung der spezifischen Güterstruktur, die Berücksichtigung der Erfordernisse durch Wasserrahmenrichtlinie und Wasserhaushaltsgesetz, und ökologische Unterhaltungskonzepte forderte der BUND-Vorsitzende, Prof. Dr. Hubert Weigert. Dies erfordere eine Anpassung der WSV an die neuen Aufgaben. Insgesamt müsse die WSV effizienter und moderner werden. Bisher habe man in der Verwaltung zwar Stellen eingespart, aber nicht umstrukturiert. Zukünftig müsse man auch bessere Schnittstellen in der Zusammenarbeit mit den Ländern haben..

Er sprach sich für die Bildung einer Regierungskommission „Wasserstraße“ aus, bei der Vertreter der Wirtschaft mit den Umweltverbänden und dem BUND an einem Tisch säßen, dies schaffe eine breitere Akzeptanz, auch in der Öffentlichkeit.

Für den Deutschen Industrie- und Handelskammertag sprach Dr. Patrick Thiele. Oft würde nicht klar, warum ein Projekt umgesetzt werde, hier fehle es an Transparenz in der Investitionsstrategie. Zumal alle Verkehrsträger finanziell knapp ausgestattet seien. Bei Bau und Unterhaltung achte man

zu wenig eine Minimierung der Lebenszykluskosten.

Den drohenden Fachkräftemangel in der Verwaltung beschrieb der Bundesvorsitzende des Fachverbands der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (FWSV), Torsten Müller. Um Nachwuchskräfte zu binden, müsse man überlegen, ob man nicht zukünftige Nautiker und Ingenieure schon vor Aufnahme des Studiums einen Arbeitsvertrag anbiete. Auch wolle man sich verstärkt um die weiblichen Arbeitskräfte bemühen. Neue Möglichkeiten der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung müssten gefunden werden, da die Anlagen teilweise sehr alt seien und über die Jahre eine notorische Unterfinanzierung vorliege.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, sagte abschliessend eine Auswertung der Expertenbeiträge zu. Der Bundesverkehrswegeplan 2015 werde eine integrierte Planung enthalten. Entsprechend dem Europäischen Weißbuch werde es bei allen Verkehrsträgern ein Kernnetz geben. In diesem Zusammenhang stellte er ein Wasserstraßengesetz in Aussicht. Die Wesserverteuerung stehe nicht in Frage, so Ferlemann.

Die Sitzung endete ohne eine sofortige Beschlussfassung. Aus Fachkreisen ist zu hören, dass sowohl Opposition als auch Regierungsfractionen weitere Anträge zur Netzneustrukturierung in den Bundestag einbringen. Diese würden aber erst nach der Parlamentarischen Sommerpause ab Mitte September weiter behandelt. ■

Tankmanagement aus einer Hand....

...vom Tank bis ins Steuerhaus!

Vom Füllstand



Druck und Temperatur



Überwachung



Auswertung



über → zur → und →

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
Internet: 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
Internet: www.wi-du.de





Heruntergestufte Wasserstraßen mit größeren Potentialen als vom Bundesverkehrsministerium angenommen

BÖB: Wasserstraßenkategorisierung des BMVBS basiert auf unrealistischen Prognosen

Die deutschen Binnenhäfen haben nachgerechnet!“, schreibt Boris Kluge, Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) in einer Presseinformation. Und weiter: „Die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), im Rahmen des 2. Berichts an den Haushaltsausschuss des Bundestages, vorgelegte Kategorisierung der Wasserstraßen basiert auf unzureichenden Prognosewerten. Für die „heruntergestuften“ Wasserstraßen Elbe-Seiten-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Teltowkanal, Saar und Neckar können in Zukunft weit mehr Gütermengen transportiert werden, als vom BVMVBS angenommen. Dies ergeben Untersuchungen von betroffenen Binnenhäfen und Bundesländern. Voraussetzung dafür ist der Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur insbesondere Schleusen und Abstiegsbauwerke.“

„Offensichtlich hat das Verkehrsministerium zuerst beschlossen, die betroffene Infrastruktur nicht zu bauen und dann gerechnet, was in einem solchem Fall an Gütermenge

transportiert werden kann. Dies kann nicht der Sinn einer Prognose zum Infrastrukturausbau sein!“, so Kluge. Eine solche Prognose sollte berücksichtigen, was der Ausbau von Wasserstraßen für Verlagerungen von der Straße auf die Wasserwege erreichen kann. Im Einzelnen erwarten die deutschen Binnenhäfen auf folgenden Wasserstraßen höhere Mengen als vom BMVBS prognostiziert.

Die Folge daraus ist, dass betroffene Wasserstraßen in einer höheren Kategorie als beim Konzept des BMVBS einzustufen sind. „Wieder einmal zeigt sich, dass die Kategorisierung

Saale:	3,6 Mio. t/a
Teltowkanal:	5,5 Mio. t/a
Datteln-Hamm-Kanal:	11,7 Mio. t/a
Saar	> 5 Mio. t/a
Neckar:	4,6 - 7 Mio. t/a
Elbe-Seiten-Kanal:	> 5 Mio. t/a

Lesen Sie in diesem thematischen Zusammenhang auch den Beitrag auf der Seite 24 dieser Ausgabe.

der Wasserstraßen nur nach Gütermengen unsinnig ist und die Wirklichkeit unzureichend wiedergibt. Zudem beruht die Kategorisierung offensichtlich auf unzureichenden Prognosen, welche der Möglichkeiten, Güter der verladenden Wirtschaft auf die Wasserstraßen zu verlagern, nicht Rechnung trägt.“, kritisiert Kluge und legt auch gleich konkrete Zahlen vor. (Kasten mittlere Spalte.)

Dies sieht offensichtlich auch der Verkehrsausschuss des Bundestages so. Dieser erwartet in seinem gestrigen Entschlussesantrag vom BMVBS ein überarbeitetes Konzept mit einer besser begründeten Netzkategorisierung und Priorisierung auf der Basis von aktuellen Prognosen und erweiterten Kriterien.

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen sieht sich damit in seiner Kritik an den Plänen des BMVBS bestätigt und fordert das Bundesverkehrsministerium auf, das alleinige Kriterium der Tonnage umgehend aufzugeben und die Einteilung der Wasserstraßen nach vernünftigen ganzheitlichen Ansätzen vorzunehmen. ■



NECKARHAFEN PLOCHINGEN

Das Tor zum Rhein und zu den Seehäfen

Neckarhafen Plochingen GmbH, Am Rheinkai 10, 73207 Plochingen
Tel (0 71 53) 6 13 15-0, Fax (0 71 53) 6 13 15-22,
E-Mail: info@neckarhafen-plochingen.de, Internet: www.neckarhafen-plochingen.de

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Regierung soll das Konzept zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ergänzen

Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) bleibt in der Diskussion. Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung lehnte den Antrag der SPD-Fraktion zur Zukunftsfähigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, den Antrag der Linksfraktion mit dem Titel „Kein Personalabbau bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung“ sowie den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen „Netzstruktur für Wasserstraßen präzisieren und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung reformieren“ mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen CDU/CSU und FDP ab.

Zustimmung fand dagegen ein Änderungsantrag der Koalition, in dem die Bundesregierung aufgefordert wird, das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgelegte Konzept zur Reform der WSV zu überarbeiten.

Unter anderem soll die Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen um eine eingehende Begründung und die Anzahl der vorgeschlagenen Kategorien verringert werden. Für die Netzkategorisierung soll die Regierung die jeweils aktuellen Daten zugrunde legen. Dabei sollen neben der Tonnage weitere Kriterien wie zum Beispiel die Verkehrsfunktion, die Leistungen der Personenschifffahrt und die Wertschöpfung der Transporte berücksichtigt werden.

Schließlich fordern die Abgeordneten die Regierung auf, eine Grundkonzeption für ein Wasserstraßenausbaugesetz zu erarbeiten. ■

Selbst die Regierungsfractionen erteilen der alleinigen Tonnagebetrachtung eine Absage

BDB begrüßt den Antrag zur Neustrukturierung der Wasserstraßen

Das Bundesverkehrsministerium verfolgt die Absicht, geplante Ausbaumaßnahmen an Flüssen und Kanälen neu zu bewerten und will sich hierbei allein an der derzeitigen bzw. prognostizierten Gütermenge orientieren. Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages hat mit den Stimmen der Regierungsfractionen CDU/CSU und FDP diesem Vorgehen eine klare Absage erteilt und einen umfangreichen Beschluss zum weiteren Vorgehen des Bundesverkehrsministeriums bei der Neustrukturierung des Wasserstraßennetzes getroffen.

Der Bundestag fordert das Ministerium auf, nicht nur die Gütermenge (Tonnage), sondern zusätzlich u.a. die Verkehrs-, Erschließungs- und Zugangsfunktionen der Flüsse und Kanäle, die Wertschöpfung der Transporte sowie die Leistungen der Personenschifffahrt zu berücksichtigen. Zudem soll die Anzahl der geplanten Netzkategorien reduziert, das Vorgehen ausreichend begründet und mit aktuellen Prognosezahlen untermauert werden.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) begrüßt diese eindeutige und sachlich zutreffende Positionierung der Bundestagsabgeordneten, die in dem Antrag wesentliche Forderungen des BDB aus der Expertenanhörung vor dem Verkehrsausschuss aufgreifen.

„Das vom Bundesverkehrsministerium vorgestellte Konzept der Kategorisierung von Bundeswasserstraßen auf Grundlage einer Priorisierung ist ergänzungsbedürftig“, heißt es in dem Entschließungsantrag von CDU/CSU und FDP. Mit ihm fordert der Bundestag das Ministerium auf, die Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen um eine eingehende

Begründung zu ergänzen, die Kriterien für die Priorisierung von Investitionsprojekten darzustellen und die Anzahl der vorgeschlagenen Kategorien zu verringern. Zudem sollen für die Netzkategorisierung die jeweils aktuellen Daten (Prognosen, Transportmengen) zugrunde gelegt und dabei neben der Tonnage weitere Kriterien wie Verkehrsfunktion, Erschließungs- und Zugangsfunktion für das maritime Gewerbe, Sonder- und Spezialtransporte, Volumina, Leistungen der Personenschifffahrt und die Wertschöpfung der Transporte für die Einordnung der Bundeswasserstraßen in die Kategorien berücksichtigt werden. Das Ministerium wird aufgefordert, für die einzelnen Bundeswasserstraßen – entsprechend der Kategorie-

und den damit verbundenen Aufgaben (Ausbau, Optimierungen, Unterhaltung, Betrieb) – die Ausbauziele und konkreten Maßnahmen mit Umsetzungsstatus aufzuführen. Des Weiteren soll das Ministerium die Grundkonzeption

für ein Wasserstraßenausbaugesetz erarbeiten. „Zur besseren Finanzierung der Wasserstraßen“ soll das Verkehrsministerium ein neues Gebührensystem für die Bundeswasserstraßen entwickeln und die Bewirtschaftung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) übertragen, die auch für die Verwendung der Mautmittel für die Fernstraßen zuständig ist.

Die sehr selbstsichere Vorgehensweise des Ministeriums in den vergangenen Monaten und der Verzicht auf angemessene Information und Beteiligung hat die Bundestagsabgeordneten wohl verstimmt: Das Bundesverkehrsministerium wird aufgefordert, „eine angemessene Information und Beteiligung des Verkehrsausschusses an der Kategorisierung und Verwaltungsreform sicherzustellen“. ■

Ihre Meinung zum
Thema?
Schreiben Sie uns:

mail@
schiffahrt-online.de

Die JMS wird russische Versicherungsgesellschaften in ihre Geschäfte einbinden und als deutsche Vertretung für ausländische Versicherungsgesellschaften in Moskau auftreten

Mit der JMS Joint Marine Service Rus. ist die Carl-Rehder-Gruppe jetzt auch in Russland vertreten

Seit über 90 Jahren im Assekuranz- und Schiffsmaklergeschäft insgesamt tätig, seit über zwei Jahren mit einer Niederlassung im niederländischen Zwijndrecht vertreten, expandiert die Seevetaler Carl-Rehder-Gruppe nun auch in Russland. JMS Joint Marine Service Rus Llc. heißt das neue Unternehmen, mit dem die Carl Rehder GmbH künftig in der russischen Hauptstadt vertreten sein wird. Geleitet wird die JMS, die sich wie das Mutter-Unternehmen mit Schiffs- und Unternehmensversicherungen befassen wird, von dem 32-jährigen Dmitry Seligeev, der an der National Maritime University und am Kerch Marine Technological Institute studiert und beide mit der Auszeichnung „exzellent“ abgeschlossen hat.

Seligeev (verheiratet, eine Tochter), bringt Erfahrungen aus verschiedenen russischen Versicherungsgesellschaften mit. Vor seinem Eintritt in die Moskauer JMS war er Leiter der Marineabteilung einer russischen Versicherungsgesellschaft.

Mit der Neugründung in der Russischen Föderation haben sich die Carl-Rehder-Gruppe und die Moskauer JMS eine anspruchsvolle Aufgaben gestellt. So wird die JMS - mit ihrem Generaldirektor Dmitry Seligeev an der Spitze - zum einen russische Versi-

cherungsgesellschaften in ihre Geschäfte einbinden und zum anderen als deutsche Vertretung für ausländische Versicherungsgesellschaften in Moskau auftreten.

Die Dienstleistungen für andere Unternehmen im Bereich Schifffahrt reichen dabei von der Auswertung und nachfolgender Dokumentation bis hin zu Schadenbearbeitung, Buchhaltung und Verwaltungsarbeiten. Gleichzeitig wird die Moskauer JMS Joint Marine Service aber auch westliche Investoren bei der Abwicklung von Versicherungsangelegenheiten in Russland unterstützen und dabei auf die Erfahrung russischer Versicherungsexperten zurückgreifen können.

Zur Gründungsfeier der JMS Joint Marine Service Rus Llc. hatten Wolfgang Schendel, geschäftsführender Gesellschafter der Carl-Rehder-Gruppe, und JMS-Generaldirektor Dmitry Seligeev russische, niederländische und deutsche Geschäftspartner und Mitarbeiter ins Moskauer Hotel „Renaissance“ eingeladen. Dort beschrieb Wolfgang Schendel auch, was ein wichtiger, wenn nicht der wichtigste, Bestandteil des Erfolgs seines Unternehmens ist: Die fachliche und sprachliche Qualifikation und Mitarbeiter - und ihr Zugehörigkeitsgefühl zum Unternehmen. So soll durch die Mehrsprachigkeit



Wolfgang Schendel, geschäftsführender Gesellschafter der Carl-Rehder-Gruppe (r.), mit Dmitry Seligeev, dem Leiter der in Moskau neugegründeten russischen JMS Joint Marine Service Rus Llc., an Bord eines Ausflugschiffes auf der Moskwa vor dem Kreml.

der Mitarbeiter gewährleistet werden, dass die Kunden der Carl-Rehder-Gruppe ohne sprachliche Missverständnisse betreut und beraten werden können. Derzeit verfügt die Carl Rehder Gruppe über mehr als 40 fest angestellte und freiberufliche Mitarbeiter.

Friedbert Barg ■



Zur Gründungsfeier der JMS Joint Marine Service Rus Llc. hatten Wolfgang Schendel, geschäftsführender Gesellschafter der Carl-Rehder-Gruppe, und JMS-Generaldirektor Dmitry Seligeev russische, niederländische und deutsche Geschäftspartner und Mitarbeiter ins Moskauer Hotel „Renaissance“ eingeladen. Fotos: Friedbert Barg

„Güterbeförderung über die Binnenwasserstraßen wieder zum normalen Rhythmus der konjunktur- und saisonabhängigen Fluktuation zurückgekehrt“

Marktbeobachtungsbericht der Rhein-Zentralkommission

Die Publikation 2011 -1 der Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt ist nun verfügbar. Sie befaßt sich im Detail mit der Entwicklung des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes im Jahr 2010 und den 6 ersten Monaten von 2011.

Inzwischen deutet alles darauf hin, dass die Güterbeförderung über die Binnenwasserstraßen wieder zum normalen Rhythmus der konjunktur- und saisonabhängigen Fluktuation zurückgekehrt ist.

Der starke Rückgang in der Stahl- und Chemieindustrie ab Herbst 2008 und der bereits früher eingetretene drastische Einbruch im Containerverkehr gehört nun seit der Erholung, die sich vor allem 2010 zeigte, deutlich der Vergangenheit an. Im Rückblick zeigt sich eine durch zeitweilige Überkapazitäten geschwächte Branche, die zudem noch mit einigen Extremsituationen konfrontiert war. Nachdem die Transportnachfrage wieder das Vorkrisenniveau erreicht hat, bleibt festzuhalten, dass sich keine strukturellen Veränderungen ergeben haben. Die Stahlproduktion im Einzugsgebiet des Rheins bewegt sich wieder auf dem ursprünglichen Niveau, die Chemiebranche verzeichnet wieder ein Wachstum, im Energiesektor befindet sich der Kohlentransport wieder auf dem Stand von vor der Krise, während die Beförderung von Baumaterialien und der Markt für Erdöl- und Agribulk-Produkte sich in den üblichen Margen bewegt. Die Entwicklung der Frachtraten hält allerdings nicht mit der anziehenden Nachfrage Schritt. Preisbeeinflussungen sind nur vereinzelt und kurzzeitig erfolgt.

Offensichtlich herrscht auf dem Markt durch eine relativ große Flotte von neuen Schiffen, die trotz der Krise neu in Betrieb genommen wurden, noch ein zu großer Druck, um von einer echten Erholung sprechen zu können. Erschwerend kommt zumindest für den Trockenladungsmarkt hinzu, dass es wenig Veranlassung gibt, bestehende Schiffe der Flotte zu entziehen.

Für die Tankschifffahrt steigt zurzeit die Anzahl an Doppelhüllenschiffen auf dem Markt weiterhin an, ohne dass jedoch vergleichbare Kapazitäten an Einhüllenschiffen aus dem Markt ausscheiden. Die mittelfristige Entwicklung der Tankschifflotte auch mit Blick auf die Übergangsregelung im Rahmen der

Gefahrgutklassifizierung des Europäischen Übereinkommens für die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Binnenwasserweg (ADN) und die strukturelle Entwicklung der Transportnachfrage sind Gegenstand eines zukünftigen Themenberichtes.

Zum Schluss dieser Zusammenfassung sollen die erheblichen Verkehrsbehinderungen in der Schifffahrt nicht unerwähnt bleiben. Zu Beginn des Winters wurden die Kanäle Deutschlands durch Eisgang behindert und danach musste die Rheinschifffahrt die Folgen der längsten Verkehrssperre in der Geschichte bewältigen, die durch hohe Wasserstände und den Unfall auf der Höhe der Loreley verursacht wurde. Abgesehen von einem geringen Teil des Frachtaufkommens, das durch andere Verkehrsträger übernommen werden konnte, kamen mangels Alternativen wichtige Verkehrsströme zum Erliegen.

Die Folgen für die betroffenen Produktionsabläufe waren beträchtlich. In dieser Situation wurde nicht nur die Abhängigkeit von externen Faktoren beim Transport über Wasserstraßen sichtbar, sondern es hat sich vor allem gezeigt, wie wichtig die Verlässlichkeit dieses Verkehrsträgers für das Image eines modernen Dienstleisters ist. ■

Moselkommission Clemens Kaune Vorsitzender

Die Moselkommission ist eine zwischenstaatliche Einrichtung mit Sitz in Trier, die bestrebt ist, den Nutzern der Wasserstraße die bestmöglichen Bedingungen auf der Mosel zu bieten. Die deutschen, französischen und luxemburgischen Vertreter tagen gemeinsam zweimal jährlich anlässlich ihrer Plenarsitzungen, um Verbesserungsvorschläge, die in den fachspezifischen Ausschüssen ausgearbeitet werden, zu beschließen und diese anschließend auf nationaler Ebene umzusetzen.

Die Plenarsitzung der Moselkommission hat am 21. Juni 2011 in Bonn stattgefunden. Der Vorsitz wurde für ein Jahr an den deutsche Delegierten Heinz-Clemens Kaune übergeben. Die Moselkommission hat folgende Beschlüsse anlässlich dieser Plenarsitzung getroffen: Auch im Jahr 2011 wird der Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf der Mosel zwischen Thionville und Koblenz nicht erhöht. In der Moselschiffahrtspolizeiverordnung (MoselSchhPV) werden die §§ 3.31 und 3.32 sowie die dazugehörigen Bilder 60 und 61 in Anlage 3 an europäische Bestimmungen angepasst. Die neue Fassung der MoselSchhPV wird am 01.09.2012 in Kraft treten. Darüber hinaus hat die Moselkommission, nach Prüfung durch ihren Ausschuss, den Neubau der Straßenbrücke Wolf am Mosel-km 109,545 zur Kenntnis genommen. Weitere Informationen zur Moselkommission sowie relevante Dokumente auf der Internetseite www.moselkommission.org. ■

Fahren auch Sie mit uns den richtigen Kurs in die Zukunft.



Hannover, Hindenburgstr. 5
Telefon: 05 11 / 280 49 - 0

Berlin, Westhafenstraße 1
Telefon: 030 / 395 80 94

Duisburg, Dammstraße 29
Telefon: 02 03 / 810 88

Wir sind die Experten für die Finanzierung von Binnenschiffen.

www.bank-fuer-schifffahrt.de

Bank für Schifffahrt (BfS)



Verlässt die Bankenbühne Richtung Ruhestand: OVB-Vorstand Johannes Bruns (auch kl. Foto) mit seiner Frau Irene.
Fotos: Friedbert Barg

Neue Führung für die OVB und die Bank für Schifffahrt Johannes Bruns verabschiedet

Ein Jahr noch, dann hätte Johannes Bruns, Vorstandsmitglied der Ostfriesischen Volksbank eG (OVB) und damit auch Chef der Bank für Schifffahrt, die „50 rund gemacht“, so sind es „nur“ 49 Jahre, die er - mit einer kleinen Unterbrechung - im Dienst der OVB stand und in seiner Arbeit aufging.

Über 150 Gäste aus verschiedenen Be-

reichen von Genossenschaften, Banken, Politik und Binnenschifffahrt waren zur Verabschiedung des wegen seiner ruhigen, sachlichen und dennoch verbindlichen und herzlichen Art weithin geschätzten Mannes gekommen, der für viele einfach das Bild der OVB und der Bank für Schifffahrt schlechthin war.

Johannes Bruns, so OVB-Aufsichtsratsvor-

sitzender Fritz Wolff, in seiner Ansprache in der ehrwürdigen Johannes a Lasco Bibliothek in Leer, hat die Ostfriesische Volksbank geprägt. Sie trage seine Handschrift und was sie ist, sei sie ohne nicht geworden.

Lob und - spürbar ehrlichen - Dank an die Adresse von Johannes Bruns gab es auch von Alwin Brinkmann, Oberbürgermeister der Stadt Leer; Manfred Wendt, Präsident der IHK Emden; Horst Mathes, Vorstand Genossenschaftsverband; Hans-Theo Macke, Vorstand DZ Bank AG; Holger Franz, neuer Vorstandsvorsitzender der OVB; und von Klaus Swieter; OVB-Prokurist, der die Grüße auch im Namen aller OVB-Kollegen überbrachte.

Johannes Bruns selbst blickte gerne auf die Jahrzehnte guter Zusammenarbeit im sogenannten Dreier-Vorstand zurück und nannte seine bisherigen Mitarbeiter „eine tolle Truppe“.

Als Nachfolger des scheidenden Vorstands präsentierte Aufsichtsratsvorsitzender Fritz Wolff den 42jährigen Georg Alder, der schon bisher als Prokurist an den Geschicken der Bank maßgeblich mitbeteiligt war.

Gleichzeitig wurden Thomas Schulz von der Duisburger Imperial Reederei als neues Mitglied des Aufsichtsrates und Holger Franz als neuer Vorsitzender des Vorstands der Ostfriesischen Volksbank und ihrer Tochter, der Bank für Schifffahrt, vorgestellt.

Friedbert Barg ■



Tritt die Nachfolge von Johannes Bruns: Georg Alder, 42, bisher Prokurist der OVB. Ehefrau Andrea ist sichtbar stolz auf ihren Mann, - zu Recht. Links auf dem Foto: Fritz Wolff, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Ostfriesischen Volksbank.

Im Bundestag notiert Bündnis90/Grüne haben Fragen zum Duisburger Hafen

Welche Position die Bundesregierung zum Verkauf ihres Anteils am Duisburger Hafen hat, ist Thema einer Kleinen Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Die Bundesregierung soll auch mitteilen, worauf sich die Aussage von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) gründet, dass der Verkauf des Duisburger Hafens eine „Verschleuderung von Bundesvermögen“ wäre. Weiterhin interessiert die Abgeordneten unter anderem, über welche Kompetenzen und Fähigkeiten der Bund verfügt, die notwendig sind, um die privatwirtschaftliche Tätigkeit des Duisburger Hafens besser und wirtschaftlicher durchzuführen als ein anderer Eigentümer. ■

Am 07.07.2011 wurde die Schleusenammer für die Binnenschifffahrt freigegeben

Niedrigwasserschleuse Rothensee

Am 07.07.2011 wurde die Schleusenammer der Niedrigwasserschleuse zur Durchfahrt für die Schifffahrt freigegeben. Dies ist Voraussetzung für den Baubeginn des Pumpwerks östlich des Unterhauptes.

Bauphasen

In der Bauphase I stand der Schifffahrt im Baustellenbereich die westliche Seite des RVK zur Verfügung während auf der Ostseite gebaut wurde. Mit dem Wechsel in die Bauphase II am 07.01.2008 wurden die Seiten getauscht: Die bereits ausgebaute Fahrspur östlich des Fangedamms wurde von der Schifffahrt genutzt, während auf der Westseite die Schleuse erbaut werden konnte. Mit dem Erreichen der Bauphase III am 07.07.2011 werden nun erneut die Seiten getauscht: Der Schifffahrt wird die fertig gestellte Schleusenammer zur Durchfahrt zur Verfügung gestellt, damit auf der Ostseite auf Höhe des Unterhauptes mit dem Bau des Pumpwerks begonnen werden kann. Wenn das Pumpwerk fertig gestellt ist, kann das Bauwerk als Schleuse dem Verkehr übergeben werden.

Stand der Arbeiten

Die Verlegung der Schifffahrt in die Kammer ist im Bauablauf der Niedrigwasserschleuse ein weiterer wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Verkehrsfreigabe.

Als Voraussetzung mussten folgende Bauaktivitäten abgeschlossen werden:

Nach der Montage der Hubtore und der Hy-

draulikzylinder im September 2010 erfolgte die Installation der Hydraulikaggregate und der Steuerung der Antriebe. Die ersten Funktionsproben am Ober- und Unterhaupt für die Hubtore und deren Hydraulikantriebe sind erfolgreich abgeschlossen, d. h. die Torbewegungen und die Dichtigkeit wurden getestet. Danach wurden die Hubtore in die oberste Lage gefahren und dort verriegelt. Die Tore sind damit auch beim höchsten schiffbaren Wasserstand außerhalb des Lichtraumprofils der Schifffahrt. Weiterhin mussten die Ausrüstung und der Ausbau der Kammer fertig gestellt sein. Nach dem Lenzen der Kammer wurde auf Tiefe gebaggert, Wasserbausteine als Sohsicherung eingebaut und teilvergossen. Der Ausbau der Schleusenammer ist damit abgeschlossen. Ebenfalls Voraussetzung für die Umverlegung der Schifffahrt waren der Rückbau der Baugrubenspundwände und der Revisionsverschlüsse sowie der Umbau des temporären Leitwerks. Um die Baugruben der Häupter vor Anfahrungen zu schützen, war bei beiden Häuptern das temporäre Leitwerk Richtung „Ostseite“ ausgerichtet.

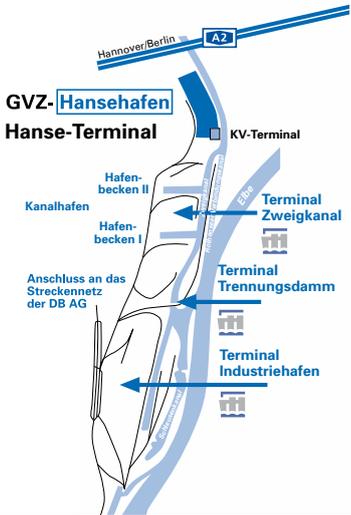
Im Zuge des Umbaus wurden die Dalben gezogen und die an den Dalben geführten Schuten demontiert. Das endgültige Leitwerk in den Einfahrtsbereichen der Häupter, welches anteilig schon vor der Umverlegung herzustellen war, besteht ebenfalls aus Dalben, zwischen denen schwimmende Leitbalcken geführt werden. Die Bauzeit verlängert sich, da von August 2010 bis März 2011 die Kammer während der Ausbaurbeiten

insgesamt fünf Mal durch Elbwasserstände über der Oberkante des Fangedamms bei 42 m über NN unfreiwillig geflutet wurde.

Ausblick auf den weiteren Bauablauf

Mit dem Pumpwerk wird die Lücke zwischen dem Unterhaupt und dem Ostufer des RVK geschlossen, um im RVK einen höheren Wasserstand als in der Elbe halten zu können. Durch das Pumpwerk werden in den Phasen, in denen die Schleuse in Betrieb ist, die Verlustwassermengen der Schleusenvorgänge rückgepumpt, um auch bei lang anhaltend niedrigen Elbe-Wasserständen eine Mindestwassertiefe von 4,0 m im RVK und im Hafengebiet sicher stellen zu können. Der Bau des Pumpwerks beginnt wie der Bau der Schleusenhäupter: Zunächst wird eine Spundwand als Baugrubenumschließung geschlagen, ausgesteift und eine 1 m dicke Unterwasserbetonsohle eingebaut. Erst danach kann die Baugrube gelenzt und mit dem Massivbau begonnen werden. In der trockenen Baugrube beginnt der Bau mit der Konstruktionsbetonsohle, die über eine Mächtigkeit bis zu 3,55 m haben wird. Darauf aufbauend entstehen dreifach nebeneinander die Bereiche Rechen, Einlauf, Taucher- und Revisionschacht, Pumpenkammer und Auslauf in komplizierter, hydraulisch günstiger Geometrie.

Maschinentechnisch wird das Pumpwerk mit drei Tauchmotorpumpen mit einer Leistung von jeweils 3,5 m³/s, Absperr- und Rückschlagklappen und einer automatischen Rechenreinigungsanlage ausgerüstet. ■



GVZ-Hansehafen
Hanse-Terminal
KV-Terminal
Hafenbecken II
Kanalhafen
Hafenbecken I
Anschluss an das Streckennetz der DB AG
Terminal Zweigkanal
Terminal Trennungsdamm
Terminal Industriehafen

TRANSPORTWERK

Magdeburger  Hafen GmbH

Logistik fängt beim Standort an – wir haben ihn!

- insgesamt 115 ha im Sondergebiet Hafen und in unmittelbarer Nähe
- optimale trimodale Lage mit Autobahn-, Wasser- und Bahnanschluss
- zentraler Verkehrsknotenpunkt (Hub) für die verladende Wirtschaft in einem Umkreis bis 200 km
- durch den Bau der Niedrigwasserschleuse ab Mitte 2011 an 365 Tagen wasserstandsunabhängig bei 4,00 m Wassertiefe
- leistungsstarkes KV-/Containerterminal (Hanse-Terminal) im neuen Hansehafen

Profitieren Sie von einem einzigartigen Standort und der Kapazität des größten Binnenhafens Mitteldeutschlands!



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

Generationswechsel im Vorstand und im Präsidium des Österreichischen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins

Christian Steindl zum neuen ÖWSV-Präsidenten gewählt

Im Präsidium des Österreichischen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins (ÖWSV) vollzieht sich ein Generationswechsel. Der neu formierte Vorstand hat am 11. Juli Mag. Christian Steindl zum neuen Präsidenten gewählt. Der hauptberufliche Geschäftsführer der EHG Ennshafen GmbH tritt die Nachfolge von KommR DI Dr. Siegmund Hanser an. „Mein vorrangiges

Ziel ist die Stärkung der Binnenschifffahrt in Österreich und entlang der Rhein-Main-Donau-Achse“, sagte Steindl in einer ersten Stellungnahme. Unterstützt wird er dabei vom 1. Vizepräsidenten Mag. Otto Schwetz, dem Vorsitzenden des paneuropäischen Verkehrskorridors VII - Donau, und vom 2. Vizepräsidenten Mag. Manfred Seitz. Dem neu gewählten ÖWSV-Vorstand gehören

folgende Personen an: Mag. Alexander Klacska als Repräsentant der Wirtschaftskammer Österreich, Herfried Leiter als Vertreter der Binnenschifffahrt, DI Christoph Henöckl für den Handel, DI Christian Mokry als Vertreter der Industrie, Dr. Ralph Gallob als "Frontmann" der Logistikbranche, Mag. Christian Steindl, Mag. Otto Schwetz und Mag. Manfred Seitz. Ein Vertreter der Industriellenvereinigung wird in Kürze ernannt. Die Wahl des Beirates erfolgt im Herbst 2011. Die Geschäftsführung liegt in den Händen von Mag. Patricia Luger.

Der Österreichische Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein ist die Nachfolgevereinigung des 1879 gegründeten "Donauvereines" bzw. ab der Jahrhundertwende "Zentralvereines für Fluss- und Kanalschifffahrt in Österreich". Er wurde im 1945 wiedererstandenen Österreich 1951 als "Österreichischer Kanal- und Schifffahrtsverein" neu konstituiert und schließlich im Jahre 1978 in "Österreichischer Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein" umbenannt.

Der Verein ist ein überparteiliches Forum der in Österreich kompetenten Persönlichkeiten und Instanzen sowie eine Plattform für Kontakte und Informationsaustausch in allen europäischen Flussregionen. Der Österreichische Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein ist mit über 1000 Partneradressen in Verbindung. ■



Will die Binnenschifffahrt in Österreich und entlang der Rhein-Main-Donau-Achse stärken: Christian Steindl, neuer ÖWSV-Präsident

Am 1. Juli 2011 in Kraft getreten

Gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher

Die ZKR und die zuständigen nationalen Verwaltungen der Republik Österreich, der Republik Bulgarien, Ungarns, der Republik Polen, Rumäniens, der Slowakischen Republik und der Tschechischen Republik haben am 8. Dezember 2010 in Straßburg eine Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher geschlossen.

Gemäß Artikel 11 ist diese Vereinbarung am 1. Juli 2011 zwischen allen Unterzeichnern in Kraft getreten.

Die tschechischen und ungarischen Schifferdienstbücher sind vom Inkrafttreten der Vereinbarung jedoch noch nicht betroffen, da die in der Vereinbarung bezüglich dieser Dienstbücher festgelegten aufschiebenden Bedingungen noch nicht aufgehoben wer-

den konnten. Es sei darauf hingewiesen, dass die tschechischen Schifferdienstbücher auf dem Rhein kraft Beschluss 2000-I-26 der ZKR bereits anerkannt sind.

Im Endeffekt ist die Verwaltungsvereinbarung somit am 1. Juli 2011 auf dem Rhein und allen Wasserstraßen der Staaten der Unterzeichner, mit Ausnahme des tschechischen und des ungarischen Hoheitsgebiets, in Kraft getreten, wodurch die gegenseitige Anerkennung der Rhein-Schifferdienstbücher, der österreichischen, polnischen, slowakischen, rumänischen und bulgarischen Schifferdienstbücher ab diesem Zeitpunkt wirksam geworden ist.

Infolgedessen sind die in diesen Schifferdienstbüchern enthaltenen Eintragungen zur Tauglichkeit bzw. Schifffahrtserfahrung

auf allen oben genannten Wasserstraßen gültig.

Die auf dem Rhein gültige Befähigung des Inhabers ist von der zuständigen Rheinschifffahrtsbehörde gemäß der rheinischen Regelung auf der dafür vorgesehenen Seite des Schifferdienstbuches einzutragen.

Mit dem Inkrafttreten der Vereinbarung dürfte der Verwaltungsaufwand für die europäischen Schiffer deutlich sinken und ihnen der Zugang zum gesamten europäischen Wasserstraßennetz erleichtert werden.

Weitere Informationen zur Vereinbarung und zu den anerkannten Schifferdienstbüchern sind auf der Website der ZKR unter www.ccr-zkr.org erhältlich. ■

„... um den unrealistischen Umweltgesetzgebungen in Europa zu entkommen.“

Voestalpine sucht Standort außerhalb der EU - Ladungsverluste für die Binnenschifffahrt?

Von Peter Baumgartner

Schon vor der Finanzkrise wollte die voestalpine AG Linz einen zweiten Stahlstandort in Osteuropa errichten. Jetzt wird ein Standort außerhalb der EU angestrebt.

Die voestalpine Stahlindustrie sieht angesichts der geplanten Umweltziele in Europa keine technischen Möglichkeit mehr, die stark von Energie und Transport abhängige Stahlproduktion so zu modernisieren, dass sie gegen die Konkurrenz der Dreckschleudern Bestand haben kann. voestalpine-Chef Wolfgang Eder überlegt daher laut, mit der Stahlproduktion Europa ganz zu verlassen, um den, wie er meint unrealistischen, Umweltgesetzgebungen in Europa zu entkommen. Eder sieht aber nicht nur in Sachen Umweltpolitik rot. Auch die Pläne im Hinblick auf eine künftige Finanztransaktionssteuer und Versäumnisse in der Infrastrukturpolitik, lassen den Manager heiß laufen. Überhaupt kann sich die Politik in Österreich von Seiten der Wirtschaft einiges anhören. Von fehlender Lösungskompetenz, bis

hin zur Feststellung, dass Politiker zu blöd und zu feige sind, kommt alles auf den Tisch. Und der industrielle Zorn zeigt Wirkung. Bundeskanzler Werner Faymann und die österreichischen EU-Vertreter rudern zurück. Schuld am Versäumen der Klimaziele ist nicht die Industrie, sondern der Verkehr – so Faymann. CO2 Reduktionen sind also vordringlich im Verkehrsbereich zu tätigen, wo – wie der Kanzler nebenbei anmerkt – ohnehin Lohndumping betrieben wird und Steuerzahlungen unterlaufen werden.

Wolfgang Eder, seit 2007 an der Konzernspitze und schon seit 1978 in der voestalpine tätig, lässt sich nicht mehr mit politischen Sonntagsreden abspeisen und wird natürlich von seinen Belegschaftsvertretern voll unterstützt. Immerhin geht es im Falle der voestalpine um einen der wichtigsten Arbeitgeber im Österreich. Ausgehend von 19.000 direkt betroffenen Arbeitnehmern in Österreich, hängen in ganz Europa inklusive Zulieferer 500.000 Jobs am Hochofen.

Ein Abwandern der Stahlproduktion in Länder außerhalb Europas, hätte ein Desaster zur Folge und Eder hofft, dass das von der Politik endlich realisiert wird. Schon jetzt hat der voestalpine-Konzern 360 Produktions- und Vertriebsgesellschaften in 60 Ländern und fünf Kontinenten verteilt. Von den 41.000 Voestlern ist mehr als die Hälfte außerhalb Österreichs beschäftigt. Schon einmal, im Jahr 2007, hat Eder das sogenannte „Edelweiß-Projekt“ geboren. Weil die Wachstumsgrenze in Linz erreicht ist,



Lässt sich nicht mehr mit politischen Sonntagsreden abspeisen: voestalpine-Vorstand Wolfgang Eder. Foto: voestalpine

wollte damals die voestalpine bereits mit einer großen Produktionsstätte in noch nicht zur EU gehörende Länder wie Rumänien oder Bulgarien abwandern. Die Finanzkrise hatte die Pläne dann vorerst zunichte gemacht – was Eder aber nicht daran hinderte, im rumänischen Giurgiu an der Donau eine kleinere Produktionsstätte zu errichten, die mit EU-Fördermittel 2011 in Betrieb geht und mittelfristig immerhin auch bis zu 260.000 Tonnen Stahl für die Autoproduktion verarbeiten wird.

Die aktuellen Zahlen des Konzerns zeigen, dass der „Mann des Jahres 2010“ Wolfgang Eder – der auch schon einmal als Segler bei der Olympiqualifikation teilgenommen hat – das Ruder fest in der Hand hält und zu navigieren versteht. Beim Umsatz konnte der Konzern 2010/11 um 28 Prozent auf fast 11 Mrd. zulegen. Das war das zweitbeste Ergebnis in der Konzerngeschichte und die Prognosen sind noch deutlich besser. Mit 7,7 Mio. Tonnen Rohstahl wurde 2010/11 über-

haupt das beste Produktionsergebnis aller Zeiten im Konzern erreicht. Immer wieder betont der Konzernchef, dass sein Unternehmen (die Mitarbeiter sind der zweitgrößte Kernaktionär) zu den umweltfreundlichsten Stahlproduzenten der Welt zählt und im Gegensatz zu den anderen Mitbewerbern trotzdem bereits jetzt Zertifikate am Emissionshandel zukaufen muss. Das liegt daran, weil die österreichische Politik am Beginn der europäischen Verhandlungen 2007 den Stahlkonzern wesentlich strenger behandelt

und ihm weniger Freizertifikate zugeordnet hat, als das andere Länder bei ihren Stahlproduzenten gemacht haben. 2010/11 hat die voestalpine bereits 20 Mio. Euro Umweltinvestitionen getätigt und 194 Mio. Euro für den Umweltbetriebsaufwand ausgegeben (Betriebsstandorte in Österreich). Mit den aktuellen EU Vorgaben, würden diese Investitionen jährlich auf über 300 Mio. steigen. Das will Wolfgang Eder, der ja derzeit auch den Vorsitz in der europäischen Stahlunion Eurofer inne hat, notfalls auch vor Gericht bekämpfen. Die moralische Unterstützung seiner Aktionäre für diesen Kurs ist ihm gewiss. Das kam

bei der gerade abgelaufenen Jahreshauptversammlung eindrucksvoll zum Ausdruck. 72 Prozent erwirtschaftet der Konzern noch immer in der EU (10 % in Österreich), aber schon 28 Prozent außerhalb Europas, wo der Konzern künftig auch das große Wirtschaftswachstum ortet. Die Hälfte der in Österreich benötigten Rohstoffe kommt per Binnenschiff in das Werk nach Linz an der Donau. In der Auslieferung dominiert die Bahn mit einem Anteil von 47 Prozent (2009) vor dem LKW mit 45 Prozent und weit abgeschlagen die Binnenschifffahrt mit nur 8 Prozent. Die österreichische Binnenschifffahrt (Helogistics) sieht für die Erfüllung ihrer langfristigen Transportverträge mit der voestalpine trotz düsterer Drohungen der Konzernleitung keine Gefahr. Alle vereinbarten Lieferungen bleiben aufrecht. Kurzfristig will die voestalpine die Produktion am Standort Linz sogar deutlich steigern, womit zunächst auch eine entsprechende Nachfrage an Rohstoffen verbunden ist. ■

Geschichten aus der Schifffahrt (XXII)

Aus dem Tagebuch meines Vaters ...

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.

Angeregt durch die Aufzeichnungen meines Vaters in seinem priv. Tagebuch erinnere ich mich ...

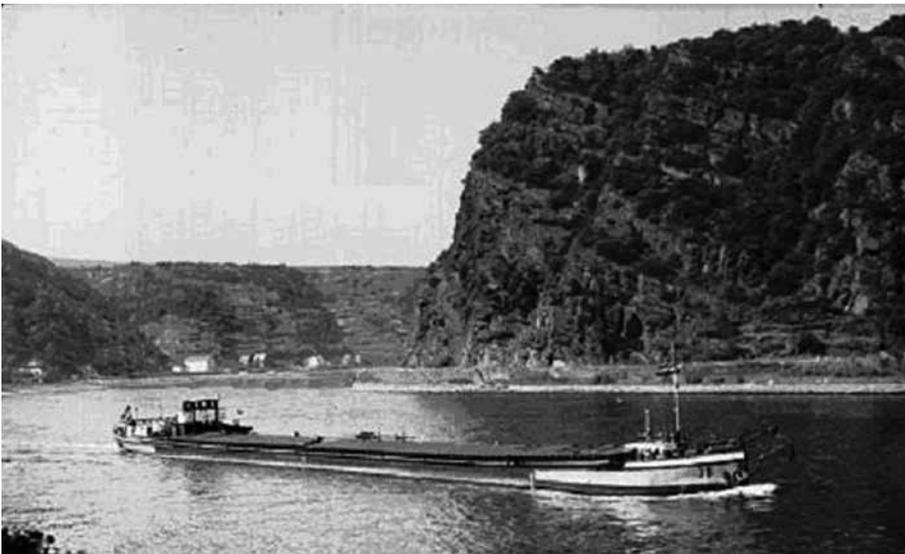
Der Sturm hatte am Freitagabend und wir am Montagmorgen Rotterdam verlassen. Es ging zu Berg Richtung Heimat. Allerdings

war unser Reiseziel wohl Basel, was bedeuten würde, dass wir an unserer Heimat, der Schottel (Spay) und an Brittas Heimat, Hirzenach (aus irgendeinem mir nicht bekannten Grund in Schifffahrtskreisen auch „Der katholische Bahnhof“ genannt) und an Rudis Heimat, irgendwo am Neckar, (in eben jenen Schifffahrtskreisen auch „Jordan“ genannt) vorbei. Und das ziemlich schnell, weil wir nämlich ohne Anhang, (enkelt*) fahren sollten. Da der Haniel-Kurier 39 zu dieser Zeit eines der stärksten Motorschiffe, (damit meine ich natürlich den Kurier als Selbst- bzw. Einzelfahrer, auch als „Motor“ oder „Fernfahrer“ bezeichnet), auf dem Rhein war, rannte er förmlich ohne Schleppkahn hinten dran mit bis zu 14 oder 15 km/h zu Berg. Fachmännisch ausgedrückt: Er lief sehr hart. Das hatte er seiner U-Boot-Maschine zu verdanken. Einer von jenen Schiffsdieseln die aus Restbeständen der Marine gerettet und auf verschiedenen Binnenschiffen in unterschiedlicher Weise wieder eingebaut worden waren.

Diese Maschine war zwar gedrosselt und entwickelte so etwa 1200 PS konnte aber problemlos hochgefahren werden bis auf ca. 1850 PS. D.h. – so problemlos war das eigentlich nicht, denn die in den Binnenschiffen verwendeten Fundamente der Maschinen waren eigentlich für eine solche Kraftentfaltung nicht geeignet. Es bestand die Gefahr, dass die sie reißen würden, wenn die Maschinen so hoch gefahren würden. Wenn ich es richtig verstanden habe, war diese Befürchtung damals im Großen und Ganzen permanent vorhanden. Soweit ich mich erinnern kann, achteten mein Vater und sein Maschinist, der Toni H. aus Hirzenach (also vom katholischen Bahnhof), sehr genau darauf, dass die Drosselung dieser U-Boot-Maschine bestehen blieb – man dachte höchstens daran, sie im Notfall etwas höher zu fahren. Zu diesem Zweck mussten dann nur an entsprechender Stelle sog. „Keilchen“ eingeschoben werden.

„Parlevinker“ als Nachrichtenagentur

An diesem Montag, den 14. August 1961 befanden wir uns also auf Bergfahrt und da, nach Meinung der Damen an Bord, eigentlich Einkaufstag wäre, wurde in Tiel das Proviantboot (auch hier der in der Schifffahrt gebräuchliche Ausdruck „der Proviant“ und wie es in Holland hieß, „der Parlevinker“ was so viel übersetzt ins Deutsche heißt wie Hausierer) gerufen. Natürlich meinte man nicht den Hausierer, sondern den Händler, den Versorger wie er auf See genannt wurde. Meine Mutter bat meinen Vater mit zum Proviantboot zu kommen um eventuell ein wenig zu übersetzen, was aber eigentlich nicht nötig war, und Vater meinte dazu nur: Wenn's denn sein muss - seufz. Meine kleine Schwester und ich hielten uns derweil im Steuerhaus auf und warteten darauf festzustellen, ob Mutter denn auch an die Pasta-Schoka bei ihren Einkäufen gedacht hatte. Das war zu jener Zeit die



Haniel Kurier 39

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

unübertroffene Lieblingsspeise für uns zwei,
- Wittebrood gute Butter und Pasta-Schoka
– einfach genial.

Als beide, Mutter und Vater, nach kurzer Zeit wieder vom Proviantboot zurück kamen, stellten wir nur verwundert fest, dass Mutter sehr blass um die Nase war und reichlich nervös wirkte und Vater ein mehr als ernstes Gesicht zu machen schien.

Auch dem Toni und dem Anton (dem Steuermann) fiel die Veränderung auf und sie fragten unisono besorgt: Was is'n los? Stimmt was nicht?

Vater gab daraufhin eine Erklärung ab, die ich damals in ihrer Tragweite nicht so ganz verstand, wohl aber erkannte ich einen großen Ernst in seinen Worten.

Er sagte: Leute, was mir da eben der Parlevinker erzählt hat, das hörte sich gar nicht gut an. Hoffentlich gibt das nicht schon wieder Krieg.

Zur Erläuterung: Auf den Binnenschiffen gab es zu dieser Zeit so gut wie nirgendwo ein Radio, geschweige denn Funk oder Telefon. Man war auf Neuigkeiten angewiesen, die z.B. eines der zu dieser Zeit noch sehr zahlreichen Proviantboote am Rhein von Land aus an Bord brachten.

Vater erzählte weiter, was er von dem niederländischen Händler erfahren hatte: In Berlin sollen sich Amis und Russen, Panzer gegen Panzer unmittelbar gegenüber stehen. Die Russen wollen die, damals und auch später noch so genannte Ostzone dicht machen, d.h. abriegeln. Es sollen auch schon Schüsse gefallen sein!?

In der Folge führten die Männer und auch ihre als Gäste an Bord anwesenden Frauen auf dem Steuerhaus eine erregte und von großer Besorgnis getragene Diskussion.

Man war sich schließlich einig darüber, dass man so schnell wie möglich heimatische Gefilde erreichen wollte um einerseits mehr über das zu erfahren, was sich dort im Osten abspielte und andererseits daheim auf den Ernstfall (das Wort wurde ständig gebraucht) vorbereitet zu sein.

Im Nachhinein und aus heutiger Sicht ist mir klar, welch' schreckliche Gefühle zumindest in meinem Vater und bei Toni, dem Maschinisten, der noch ein wenig älter als mein Vater war, hochgekommen sein mussten und warum Mutter so leichenblass und nervös wirkte.

Ich konnte beobachten, wie Vater seinen Maschinisten ansah, bedeutungsvoll nickte und dann zu ihm sagte: In Ordnung Toni, - sieh zu was du rausholen kannst.

Toni verschwand im Maschinenraum und kurze Zeit später wurde das ohnehin wummernde für diesen Maschinentyp charakte-



Ein Proviantboot in den 1960er Jahren.

Foto: Archiv G.A.T. van Heegen, Nijmegen

ristische Auspuff- bzw. Maschinengeräusch lauter und noch kräftiger. Das Schiff, bzw. das Achterdeck begann noch stärker zu vibrieren.

Da der Haniel-Kurier 39 auf volle Last abgeladen war, musste jetzt ständig aufgepasst werden, dass die mächtig angeschwollene Bugwelle nicht

über die Verschanzung strömte. Es bestand die Gefahr, dass wir uns dann selbst versenkt hätten. Immerhin schafften wir daraufhin die Strecke von Tiel bis Duisburg, mit ca. zweistündigem Aufenthalt an der Grenze in Emmerich, wo wir dann mit weiteren Informationen versorgt wurden, die auch nicht geeignet waren, die Männer zu beruhigen, in etwa 14 Stunden.

Jedenfalls war das, (und ist für mich auch heute noch) nachzulesen in den priv. Tagebuchaufzeichnungen meines Vaters. Aufzeichnungen, wegen denen ich mich, nicht ohne

Stolz und nicht zum ersten Mal, glücklich schätze, sie zu besitzen. ■

* enkelt – aus dem Niederländischen = einzeln, alleine

* der Parlevinker – aus dem Niederländischen = wörtl. Hausierer, in der Binnenschifffahrt = Kleinhändler

Wir suchen neue Mitarbeiter als

Schiffsführer

Maschinist

Steuermann

für Schwimmkran- und
Schubbooteinsätze,

möglichst mit Schottel-Erfahrung.

Projektbeispiele unter
www.mammoet-marine.com

Bewerbungen bitte an
Maritime.GmbH@Mammoet.com

Schifffahrts-Magazin Serie: Die Binnenschifffahrt im Wandel (Teil II)

Die prägnanten Ursachen der heutigen Situation in der deutschen Binnenschifffahrt

2. Der Umbruch

Während der beginnenden Auflösungserscheinungen des Ordnungsrahmens in der deutschen Binnenschifffahrt spielte in den 80er Jahren die damalige Bundesregierung eine neue Meditationsmelodie in das Gewerbe ein. Es begannen die Strukturierungen eines neuen Ordnungsrahmens für die grenzüberschreitenden Wechselverkehre zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den vom Rheingebiet aus erreichbaren östlichen Nachbarländern. Grundlage dieser „Bilateralen Binnenschifffahrtsabkommen“ war der forcierte Weiterbau des Main-Donau-Kanals mit nunmehr einem real erkennbaren Fertigstellungsdatum, der im Ergebnis eine wirtschaftliche Öffnung zu den Oststaaten über die neue Wasserstraße realisieren sollte. Einbezogen wurden auch die Staaten Österreich, da es bereits Beitrittskandidat der EU war, sowie auch Polen, denn die – damalige - Tschechoslowakei war bekanntlich neben Elbe- auch Donauanrainer, was den Abschluss eines Abkommens mit diesem Staat notwendig machte und rechtfertigte, und ohne die Berücksichtigung Polens wäre dieses Land der einzige Staat ohne ein bilaterales Binnenschifffahrtsabkommen geblieben. Die damalige DDR blieb außen vor, denn mit ihr existierten bereits frühere entsprechende Vereinbarungen über den bilateralen Binnenschiffsverkehr, allerdings in einer etwas anderen Form.

Sicherlich war es aus der damaligen politischen und juristischen Lage notwendig, diese Vereinbarungen zu kanonisieren, denn durch die beiden Stromakten – der Mannheimer Akte und der Donauakte - war die Freiheit in der Binnenschifffahrt auf den jeweiligen Strömen nur eingeschränkt möglich bzw. im Osten partiell nur unzureichend geregelt und zum Teil sogar ausgeschlossen, was zwangsläufig durch die diktatorisch strukturierten Oststaaten einseitig

In dieser **Schifffahrts-Magazin Serie** beschreibt ein Kenner der deutschen und europäischen Binnenschifffahrt den Weg des Gewerbes zu der heutigen - nicht wirklich einfachen - Situation. Der erste Teil erschien in unserer Juni-Ausgabe.

In der deutschen Binnenschifffahrt vollzogen sich in den letzten ca. 40 Jahren zum Teil gravierende Veränderungen. Da dies nur noch einer Handvoll Aktiven bekannt ist, bedarf es einer Darstellung der zum Teil auch historischen Ereignisse, zumal die Entwicklungen in diesem Gewerbe phasenweise völlig gegenläufig waren, was zum Teil auch durch staatliche Eingriffe verursacht wurde.

Diese Darstellung beinhaltet folgende Abschnitte:

- Den Beginn der Regulierung der Frachten mit ihren peripheren Ergänzungen,
- die darauf basierenden Entwicklungen in der Binnenschifffahrt als Ergebnis und Konsequenz dieser Maßnahmen,
- die späteren Korrekturen in einem Zeitraum, der zusätzlich beeinflusst und geprägt wurde von historischen Vorgängen und Ereignissen wie z. B. der Wiedervereinigung und der Eröffnung des Main-Donau-Kanals,
- aber auch durch umfassende arbeitsrechtliche, strukturelle und neugestaltende Veränderungen des Gewerbes.

Letztendlich soll auf dieser Grundlage der Versuch unternommen werden, zu erklären, wie es zu der heutigen Situation in der – hier deutschen – Binnenschifffahrt gekommen ist.

interpretiert worden wäre. Allerdings wurde ergänzend dazu auch noch ein neuer grenzüberschreitender „FTB“ angehängt und eine Quotenregelung der zu befördernden Transportmengen auf Basis 50/50 für die jeweiligen bilateralen Verkehre festgelegt. Man argumentierte dies damit, dass man die deutsche Binnenschifffahrt gegen einen ruinösen Wettbewerb durch die billigen Staatsreedereien aus dem Osten schützen wollte. Denn eines stand bereits in dieser Phase fest: Die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals hatte bereits zu diesem Zeitpunkt im

Gewerbe eine große Erwartungshaltung erzeugt, da der Rhein-Donau-Verkehr als Ventil für die damals durch Überkapazitäten und Frachtrückgänge geprägte Rheinschifffahrt angesehen wurde, andererseits rüstete eine Anzahl der östlichen Staatsreedereien ihre Flotten für den Wechselverkehr zum Rhein intensiv um und aus. Somit sollte durch diese Festlegungen nicht nur der Wettbewerb durch die Ostflotten, sondern auch die der westlichen Nachbarländer weitgehend verhindert werden, was natürlich in den Rheinanliegerstaaten ein großes Mißtrauen erregte. Prompt reagierten die Niederlande und schlossen ihrerseits zügig gleichlautend bilaterale Binnenschifffahrtsabkommen mit den damals wirtschaftlich relevantesten Donauanliegerstaaten Österreich und Ungarn. Auch die Schweiz ließ nicht lange auf sich warten und zog gleich, erweiterte sogar ihre Vereinbarungen bis nach Rumänien. Clevererweise enthielt man sich in diesen Staaten einer Tarifgestaltung, was für die BRD folgendreiche Konsequenzen nach sich zog:

- Durch die in den deutschen Verträgen manifestierten Festfrachten war der nichtdeutsche Wettbewerb in seinen Frachtverhandlungen im Vorteil und konnte sich im Vorfeld der Eröffnung des Main-Donau-Kanals bereits erhebliche Transportmengen sichern und damit auch seine Geschäftsverbindungen aufbauen und fundamentieren.
- Die sehr hohen Frachtraten, mit denen man der osteuropäischen „all-in-Mentalität“ Rechnung getragen hatte, sorgten für weitere Wettbewerbsnachteile.
- Durch die finanzielle Abfederung diverser anderer Risiken, wie Sperrigkeits-, Kleinstwasser- und Kleinstmengenzuschläge wurden zusätzlich die Schiene und die Straße ins Wettbewerbsboot geholt, was diese beiden Verkehrsträger durch entsprechende Mengenabschlüsse prompt umsetzten.
- Durch die weitere Liberalisierung der Marktzugänge in der EU – hier auf dem Transportsektor – sah sich die BRD in Hinblick auf die vorgenannten Staaten mit ihren eigenen bilateralen Binnen-

* Bei dem Namen handelt es sich um ein Pseudonym. Der Autor ist der Redaktion bekannt.

schifffahrtsabkommen nicht nur in die Rolle eines vom Wettbewerb zu benutzenden Transitlandes versetzt, sondern weiterhin erst einmal damit konfrontiert, dass sie in den Wechselverkehren zwischen den Niederlanden und der Schweiz mit deren osteuropäischen Vertragsstaaten ihrerseits nun ebenfalls Zugangsbeschränkungen unterworfen wurde.

Über die weiteren Konsequenzen für die deutsche Binnenschifffahrt später mehr.

Wie an anderer Stelle bereits erwähnt, entwickelte sich in der Rheinschifffahrt durch die nationale Abwrackregelung in Verbindung mit den auskömmlichen finanziellen Grundlagen schleichend eine Überkapazität, die in den 80er Jahren neben der bereits genannten Reduzierung der Festfrachten die Situation der Unternehmen in dem Gewerbe allgemein, im freien Wettbewerb für die Kleinbetriebe explizit unter Druck setzte.

In den Nachbarländern der EU verhielt es sich ebenso. Zusätzlich schwebte als Damoklesschwert die nicht gerade kleine (Staats-)Flotte des EU-Beitrittslandes Österreich über der Rheinschifffahrt, da nach dem kurz bevorstehenden EU-Beitritt Österreichs dieses Potential ungehinderten Zugang zur Rheinschiene erhalten würde. In Brüssel erkannte man letztendlich die existentielle Notwendigkeit eines Kapazitätsabbaus. Auch die – vor allem deutschen – Kreditinstitute wurden unruhig, da sie erkannten, dass die für die Schiffsfinanzierungen eingesetzten Sicherheiten – nämlich die Schiffe - mehr und mehr an Wert verloren, einerseits durch die fortschreitende Alterung in Verbindung mit dem entsprechenden optischen und technischen Zustand, was andererseits wiederum in summa negativ die wirtschaftliche Situation der Betriebe beeinflusste. Eine „Verordnung über die Strukturbereinigung in der europäischen Binnenschifffahrt“, kurz genannt „Europäische

Abwrackregelung“, war das Ergebnis. Was jedoch nur wenigen auffiel, war, dass sich das gesamte Konzept der Abwrackregelung primär mit den aus dem Markt ausscheidenden Unternehmen beschäftigte und nicht mit denen, die weiter im Markt verbleiben würden. Die Statistiken der Überkapazitäten wurden ebenso wenig nach Einsatzgebieten analysiert wie die Auswirkungen des primärsten Bestandteils der Verordnung: der sogenannten „Alt-für-Neu-Regelung“ in Verbindung mit der sogenannten „Pönale“, einem Strafgeld für alle Neu-Tonnagen, die über die entsprechende 1:1 abgewrackte Alt-Tonnage nach dem 31.12.1989 hinaus in Dienst gestellt werden sollte. Auch dieses Konzept verfehlte seine ungewollten Auswirkungen nicht:

- Vor in Kraft treten der Alt-für-Neu-Regelung wurden während den Jahren 1988 und 1989 zwar Alt-Tonnagen abgewrackt,

jedoch dafür nominal mehr neue und auch größere Einheiten gebaut.

- Um nach dem 31.12.1989 pönaleunschädlich Neubauten in Dienst stellen zu können, wurde neben den bereits abgewrackten alten, größtenteils kleineren Schiffen, weitere Alttonnage in dieser Größenordnung aufgekauft und damit durch Abwracken zusätzlich aus dem Markt genommen.
- Die neuen Schiffe konnten aufgrund ihrer Abmessungen – das Standardmaß lag bei 100-105 m Länge x 10,50-11,45 m Breite - nur noch auf einer eingeschränkten Anzahl von Relationen eingesetzt werden. Somit fiel zum Beispiel fast der gesamte Wechselverkehr vom Rhein zum nordwestdeutschen Kanalgebiet für diese Einheiten aus mit Ausnahme des sogenannten „Hufeisenverkehrs“.
- Die durchschnittliche Tragfähigkeit der in Deutschland abgewrackten Schiffseinheiten lag bei knapp über 900 t, in den Niederlanden und in Belgien bei etwas über 700 t. Damit wurden die bereits im Vorfeld schon geäußerten Bedenken aus dem Gewerbe bestätigt, dass überwiegend Tonnage aus dem Markt verschwand, die – soweit sie überhaupt noch aktiv am Transportgeschehen teilgenommen hatte – zum größten Teil in den Nebenwasserstraßen eingesetzt worden war, wo sie nach dem Schwerpunkt der Abwrackaktion noch dringender benötigt wurde als vorher. An den ruinösen Frachtgestaltungen auf der Rheinschiene waren diese Einheiten deshalb schon seit langem so gut wie nicht beteiligt.

Gleichzeitig mit diesen Vorgängen und Entwicklungen traten folgende weitere Ereignisse unvorhergesehen ein:

1. Im Jahr 1989 stellt die Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft während einer Betriebsprüfung in einer namhaften deut-

Anzeige



CARL REHDER GRUPPE

NEU ~ NEU

Privat- und Geschäfts- versicherungen

Carl Rehder erweitert die Leistungen für Kunden aus den Bereichen Seeschifffahrt, Flussschifffahrt und Fischerei. Zusätzlich zu Kasko-, P&I (Haftpflicht) und Ausfallversicherung vermitteln und betreuen wir jetzt auch alle weiteren Versicherungen im privaten und geschäftlichen Bereich. Damit bekommen Sie bei uns alles aus einer Hand – individuelle Deckungskonzepte zu optimalen Bedingungen und vorteilhaften Konditionen.

CARL REHDER GRUPPE Lindhorster Straße 4 · 21218 Seevetal (Hittfeld)
Tel.: +49 4105 77028 0 · Fax +49 4105 77028 22
info@carl-rehder.de · www.carl-rehder.de

schen Reederei überrascht fest, dass der damals gültige Tarifvertrag für die gewerbliche deutsche Binnenschifffahrt eine Wochenarbeitszeit von 50 Stunden für die ersten 5 Wochentage vorsah zusätzlich einer Beschäftigung für die restlichen 2 Wochentage mit entsprechenden Zusatzleistungen, somit also eine 7 Tage umfassende Arbeitswoche. Darüber hinaus gab es die Möglichkeit für die Besatzungen, großzügig Überstunden zu absolvieren. Dieses wurden in einer sowohl arbeitsrechtlichen wie auch tariflichen Grauzone von den Besatzungsmitgliedern auch gern genutzt. 18-20 Arbeitsstunden pro Tag bzw. 70 – 80 pro Woche und mehr waren keine Seltenheit. Die Monateinkünfte vieler Schiffsführer z. B. standen denen der kaufmännischen Führungskräfte sehr oft in keiner Weise nach. Die Querinformation an die Gewerkschaft ließ nicht lange auf sich warten, zumal sich die BRD zu diesem Zeitpunkt im „35-h-Tarifrausch“ befand. Die Forderungen der Gewerkschaft mit ihren Betriebsräten waren dann anschließend derart überzogen, dass – zum 1. Mal in der Tarifgeschichte in der deutschen Binnenschifffahrt – die Arbeitgeber den Tarifvertrag aufkündigten. Es begann eine fast eineinhalb Jahre

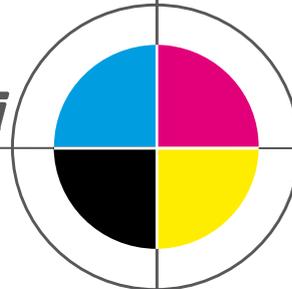
andauernde tariflose Zeit. Während dieser Phase konnte die Binnenschifffahrt von der Ausnahmeregelung in der staatlichen Arbeitszeitverordnung keinen Gebrauch mehr machen und war somit dieser VO voll unterworfen, wonach im Falle fehlender Tarifvereinbarungen die tägliche Arbeitszeit auf 10 h und die Anzahl der Arbeitstage auf 5 in der Zeit von Montag bis Freitag begrenzt war. Der bisherige der Binnenschifffahrt zugestandene Sonderstatus war somit vorerst eingefroren.

2. Im gleichen Zeitraum wurde in der Rheinzentralkommission in Straßburg eine Neufassung des Artikels 14 der Schiffsuntersuchungsordnung – der sogenannten Besatzungsordnung - verhandelt. Die Einführung von 3 neuen Betriebsformen – A1, A2 und B – mit den entsprechenden Neuregelungen der Fahrzeiten, der Kontrollmöglichkeiten durch Einführung von Fahrtschreibern und die Neuregelung der Besatzungsstärken mit zum Teil 2-3fach größeren Besatzungsstärken waren das Ergebnis. Nur mit Mühe und im letzten Augenblick konnte durch den Bundesverband des Gewerbes verhindert werden, dass durch

eine noch gravierendere Form der Neuregelung der Partikulierstand förmlich demontiert worden wäre, denn die Vorverhandlungen fokussierten sich fast ausschließlich auf die Schubschifffahrt mit ihrer ohnehin bestehenden Continuefahrt.

3. Vervollständigt wurde das Bild dann von dem Jahrhundertereignis in Form der Wende mit ihren diversen Auswirkungen auf die BRD und ihren Beziehungen zu den Oststaaten und deren völliger Umstrukturierung. Plötzlich gehörten die Wasserstraßen in den neuen Bundesländern zu den durch den deutschen Kabotagevorbehalt geschützten Bereichen. Das Schiffsraumpotential der ehemaligen DDR-Staatsreederei sowie auch die dort beheimateten Partikuliere gehörten zwar urplötzlich zur deutschen Binnenflotte, allerdings konnten diese Potentiale aufgrund ihrer technischen Voraussetzungen nur begrenzt die Nachfragesteigerung nach Schiffsraum für die Relationen mit den stark eingeschränkten Abmessungsbegrenzungen befriedigen. Nunmehr wurden die kleineren Fahrzeuge, die größtenteils abgewrackt worden oder hierzu bereits stillgelegt worden waren, begehrter denn je, zumal die

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

damalige Bundesregierung entschieden hatte, dass für den nichtdeutschen Schiffsraum der Kabotagevorbehalt für diesen Teil der deutschen Wasserstraßen bis Ende 1995 erhalten blieben würde.

Mit diesen Situationen konfrontiert sahen sich die meisten, vor allem die mittelständischen Reedereien gezwungen, ihrerseits mit ihren Besatzungen Haustarifverträge abzuschließen, was den Nebeneffekt umfangreicher Austritte der Unternehmen aus dem Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt hatte. Dadurch wurde die Einsatzfähigkeit der einzelnen Flotten untransparenter, da nunmehr erst einmal mit jedem Unternehmen die Transitzeiten der Flotten explizit geklärt werden musste. Wo früher die Flotten 7 Tage in der Woche uneingeschränkt zur Verfügung standen, sprach man nun von Sonntagsruhe, die oft bereits auch schon am Samstagmittag begann.

Gravierender und folgenreicher auf die Entwicklung und Struktur des Gewerbes wurde jedoch die spontane Entscheidung einer deutschen Konzernreederei: Konfrontiert mit den auf die Binnenschifffahrt zukommenden Kosten, die in Teilbereichen auch noch kaum kalkulierbar waren, da die neuen Tarifverträge neben deutlichen Freizeiterhöhungen, begrenzten Arbeits- und Schichtzeiten auch noch zusätzliche Aufwendungen für Überstunden vorsahen, und dem durch die neue Besatzungsordnung sich nunmehr potenzierenden Bedarf an – nicht in dem Umfang vorhandenen – qualifiziertem Bordpersonal mit seinen Zusatzkosten, entschied die Unternehmensleitung, fast ihren gesamten Schiffsbestand umgehend zu verkaufen. Die Folge war nicht nur eine kurzfristige Sättigung der Nachfrage nach gebrauchtem Schiffsraum auf der gesamten Rheinschiene, sondern der abgestoßene Schiffsraum kehrte wie ein Bumerang umgehend als Wettbewerber auf den Markt zurück, was die grenzüberschreitenden und nicht festgelegten Frachtraten deutlich unter Druck setzte. Dies wiederum führte zu Einnahmeverlusten der anderen Unternehmen, die sich nun auch mehr und mehr in die Situation versetzt sahen, sich von ihrem immer teurer werden eigenen Schiffsraum trennen zu müssen. Durch die stark stagnierende Nachfrage nach gebrauchtem Schiffsraum blieb vielen Reedereien nur ein Ausweg: Verkauf des eigenen Schiffsraum an die ehemaligen Besatzungen mit unternehmenseigenen Finanzierungen und

als allerletzte Konsequenz die Verlagerung von Kosten und Risiken an die bisherigen Schiffsführer in Form von Leasing-Verträgen mit der Drohung des Ganges zum Arbeitsamt als einzige Alternative. Langjähriges angestelltes Personal wurde somit – im wahrsten Sinne des Wortes – über Nacht vom „Befehlsempfänger“ zum eigenständigen Unternehmer „befördert“, dies ohne Qualifikation, Erfahrung und Ausbildung für diese Form des Broterwerbs, denn die vertraglichen Transportverpflichtungen blieben ja vorerst für die Reedereien in vollem Umfang bestehen. Durch dieses – natürlich primär aus Existenzgründen geprägte – Vorgehen der Reedereien wurde ein bis heute andauerndes Strukturproblem vor allem in der deutschen Binnenschifffahrt produziert, was später gravierende Auswirkungen auf den Wettbewerb haben sollte. Hierzu an späterer Stelle mehr.

Durch die Wiedervereinigung mit den damit verbundenen Erwartungen in den Aufbau Ost wurde der Partikulierschifffahrt eine große Zukunft voraus gesagt und sagte diese sich auch selbst voraus, da die sich auflösenden Reedereien neben der Verlassenschaft auch ihrerseits auf die Partikuliere angewiesen sein würden. Man vertrat allgemein die Auffassung, dass ja der Partikulier sein Schiff kostengünstiger betreiben könne als die großen Reedereien ihre Fahrzeuge. Diese Auffassung ist jedoch nur ein einem kleinen Bereich korrekt, die Realität sah und sieht anders aus. Die rosigen Prognosen erzeugten jedoch wenigstens für eine gewisse Periode einen gesunden Optimismus und die Hoffnung auf eine gesündere Zukunft als im Vorfeld befürchtet.

Die nächsten 2 Jahre waren dann geprägt von den Diskussionen um die Aufhebung des innerdeutschen Ordnungsrahmens. Hier gingen die Meinungen erheblich

auseinander, dies selbst innerhalb des Gewerbes. Der Interessenverband der Privatschiffer in Deutschland vertrat letztendlich sogar offen die Auffassung, dass die Liberalisierung für die deutsche Partikulierschifffahrt eher Vor- als Nachteile mit sich bringen würde: durch die Vergabe der grenzüberschreitenden Transporte auf dem freien Markt erwartete man eine Anpassung der grenzüberschreitenden Frachten nach oben, wodurch im wesentlichen der innerdeutsche Frachtenverfall kompensiert werden sollte. Weiterhin erwartete man einen direkten Zugang zu den Ladungen, da die Konzernreedereien nicht mehr ihre Hände darauf halten würden und warb letztendlich sogar um die Abschaffung der Festfrachten. Wie sich später bestätigen sollte, waren diese Ansichten ein Trugschluss, denn man vergaß im Eifer des Gefechtes, dass es sich hier um zwei völlig verschiedene Märkte handelte und die Wettbewerber aus den Nachbarländern nun auch ihrerseits den direkten Zugang zu den innerdeutschen Ladungsaufkommen erhielten und diesen auch zum Teil mit ruinösen Angeboten wahrnehmen sollten. Ein völlig neues Zeitalter stand vor der Tür.

Wird fortgesetzt. ■

Die Qualität einer Transportleistung beginnt beim Personal – daher

Weitblick beweisen und ausbilden
Lebenslanges Lernen bedeutet weiterbilden



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

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Schulschiff RHEIN
Stadthafen / Rheinanlagen
Tel. 0 20 66 – 22 88 0 • Fax 0 20 66 – 22 88 22

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

im Verbund mit

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Vom Hafen Plochingen am Neckar über den Rhein, den Rhein-Herne-Kanal, den Dortmund-Ems-Kanal, den Mittellandkanal und die Elbe in die Saale hinein

MS Oberon läuft auf der „Restwasserstrasse“ Saale mit Ladung von MTU an den Hafen Halle

Von Manfred Sprinzek

Ein Europaschiff der Rhenus Partner Ship GmbH & Co.KG läuft am 29.06.2011 mit einer Gasturbine der MTU Friedrichshafen GmbH von Plochingen kommend den Hafen Halle an. Das Motorschiff MS Oberon mit einer Länge von 80 m und 9 m Breite hat eine Ladefähigkeit von 1120 t und ist vom Schiffstyp ein sogenanntes Europaschiff, die auf europäischen Schifffahrtswegen verkehren können. Mit einer Gasturbine an Bord hat das Schiff eine lange Reise hinter sich. Die Fahrt begann im Hafen Plochingen am Neckar und führte über den Rhein bis Duisburg in den Rhein-Herne-Kanal, bei Dortmund in den Dortmund-Ems-Kanal und dann in den Mittellandkanal. Nach 320 km im Kanal in Magdeburg auf die Elbe, über die Elbstrecke 5 in die Saale bis Halle (Saale). Das sind ca. 1000 km Schifffahrtsweg.

Für uns sehr spannend war natürlich die Schifffahrt auf Elbe und Saale.

Behauptet doch Herr Dörfler vom BUND permanent, dass der Elbe-Saale-Kanal sinnlos ist, da die Schiffe auf der Elbe nicht weiterkommen. In der Volksstimme vom 22. Juni Herr Dörfler dazu:

„Die Schifffahrt braucht dagegen möglichst konstante Fahrbedingungen und ausreichend Tiefe. Das hat die Elbe - durch sie müssen die Schiffe fahren, wenn sie von der Saale kommen - nicht zu bieten und sie ist daher für einen wirtschaftlichen Massenguttransport denkbar ungeeignet, ein fahrplanmäßiger Verkehr ist nicht möglich.“

Auf Nachfrage bei dem Kapitän der MS Oberon Herrn Hoffmann noch während der Fahrt berichtete er: "Die Elbstrecke 5 sind wir ganz locker durchgekommen, wir hatten eine Tauchtiefe von 1,91m, das entspricht einer Fahrrinntiefe von 1,71 m." Das ist, noch dazu bei dem jetzigen Niedrigwasser mehr als die für die Elbe vom Wasser- und

Schifffahrtsamt zu sichernde Fahrrinntiefe von 1,60m.

In der Saale wurde es schwieriger und bei Trabitze hatte Kapitän Hoffmann einen sehr kritischen Punkt zu überwinden. Bei einer Tauchtiefe von 1,41 m und einer Fahrrinntiefe von 1,21 wäre sein Schiff beinahe stehen geblieben und ist sogar kurz aufgesetzt, sodass ein Schaden zu befürchten war.

Seit Jahren fand im Hafen Halle kein Binnenschiffumschlag mehr statt.

Ausgerechnet zum Zeitpunkt der öffentlichen Anhörung zur Neuordnung der Wasser- und

Schifffahrtsverwaltung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 29.06.2011 nun ein Schifffahrtstransport auf der als Restwasserstraße eingestuft Saale.

Um diese Einstufung in der vorgeschlagenen Neuklassifizierung des Bundeswasserstraßennetzes geht es bei der Anhörung im Deutschen Bundestag.

Der Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt e.V. hat sich mit einer Stellungnahme zur vorgeschlagenen Neustrukturierung der Bundeswasserstraßen an die Abgeordneten



Löschen der Ladung im Hafen Halle/Saale

(Fotos: VHdS/Pusch)

Der Autor ist Präsident des 1996 gegründeten Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt e.V. (VHdS)

des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages gewendet. Die derzeitige Bewertung der Wasserstrassen nur nach der Tonnage dürfe nicht alleiniges Kriterium bleiben und müsse durch weitere belastbare Bewertungsfaktoren ergänzt werden. Die Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer Anfang Mai diesen Jahres hat mit einstimmigem Beschluss das Klassifizierungskonzept in dieser Form abgelehnt und forderte ein Festhalten an der Kosten-Nutzen Methode.

Der Deutsche Bundestag und die Bundesregierung setzten sich bisher mit den Bundesverkehrswegeplänen 1992 und 2003 für die Vollendung des Saaleausbaus ein, zuletzt mit dem im vordringlichen Bedarf eingestuftem „Schleusenkanal Tornitz“ (heute „Saale-Seitenkanal“ bzw. Elbe-Saale-Kanal“).

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands wurde die Saale wegen des Ausbaus in den 30-er Jahren und den überwiegend guten Bedingungen für die Schifffahrt im Bereich zwischen Calbe (km 20,0) und Halle (km

88,0) als Bundeswasserstraße eingeordnet. Um sie vollständig für die Schifffahrt und als Bundeswasserstraße herzurichten wurde die notwendige sechste Staustufe bei Klein Rosenburg in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 1992 aufgenommen.

Auf dieser Grundlage wurde der Hafen Halle mit Fördermitteln der Europäischen Union in Höhe von 30 Mio. € ausgebaut. Die 5 vorhandenen Staustufen der Bundeswasserstrasse wurden sukzessive instandgesetzt und modernisiert, bis zur Fernsteuerung aller 5 Schleusen von der Leitzentrale in Bernburg im letzten Jahr für 1,8 Mio. €. Alle fünf Schleusen haben durch Instandhaltung und Modernisierung einen Wiederbeschaffungswert von 500 Mio. €.

Als Bundeswasserstraße wird die Saale zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und im Interesse wasserwirtschaftliche Ziele wie den Hochwasserschutz jährlich mit rund 9 Mio. Euro unterhalten.

Die investierten Mittel in die 5 vorhandenen

Schleusen, in den Hafen Halle und die jährlichen Unterhaltungskosten werden erst entsprechend ihres Verwendungszwecks nutzbar, wenn die Saale wirklich als Bundeswasserstraße für die Binnenschifffahrt fungiert. Die dazu noch notwendigen Mittel von lediglich noch ca. 100 Mio. € sind deshalb der Schlüssel für Aktivierung der bereits investierten Mittel von über 500 Mio. € und sind nicht für eine Bundeswasserstraße ohne Schifffahrt ausgegeben oder gar verschwendet.

Mit der Saaleanpassung wird eine Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Mitteldeutschland ermöglicht. Hier ansässige Unternehmen können durch die Nutzung von umweltfreundlichen Schiffstransporten ihre Kosten senken und so die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Produkte besser sichern. Der Hafen Halle wird endlich an das europäische Wasserstraßennetz angeschlossen und seine erfolgreiche Entwicklung trimodal fortsetzen. ■



MS „Oberon“ im Hafen Halle an der Saale

Bürstner liefert elf Mobilheime per Schiffstransport durch den Logistik-Partner Wincanton

Transport per Schiff soll weiter ausgebaut werden

Eine ungewöhnliche Ladung nahm das niederländische Frachtschiff „Pronto“ am 05. Juli im Kehler Rheinhafen auf. Elf Bürstner- Mobilheime wurden mit einer speziell entwickelten Ladevorrichtung per Kai-Kran in die Laderäume des Frachters gehievt, jedes fast fünf Tonnen schwer und mit den stattlichen Ausmaßen von 11,1 x 3,7 x 3,38 Metern. Vier Stunden hatte es gedauert, bis die Lasten an Bord und verzurrt waren. Es handelte sich um ein absolutes Pilotprojekt. „Im Vorfeld musste von allen Beteiligten viel Gehirnschmalz in technische Einzelheiten investiert werden,“ erklärt Hans-Joachim Hübbe, Abteilungsleiter von Wincanton Intermodal in Kehl. „Für den Umschlag ins Schiff wurde unter tatkräftiger Mithilfe der Kehler Hafenverwaltung ein auf die Mobilheime zugeschnittenes Verladegerüst entwickelt und gebaut. Auch

die Ladungssicherung stellte eine Herausforderung dar, die aber mit Kreativität und Know-how gemeistert wurde.

Ziel der Ladung ist Norwegen, dort werden die Mobilheime als stationäre Unterkünfte in Feriendörfern bei Bergen, Aalesund und Haugesund Verwendung finden. Bis Amsterdam geht die Reise mit dem Rhein-schiff, von dort aus übernimmt ein RoRo-Hochseeschiff die Fahrt über die Nordsee. Hier konnten die Mobilheime also im roll on / roll off Verfahren ins Seeschiff verladen und in Norwegen wieder ausgerollt werden. Wincanton Intermodal war für den Gesamttransport verantwortlich.

„Die Verschiffung ist die weitaus einfachere Lösung“, sagt Thorsten Erhardt, bei Bürstner für das Marketing verantwortlich. „Der Transport auf der Straße würde wegen der Überbreite der einzelnen Einheiten spezi-

elle Genehmigungen und Polizeibegleitung erforderlich machen. Über das Wasser geht es obendrein schneller.“ Schon seit Jahren beliefert Bürstner unter anderem Norwegen mit den praktischen, soliden Mobilheimen. Dieser Transport war jedoch der erste überhaupt, der per Frachtschiff erfolgte.

Mobilheime sind für Bürstner, dem Marktführer bei Reisemobilen, neben der Caravan-Fertigung das wichtige dritte Standbein. Im vergangenen Geschäftsjahr wurden vier verschiedene Modelle und Grundrisse produziert und hauptsächlich im Projektgeschäft verkauft. Eingesetzt werden die Mobilheime häufig auf Campingplätzen oder – wie im Fall Norwegen – Feriendörfern. Gerade bei schwierigen, jahreszeitlich abhängigen Klimaverhältnissen lassen sie sich mit einem LKW auf der eigenen Behelfsachse manövrieren und kurze Strecken zu einem anderen Standort gebracht werden. So kann auf Schneeeinbruch und andere Wettereinflüsse reagiert werden.

Bisher hat Bürstner Mobilheime fast ausschließlich nach Italien geliefert, nun haben die Norweger die hohe Qualität der Bürstner Unterkünfte entdeckt. Die umweltfreundliche Transportart per Schiff soll weiter ausgebaut werden. ■



Insgesamt elf Bürstner-Mobilheim wude Anfang Juli per Binnenschiff nach Amsterdam transportiert.

via donau präsentiert Fortschrittsbericht 2010 des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt (NAP)

Fortschritte bei Aus- und Weiterbildung sowie Betriebsansiedlung

Zusammen mit dem Wiener Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) organisierte via donau am 28. Juni ein NAP Forum in Linz. An Bord des Ausstellungsschiffes MS Negrelli wurde der Fortschrittsbericht 2010 des „Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt“ präsentiert und die Vorhaben der nächsten Jahre diskutiert. Der Einladung der Obersten Schifffahrtsbehörde des bmvit folgten rund 40 Personen aus Wirtschaft, Politik sowie diverser Interessensvertretungen im Bereich Schifffahrt.

Mit seinen 40 konkreten Maßnahmen ist der „Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt“ seit 2007 im jeweils aktuellen Bundesregierungsprogramm verankert, somit stellt der NAP die Basis für Österreichs Schifffahrtspolitik bis 2015 dar. Durch ein Zusammenspiel

der einzelnen Maßnahmen soll eine stärkere Nutzung der Wasserstraße Donau erreicht werden. via donau ist gemeinsam mit dem bmvit für die Umsetzung des „Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt“ zuständig. An Bord des Negrelli wurden bisherige Schlüsselprojekte präsentiert. Auf besonderes Interesse stießen die optimierten Schleusenrevisionen, das kundenorientierte Wasserstraßenmanagement und Innovationen im Bereich Flottenmodernisierung.

Auch Fortschritte in den Bereichen Aus- und Weiterbildung, Betriebsansiedlung an der Donau, „Donau River Information Services“ (DoRIS) wurden diskutiert. Insgesamt sind 40% der im NAP definierten Aufgaben bereits abgeschlossen bzw. in laufender Umsetzung, weitere 50% sind initiiert und nur 10% noch nicht gestartet. ■

15. Internationales Oder/Havel-Colloquium

Kontroverse Auffassungen

Am 29.11.2011 fand das 15. Internationale Oder/Havel-Colloquium zum Thema „Anspruch und Realismus in der Weiterentwicklung von Schifffahrt und Wasserstraßen in der Oder/Havel-Region“ in Potsdam statt. Knapp 70 Teilnehmer, darunter Brandenburgs Verkehrsminister Jörg Vogelsänger, diskutierten dabei die aktuellen Pläne der Bundesregierung zur zukünftigen Investitionspolitik des Bundes in die Wasserstraßen, die praktisch auf ein Abhängen des Osten Deutschlands bedeuten.

Eindringlich wurde von deutschen und polnischen Rednern die baldige Unterzeichnung des deutsch-polnischen Abkommens zu Verbesserungen für die Schifffahrt im Oderraum gefordert. Die Vertreter der verladenden Wirtschaft und der Häfen mahnten weitere Ertüchtigungsmaßnahmen an den Wasserstraßen an und wiesen auf die gravierenden Folgen für die Wirtschaft hin. Beispiele waren dabei der Hafen Briese- lang am Havelkanal für die Saint-Gobain Rigips-Gruppe und die Anlagenindustrie in Oberschlesien, die von der Verladung auf

das Binnenschiff und vom Wasserweg Oder abhängig ist.

Von Seiten der Schifffahrtsverwaltung wurde aber auch auf tatsächliche Verbesserungen hingewiesen. So ist der Wasserweg vom Westen Deutschlands nach Berlin weitgehend für große Motorgüterschiffe bis 2,50 m Abladetiefe befahrbar. Bis 2015 sollen die Arbeiten am Projekt Deutsche Einheit Nr. 17 abgeschlossen sein. Am 01.07.2011 wird zudem der Einrichtungsverkehr auf dem Oder-Havel-Kanal zwischen Marienwerder und Niederfinow aufgehoben.

„Anspruch und Realität nähern sich an“, stellte dann der Vorsitzende des Odervereins, Gerhard Ostwald, fest. „Allerdings droht weiterhin ein Rückschritt, sollten die Pläne der Bundesregierung zur Kategorisierung der Wasserstraßen umgesetzt werden. Der Oderverein wird weiterhin in Bonn, Berlin und Warschau dafür eintreten, dass die Oder und die Flüsse und Kanäle im Stromgebiet der Oder erhalten und ausgebaut werden, zum Wohle der Wirtschaft und damit der Menschen in der Region.“ ■

Phoenix-Reisen

Neuen Katalog für Flusskreuzfahrten vorgelegt

Einen 220 Seiten starken Katalog mit Flusskreuzfahrten legte der Bonner Reiseveranstalter Phoenix-Reisen s mit klassischen und exotischen Zielen in Europa, Asien, Afrika und Südamerika vor. Neben Schiffen, die für Phoenix Reisen zum Teil bereits seit Jahren erfolgreich fahren wurden auch neue Flusskreuzer in das Programm aufgenommen.



Die neu gebaute Amelia, das Schwesterschiff der 2011 erfolgreich auf dem Markt eingeführten Alina, fährt zum Saisonauftakt Schnupperreisen mit den Zielen Amsterdam und Rudesheim, um danach siebentägige Reisen auf Donau und Rhein durchzuführen. MS Ariana, ebenfalls ein Neubau mit all inclusive Verpflegung, fährt zu den schönsten Zielen der Donau.

MS Swiss Pearl und MS Excellence Coral sind weitere Neuzugänge in dem 2012er Fluss-Programm von Phoenix Reisen; die Swiss Pearl kreuzt auf Rhône und Saône, MS Excellence Coral befährt den östlichen Flussteil Deutschlands.

Gewohnt umfangreich und vielfältig ist das Programm des Veranstalters für die Donau und Osteuropa. Auf der Donau sind zehn Schiffe auf Routen zwischen drei und 21 Tagen, in Russland und der Ukraine sechs Schiffe im Einsatz. ■

Im 10. Geschäftsjahr stellt die A-Rosa Flussschiff GmbH ihren 10. Neubau in Dienst, - einen 2½-Decker, 135 m lang 2012: Mit der „A-Rosa Silva“ von Frankfurt zum Schwarzen Meer

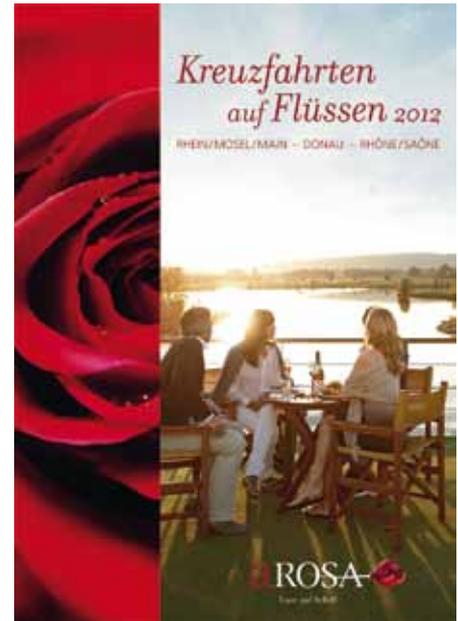
Die kommende Saison 2012 wird für die A-Rosa Flussschiff GmbH eine ganz besondere: Das Rostocker Unternehmen feiert sein 10jähriges Jubiläum, stellt mit dem neuen Flussschiff „A-Rosa Silva“ ihren zehnten Neubau in Dienst und hat mit 59 Reisen die größte Routenvielfalt auf dem Flusskreuzfahrtmarkt für Donau, Rhône und Rhein/Main/Mosel.

Neuer Schiffstyp

Der Ende Juni erschienene Katalog „Kreuzfahrten auf Flüssen 2012“ enthält als besondere Neuheiten die „A-Rosa Silva“ - den jüngsten Flottenzuwachs des Unternehmens-, zahlreiche Routeninnovationen auf dem Main, die neuen „Grand Tours“ von bis zu 19 Tagen Dauer, zusätzliche One-Way-

Touren sowie die optionale Getränkepauschale „Select-Premium“.

Im 10. Geschäftsjahr erwartet die Gäste eine noch nie dagewesene Vielfalt an Routen und Abfahrthäfen. Die „A-Rosa Silva“ wird als neuer Schiffstyp mit 2 ½ Decks speziell für längere Reisen und die Verbindung des Rhein-Main-Donaukanals konzipiert. Erstmals verfügt ein A-Rosa Flussschiff über Suiten und Juniorsuiten als Ergänzung zu den regulären Außenkabinen. Die Suitengäste können sich neben besonders viel Raum auf viele inkludierte Zusatzleistungen wie eine kostenfreie Minibarnutzung, Willkommens-Champagner, Teilnahme am Wine & Dine-Abend, den kostenlosen Wäsche- und Zeitschriftenservice oder frische Blumen freuen.



Der A-Rosa-Kreuzfahrt-Katalog 2012 ist sehr aufwändig und kunstvoll gestaltet.

Grand Tours

Die „A-Rosa Silva“ wird überwiegend für die ganz neu eingeführten „Grand Tours“-Reisen eingesetzt. Dazu gehören alle Rei-



Die A-Rosa-Flusskreuzfahrtschiffe sind leicht an ihrem Kussmund am Bug zu erkennen.

sen ab 10 Tagen Dauer, wie z.B. die neue 19tägige „Donau Delta Intensiv“ von Frankfurt bis ans Schwarze Meer. Durch längere Liegezeiten, ein breiteres Ausflugsangebot und informative Vorträge eines mitreisenden Lektors können Land und Leute noch besser erlebt werden. Bei den meisten One-Way Grand Tours ist jeweils der Flug von Deutschland aus zum Schiff im Preis inklusive.

Eine weitere Neuerung ist das ausgebaute Angebot fürs Zielgebiet Main. So gibt es jetzt fünf neue Routen, wie die 8 Tage Kurs „Main, Rhein & Mosel“ ab Würzburg oder Trier, die 8 Tage Kurs „Mainerlebnis“ ab Passau oder Frankfurt sowie die 4 Tage Kurs „Christkindlesmarkt ab Nürnberg“ mit Besuch des berühmten Nürnberger Christkindlesmarktes.

Auch im Preisteil gibt es mit der neuen Getränkepauschale „Select Premium“ eine Erweiterung. Die Pauschale für Select-Kunden ist zum Preis von 29,00 Euro pro Nacht zubuchbar und beinhaltet alle Softdrinks, Kaffeespezialitäten, Biere, Sekt, Weine, Cock-

tails, Longdrinks sowie Spirituosen und ist für Genießer eine interessante Option.

„Wir sind stolz auf diesen neuen Katalog mit seiner nie dagewesenen Routenvielfalt und der neuen „A-Rosa Silva“ mit noch mehr Luxus und Komfort“, so Jörg Boeckmann, Director Sales & Marketing der A-Rosa Flussschiff GmbH. „Die erfolgreiche Expansion der letzten Jahre lässt uns optimistisch auf die neue Saison schauen und unsere Gäste können sich auf weitere Überraschungen in unserem Jubiläumsjahr 2012 freuen“. Weiterhin im Programm sind die beliebten Themenreisen Golf und Gourmet sowie die gut nachgefragten Anreisearrangements per Bus, Bahn, Flugzeug oder der PWK-Stellplatz.

A-Rosa „Kreuzfahrten auf Flüssen 2012“ beschreibt auf insgesamt 130 emotional gestalteten Seiten alle Reisen der insgesamt zehn modernen A-Rosa Flusskreuzfahrtschiffe auf Rhein/Mosel/Main, Donau und Rhône/Saône. Besonderer Schwerpunkt wurde diesmal auf die Darstellung der Ausflüge

A-Rosa SILVA Inbetriebnahme März 2012

Werft: Neptun, Rostock-Warnemünde	
Länge	135,00 m
Breite	11,40 m
Tiefgang	1,60 m
Airdraft	6,00 m
Geschwindigkeit	max. 22 km/h
Bugstrahlruder	400 kW
Antrieb 4 x 331 kW	1.800 PS
Steuerhaus in Stülpdachausführung	
89 Außenhabinen	
186 Gäste	

und Informationen rund um die jeweilige Region mit speziellen Ausflugs-Highlights gelegt.

Der neue Katalog ist im Reisebüro erhältlich, und alle Reisen sind schon jetzt buchbar. Bis zum 31. Januar 2012 gelten attraktive Frühbucher-Ermäßigungen von bis zu 380,00 Euro pro Person. ■



Grand Suite auf der „A-Rosa Silva“, die derzeit auf der Neptun-Werft in Rostock gebaut und im März 2012 in Dienst gestellt wird.

VDMA: Trendwende in der deutschen Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie – Aufträge ziehen wieder an

Umsatzrückgang, - aber steigende Auftragseingänge

Wir sind weiter auf den Weltmärkten erfolgreich aktiv und haben auch 2011 neue Kunden in interessanten Nischen gefunden. Gleichzeitig ordern jetzt wieder unsere Stammkunden nicht nur im Neubau, sondern gerade auch im Retrofitbereich,“ erklärte Dr. Alexander Nürnberg, Vorstandsvorsitzender der VDMA Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie, anlässlich der Pressekonferenz des Verbandes am Mittwoch in Hamburg. Und weiter: „2010 war für die Schiffbauzulieferer in der Produktion ein schweres Jahr, da 2009 wenig neue Aufträge aus dem Schiffbau kamen. Trotzdem haben wir den Personalbestand gehalten. Wir sehen jetzt eine langsame aber stetige Erholung der Auftragslage im Weltschiffbau. Die flexiblen Schwerpunktsetzungen des vergangenen Jahres in den Bereichen F+E, Service und Vertrieb zeigen ihre positive Wirkung. Gleichzeitig wird aber der globale Wettbewerb stärker – wir müssen die neuen und auch die traditionellen Marktsegmente ausbauen und die Kunden durch unsere Verlässlichkeit und Schnelligkeit überzeugen“, so Nürnberg, „Qualität ist gut, das ist aber kein Alleinstellungsmerkmal mehr. Der Kunde sucht die Lösungs- und Systemkompetenz bei sehr kurzen Lieferzeiten. Das

führt in den Betrieben zu neuen Herausforderungen – dafür rüsten wir uns, um auch 2011 unseren Titel Weltmarktführer der Schiffbau-Zulieferindustrie zu verteidigen.“ Die deutschen Schiffbau- und Offshore-Zulieferer erwirtschafteten 2010 mit 70.000 Mitarbeitern einen Umsatz von 11,1 Milliarden Euro. Das bedeutet einen leichten Umsatzrückgang von durchschnittlich sechs Prozent zum Vorjahr (Umsatzrückgang 2009: 7,7 Prozent). Die Exportquote lag bei 72 Prozent. Die Auslastung in der Produktion bei den Schiffbau-Zulieferern hat wieder angezogen. Die Kurzarbeit ist in den meisten Betrieben Vergangenheit. Das Offshore-Zuliefergeschäft im Öl- und Gas-Markt war von dem Umsatz-Rückgang nicht betroffen, hier setzte sich das Wachstum der letzten Jahre wieder unvermindert fort.

Trendwende - Auftragseingänge steigen wieder deutlich

Nach dem dramatischen Rückgang der Schiffbauaufträge ab Oktober 2008 und dem Einbruch bei den Zulieferern um 29 Prozent 2009 stiegen die Auftragseingänge im Jahr 2010 erstmals wieder um acht Prozent. Damit scheint die Trendwende erreicht zu sein und es kann ein leichtes Umsatzwachstum für 2011 erwartet werden. Die Branche hat

sich aus eigener Kraft durch die Schiffbau-Krise manövriert und erwartet in den nächsten Jahren ein kontinuierliches, moderates Wachstum.

Chancen in neuen Exportmärkten

Neben den langsam zunehmenden Aufträgen aus den etablierten Märkten haben die Unternehmen der Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie einen Schwerpunkt auf die Erschließung neuer Exportmärkte gesetzt. Die in den Jahren 2009 und 2010 durchgeführten VDMA-Delegationsreisen waren erfolgreich und werden auf dem gewonnenen Niveau auch 2011 fortgesetzt. Die gesammelten Erfahrungen werden in gezielt organisierten Fachveranstaltungen ausgetauscht und für die Branche gewinnbringend eingesetzt.

Neben den großen drei asiatischen Schiffbaunationen China, Korea und Japan rücken wachsende Schiffbauländer, wie Indien, Brasilien und Russland, in den Vordergrund: 2010 wurden weltweit wieder 2.780 Seeschiffe bestellt (Vorjahr: 1.599), davon 928 (605) in China, 464 (140) in Südkorea, 385 (281) in Japan und 173 (89) Schiffe in der EU-27, davon 21 (7) in Deutschland. Der Auftragsbestand an Schiffen weltweit war im vergangenen Jahr nun noch einmal von 9.226 Schiffen auf 7.822 zurückgegangen.

China ist weiterhin größter Auslandsmarkt. Die Auslandsgeschäfte der deutschen Zulieferer verteilen sich 2010 dementsprechend zu 35 Prozent auf Asien und zu 33 Prozent auf das europäische Ausland. China ist größter Auslandsmarkt mit 21 Prozent der Exporte gefolgt von Korea mit 9 Prozent. Weiterhin beobachtet die Branche sehr genau die Bestrebungen in Asien, ihre eigene Zulieferindustrie auszubauen. Ziel deutscher Zulieferer ist deshalb, den vorhandenen Vorsprung im technischen und logistischen Bereich zu halten und durch Innovationen weiter auszubauen. Der Know-How-Schutz gewinnt weiter an Bedeutung, auch innerhalb von Kooperationen mit lokalen Partnern in Asien.

Offshore - Wie geht es weiter?

Das seit mehreren Jahren zunehmende Engagement der deutschen Zulieferer im Bereich der Offshore-Öl- und Gas-Industrie wird weiter wachsen. Da ist sich Christoph Daum, Menck GmbH in Kaltenkirchen, sehr sicher. „Der Bedarf an hochwertigem und zuverlässigem Equipment ist groß. Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und hohe Umwelt- und Sicherheitsstandards sind hier entscheidende Wettbewerbsvorteile deutscher



VDMA-Presskonferenz in Hamburg (v.l.): Hauke Schlegel, Geschäftsführer Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im VDMA; Klaus Deleroi, Vorstandsmitglied MAN Diesel & Turbo SE; Dr. Alexander Nürnberg, HATLAPA-Geschäftsführer; Christoph Daum, Geschäftsführer Menck GmbH. Foto: Friedbert Barg

Unternehmen. Eine Systemführerschaft, wie von der Politik häufig gefordert, ist in diesem sehr internationalen Geschäft nicht Voraussetzung für den langfristigen Erfolg“.

Energieeffizienz ist deutsches Kern-Know-how

Ein weiterer Schwerpunkt der deutschen Zulieferindustrie ist der energie- und kostensparende und gleichzeitig umweltschonende Betrieb von Schiffen und Offshore-Anlagen. Hier hat die deutsche Hightech-Industrie einen hervorragenden Ruf durch ihren technologischen Vorsprung zu verteidigen. „Die Entwicklungen am Antriebsstrang und speziell am Motor liefern hier exzellente Beispiele“, kommentiert Klaus Deleroi, MAN Diesel & Turbo SE, Augsburg, „denn nur Technologieführer mit Systemkompetenz sind in der Lage, die Emissionswerte über den gesamten Lebenszyklus des Motors hinweg zu optimieren. Dabei müssen wir natürlich die verschiedenen Einsatzszenarien berücksichtigen. Damit helfen wir den Kunden, die weltweit geltenden gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen und verschaffen ihm gleichzeitig einen entscheidenden Vorteil im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz.“ Hier wächst ein interessantes Geschäftsfeld auch für die Nachrüstung von älteren Schiffen, um deren Effizienz und Umwelttauglichkeit sofort zu steigern.

Hohe Flexibilitätsanforderungen an Unternehmen und Mitarbeiter

Wie genau vor einem Jahr an dieser Stelle vorausgesagt, konnte die Mitarbeiterzahl mit 70.000 weitgehend gehalten werden. Momentan gibt es wieder Engpässe bei qualifizierten Mitarbeitern, da auch andere Industriebereiche boomen und die demografische Entwicklung in Deutschland erste Spuren hinterlässt. „Unsere weit über dem Durchschnitt liegende Ausbildungsquote und die Unterstützung der dualen Studiengänge lässt uns beruhigt in die Zukunft blicken.“, führt Dr. Alexander Nürnberg aus. „Wir verlangen sehr viel von unseren Mitarbeitern. Unsere verlässliche Personalpolitik, unser Optimismus und unsere hervorragenden Mannschaften in den oft inhabergeführten Betrieben sorgen für den geeigneten Nachwuchs, um den Herausforderungen im globalen Wettbewerb mit seinen immer kürzeren Zyklen zu folgen, zu bestehen und zu gewinnen“, so Nürnberg. Und weiter: „Gerade für die mittelständische Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie ist das flexible, atmende Unternehmen die Voraussetzung, um am Weltmarkt zu bestehen.“

Zeppelin Power Systems stattet 5 Kabinenfahrgastschiffe der Neptun Werft mit dieselektrischen Antrieben aus Cat für „Viking Prestige“

Am 30. Juni wurde das erste von insgesamt fünf derzeit auf der Neptun Werft gebauten Kabinenfahrgastschiffen, deren Antriebe aus jeweils vier Cat Motoren von Zeppelin Power Systems bestehen, in Amsterdam auf den Namen „Viking Prestige“ getauft. Kamen dieselektrische Antriebe bisher hauptsächlich in der Seeschifffahrt zum Einsatz, wird nun auch auf Donau und Rhein eines der ersten Kabinenfahrgastschiffe mit dieser Antriebsart unterwegs sein. Herzstück des Schiffes wie seiner vier Nachfolger sind vier Cat Motoren von Zeppelin Power Systems: Zwei C32 ACERT und zwei C18 ACERT mit zusammen 2732 kW Leistung, deren optimale Leistungsabruflung durch das automatische Zuschalten der Motoren über das Power-Management erfolgt. Mit diesem Multi-Engine-System werden komfortable, vorteilhafte Fahreigenschaften erreicht und ein idealer Wirkungsgrad erzielt in der Absicht, Kraftstoff zu sparen und Ressourcen zu schonen. Gemeinsam stimmten die Spezialisten der Werft und Zeppelin Power

Systems ein Leistungsprofil speziell für diese Sonderanwendung ab. Anhand dieses speziellen Leistungsprofils wurden die Caterpillar Motoren als komplette Aggregate am ZPS Standort Achim gebaut und getestet. Zum Umfang gehörten ebenso der Einsatz von Sondergeneratoren für den dieselektrischen Antrieb, die Ausführung von umfangreichen Arbeiten an der Elektrik und anspruchsvolle Ingenieursdienstleistungen wie auch die Lieferung und Auslegung der doppel-elastischen Lagerung mit dem Ziel, den größtmöglichen Passagierkomfort zu erreichen. „Auch bei den jetzt noch folgenden Flusskreuzfahrtschiffen für Viking River Cruises setzen wir auf eine Kontinuität bei den Motorensystemen und auf das für unseren Kunden wichtige Service-Netzwerk, das Zeppelin Power Systems bietet“, sagt Manfred Müller-Fahrenholz, Geschäftsführer der Neptun Werft. So wird bereits im Herbst dieses Jahres die Motorenlieferung für die weiteren vier Schiffe erfolgen, die 2012 in Fahrt gehen werden. ■



■ Cat Motorensysteme von Zeppelin Power Systems in der neuen Viking Prestige

Gleich zwei Neubau-Aufträge für die ÖSWAG Werft: Ein Kristall-Schiff für Wurm+Köck, ein FGS für den Bieler See

Österreichischer Schiffbau ist sehr beliebt

Die Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft AG BSG, bekommt ein neues Schiff, dessen Kiellegung am 19. Mai in der österreichischen Schiffswerft ÖSWAG Linz AG erfolgte. Das Schiff wird eine Besonderheit sein, weil es durch seine multifunktionalen Verwendungsmöglichkeiten auf dem gesamten Streckenangebot der BSG einsetzbar ist. Die Herausforderung beim Entwurf des Schiffes bestand insbesondere darin, dass das Schiff auf dem Fluss Aare und auf den Seen einsetzbar sein soll und daher unterschiedliche Gewässerbedingungen, wie zum Beispiel niedrige Brücken und Schleusenabmessungen zu berücksichtigen waren. Der Neubau wird im Herbst dieses Jahres in mehreren Sektionen nach Nidau geliefert und dort von den ÖSWAG-Mitarbeitern fertig gestellt. Das moderne Schiff kann insgesamt 300 Personen (170 Innenplätze) befördern. Den hohen Qualitätsanforderung der Reederei entsprechend, wird das Schiff auch mit einer Abgasreinigungsanlage ausgestattet. Mit dem Neubau verfügt die BSG bereits über das vierte Schiff aus der ÖSWAG Linz AG. Geschäftsführer Thomas Erne von der BSG ist mit der Arbeit aus Linz an der Donau

sehr zufrieden. Auch die Zusammenarbeit zwischen den Schweizern und Österreichern funktioniert hervorragend. Die große Schiffstaufe ist im März 2012 geplant. Nach Ende der heurigen Saison werden die beiden Schiffe "Büren" (1960) und "Seeland" (1932) ausgemustert. Die BSG feiert heuer auch noch ein besonderes Jubiläum. Der weltgrößte Solarkatamaran fährt am 17. Juni

seine zehnte Saison am Bielersee und erfreut sich uneingeschränkter Beliebtheit weit über die Region Bielersee hinaus.

Mit einem Neubau für die Passauer Reederei Wurm+Köck, gelang der ÖSWAG in der Jahresmitte noch ein weiterer, sensationeller Auftrag. Wurm+Köck ist gerade dabei, seine Flotte um zehn Mio. Euro zu erweitern. Damit werden zwei neue Luxus-Kristallschiffe „Made with Swarovski“ für den Bereich Regensburg gebaut. Ein Schiff, ist bereits in der Lux Werft in Bau und das zweite Schiff wird von der ÖSWAG zu Beginn der Saison 2012 ausgeliefert. Viel Arbeit also für die Linzer Schiffsbauer, die eigentlich mit Reparaturarbeiten das Geschäft machen und trotzdem zumindest einmal im Jahr einen spektakulären Neubaufauftrag an Land ziehen können. **Peter Baumgartner** ■



Das moderne Schiff für den Bieler See kann insgesamt 300 Personen (170 Innenplätze) befördern. **Quelle: ÖSWAG**



Für Wurm+Köck werden zwei neue Luxus-Kristallschiffe „Made with Swarovski“ für den Bereich Regensburg gebaut; eines von der ÖSWAG, eines von der deutschen Lux-Werft.

Bundesregierung Zehn Banken in der Schiffsfinanzierung

In der Schiffsfinanzierung waren 2009 zehn Banken und knapp 90 Emissionshäuser aktiv. Dies erklärt die Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Der Darlehensbestand der deutschen Schiffsfinanzierer habe Ende 2009 insgesamt 106 Milliarden Euro betragen, während er im Jahr 2000 noch bei rund 40 Milliarden Euro gelegen habe, heißt es weiter. Emissionshäuser hätten 2009 für rund 80 Schiffe ausreichend Eigenkapital einwerben können, während es im Jahr davor noch 279 Schiffe gewesen seien. Das angesammelte Kapitalvolumen habe insgesamt 724 Millionen Euro betragen, nachdem 2008 der Wert noch fast 2,5 Milliarden Euro erreicht habe, schreibt die Regierung. ■

Für Deutschland, Österreich und die Schweiz

Furono Deutschland GmbH ist neuer Jotron Distributor und Service Partner

Seit dem 01. Juni ist die Kooperation zwischen der Furono Deutschland GmbH und dem norwegischen Unternehmen Jotron AS im Bereich maritimer Sicherheitsausrüstung offiziell. Beide Marken stehen seit vielen Jahren Seite an Seite auf den Scope-of-supply Listen unzähliger Neubauten und Retrofits und beide sind erste Wahl vieler Reedereien und Werften. Hohe Qualitätsansprüche an innovative Produkte mit langer Lebensdauer finden hier eine Antwort und können nun sogar aus einer Hand bezogen werden. Ob EPIRB, SART, GMDSS Handfunkgeräte oder weitere Sicherheitsausrüstung - ab sofort steht bei der Furono Deutschland GmbH das Jotron Produkt-Portfolio für die Schifffahrt in Deutschland, Österreich und der Schweiz zur Verfügung. Ergänzend dazu hat Furono in den Rellinger Räumlichkeiten bereits parallel ein Jotron Service-Center aufgesetzt. Alle entsprechenden Service-Leistungen wie Batterie-Checks und Austausch oder Programmierungen von bereits an Bord vorhandenem Jotron Equipment werden in von der Furono Deutschland GmbH gewohnter Qualität und Kompetenz durchgeführt. ■



Bei der Schiffstaufe (v.l.): Markus Honnigfort, das Reeder-Ehepaar Martin und Tanja Deymann, Maria Deymann, Pater Dieter Sievers sowie Margret und Helga Deymann.

Text und Foto: Willy Rave

Deymann-Flotte wächst auf 18 Schiffe Drei Umbauten in Harengetauft

„Drei auf einen Streich“ hätte man den bekannten Satz aus der Geschichte vom tapferen Schneiderlein auf die Tauffeier der Harener Reederei Deymann ummünzen können. Drei weitere Binnenschiffe stellte Martin Deymann in den Dienst seines Unternehmens. In Anwesenheit zahlreicher Gäste segnete Maristenpater Dieter Sievers die im Harener Hafen liegenden „Neulinge“ und vor allem deren Besatzungen, bevor die drei Taufpatinnen die obligatorischen Sektflaschen zersplittern ließen. Alle drei Binnenschiffe tragen den Nachnamen Deymann und jeweils einen Vornamen eines Onkels des derzeitigen Reeders. Maria Buß geb. Deymann taufte eines der Schiffe auf den Namen ihres Brüders Günter, Helga Deymann gab einem Schiff den Namen Bernd. Und Margret taufte den „dritten Drilling“ auf den Namen ihres Ehegatten Walter. Wie Reeder Martin Deymann erklärte, stammen die drei Doppelhüllenschiffe aus einer Insolvenzmasse. Sie sind in den vergangenen Monaten rundum erneuert, technisch auf den modernsten Stand gebracht und mit neuen „Farbmänteln“ versehen worden. Alle drei

speziell für Kanalfahrten gebauten jeweils 85 Meter langen und 9,60 Meter breiten Schiffe werden Mineralöle und Chemikalien transportieren. Das „TMS Günter Deymann“ wird im Bereich Elbe-Mittellandkanal unterwegs sein. Seine beiden „Geschwister“ werden unter anderem den Rhein und die Ems befahren. Bürgermeister Markus Honnigfort überreichte Martin Deymann für jedes Schiff eine Flagge mit dem Emblem der Schifferstadt Haren und einen Wappenteller. Honnigfort würdigte den unternehmerischen Mut des Reeders, der sich auch im sichtbaren Erfolg auszahle. Mit den drei Neuzugängen ist die Harener Deymann-Flotte auf 18 Binnenschiffe gewachsen. ■

WERNZ GMBH

Generatoren-Motoren-Stromerzeuger

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schifffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen
oder Hydraulikaggregaten

können Sie uns gerne ansprechen!

Egal für welche Anwendung. Sie bekommen

fast alle Motoren von uns,

die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen.

Reparaturen an Bord, sei es mechanisch oder elektrisch,
führen wir mit unserer langjährigen Erfahrung fachgerecht durch.

Besuchen sie uns doch mal auf unserer Homepage.

Haben Sie noch Fragen?

Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!

Sperlingweg 10

68623 Lampertheim

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

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

E-Mail: Warnz@Warnz-GmbH.de

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

www.Warnz-GmbH.de

Der Mittellandkanal (MLK) ist mit 325,3 km die längste künstliche Wasserstraße Deutschlands und die einzige schiffbare Ost-West-Verbindung des Landes

Container und Massengüter: Stetig wachsende Umschlagzahlen in den Häfen am Mittellandkanal

Von Stefanie Lehnert

Der Mittellandkanal (MLK) ist mit 325,3 km die längste künstliche Wasserstraße Deutschlands und die einzige schiffbare Ost-West-Verbindung des Landes. Drei Stichkanäle verbinden den Mittellandkanal mit Salzgitter, Hannover und Osnabrück. Trotz seiner Länge kommt der MLK mit 2 Schleusen aus. Seine Häfen sind vielseitig und von großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Region. (Über die Häfen Preußisch Oldendorf, Lübbecke, Espelkamp, Hille und Bückeburg hatten wir in unserer Juni-Ausgabe berichtet.)

Braunschweig

Der Hafen Braunschweig ist ein Universalhafen im Hinterland Hamburgs. Braunschweig gilt als Verkehrskompetenzregion, denn die Stadt liegt in unmittelbarer Nähe des Mittellandkanals, wichtiger Fernstraßen und des europäischen Schienennetzes. Über vier Umschlagstellen erreicht der Braunschweiger Hafen das Ruhrgebiet, Berlin sowie über den Elbe-Seiten-Kanal Hamburg. Bereits vor mehreren hundert Jahren war die

frühere Hansestadt Braunschweig bestrebt, eine durchgehende Wasserstraße bis zur Weser zu schaffen, indem man Oker und Aller schiffbar gemacht hat. Was am Anfang sehr gut funktionierte, musste 1764 wieder aufgegeben werden, weil beide Flüsse im Lauf der Zeit versandet waren.

1906 begann man mit dem Bau des Mittellandkanals. Dadurch ergaben sich für die Stadt Braunschweig wieder neue Perspektiven der Anbindung an den Seehandel. Der heutige Hafen wurde 1930 direkt am Mittellandkanal gebaut und 1934 eröffnet. Anfang der siebziger Jahre kamen aufgrund der wachsenden Ausmaße der Schiffe zwei Parallelhäfen hinzu. Bis 1989 lag der Schwerpunkt der Tätigkeit in der Umladung zwischen Ost- und Westtonnage und der Anpassung der Beladung von Schiffen im Berlin-Transit an die Wasserstände in der Elbe.

Weil nach der Grenzöffnung 1989 derartige Umschlagarbeiten überflüssig geworden waren und etliche Logistikunternehmen und Speditionen abwanderten, übernahm die Hafenbetriebsgesellschaft ab diesem Zeitpunkt zum reinen Hafenbetrieb auch Lo-

gistikdienstleistungen. 2001 wurde ein Parallelhafen nochmals vergrößert und um ein Containerterminal mit 33.000 m² befestigter Fläche erweitert. Die rund eine Million Tonnen, die jährlich im Braunschweiger Hafen umgeschlagen werden, können Dank modernster Technik bewegt und mit Universal- und Spezialkränen schnell be- und entladen werden. Der Güterumschlag betrug 2010 im Braunschweiger Hafen insgesamt 820.555 Tonnen (623.029 Tonnen per Schiff, 140.682 Tonnen per Bahn und 56.844 Tonnen im Containerbereich).

Die Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig, die mit großem Engagement an der Verbesserung umweltschonender Transportmöglichkeiten arbeitet, bringt im November 2011 den ersten LKW mit Erdgasantrieb auf die Straße. Der Scania-Sattelschlepper, der in der Region Braunschweig eingesetzt werden soll, erzeugt neunzig Prozent weniger CO² als herkömmliche Zugmaschinen. Auch die Spedition Lasttrans, Eigentümerin des neuentwickelten LKW, nimmt ihre Verantwortung für die Umwelt sehr ernst. Die CO²-Reduktion ist nicht der einzige Vorteil des umweltfreundlichen LKW, Partikelau-



Containerverladebrücke im Nordhafen Hannover.

Foto: Hafen Hannover

stoß und Lärm werden ebenfalls deutlich vermindert.

Leider muss die Region Braunschweig-Wolfsburg-Salzgitter weiterhin fürchten, dass für das Gebiet wichtige Wasserstraßen wie der Elbe-Seiten-Kanal und der Stichkanal Salzgitter in dem von Verkehrsminister Peter Ramsauer geplanten Sparkonzept als nicht wirtschaftlich genug eingestuft werden. Ausschlaggebend für die Entscheidung ist lediglich das Gütertonnenaufkommen 2025. Laut Industrie- und Handelskammer (IHK) Braunschweig basiert die Wasserstraßenkategorisierung auf unrealistischen Prognosen und muss völlig neu gerechnet und überdacht werden. In einem Brief an die Bundestagsabgeordneten versucht die IHK Braunschweig, die Brisanz des Vorhabens zu unterstreichen und warnt vor den wirtschaftlichen Folgen für die Region. Die Kategorisierung der Wasserstraßen wird wohl unumgänglich sein, sollte aber nach anderen Kriterien, wie zum Beispiel die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraße für die Region, entschieden werden, damit wichtige Ausbaumaßnahmen nicht von vornherein zum Scheitern verurteilt sind.

Osnabrück

Die Erschließung des Geländes und der Bau des Osnabrücker Hafens begann bereits 1912. Der Stichkanal wurde 1915 in Betrieb genommen, und ein Jahr später legte der erste Schleppkahn, von Bremen über Minden kommend, im Osnabrücker Hafen an. Heute werden durchschnittlich ca. 1.200.000 Tonnen im Jahr umgeschlagen. Allein im ersten Halbjahr 2011 wurden insgesamt 859.274 Tonnen umgeschlagen (per Schiff

272.910 Tonnen, per Bahn 586.364 Tonnen). Nun bekommt der Osnabrücker Hafen mit dem Kanalhafen Leckermühle in Bohmte einen zweiten Standort. Eine gemeinsame Eisenbahn- und Hafengesellschaft wird sich demnächst um den Ablauf und die Entwicklung beider Standorte kümmern. Die Entscheidung von Stadt und Landkreis war einstimmig. An den Besitzverhältnissen ändert sich dadurch nichts. Der Osnabrücker Hafen gehört den Stadtwerken und damit der Stadt Osnabrück. Dringend notwendig ist auch der Ausbau des Stichkanals und der beiden Schleusen. Durch die Verbreiterung und Vertiefung des Stichkanals können dort nun zumindest Großmotorgüterschiffe mit einer Länge von 120 Metern fahren, die auf Deutschlands Flüssen sowieso Standard sind, aber die hundertjährigen Schleusen in Haste und Hollage sind nur 82 Meter lang und lassen allenfalls Europaschiffe durch. Doch die alten Frachter werden immer seltener, eine neue Generation von Binnenschiffen tummelt sich heutzutage auf den Flüssen. Der Bau neuer Schleusen würde 120 Millionen Euro kosten. Nur wenn Stadt und Stadtwerke nachweisen können, dass eine Steigerung der Umschlagsmenge zu bewältigen ist, gäbe es eine Chance für den Neubau der Schleusen. Momentan liegt der Schiffsumschlag des Osnabrücker Hafens gerade mal bei 550.000 Tonnen pro Jahr. Für das Stahlwerk in Georgsmarienhütte beispielsweise ist der Ausbau der Schleusen immens wichtig, denn das Werk ist auf die Schrottlieferungen auf dem Wasserweg angewiesen.

Um mehr Interesse für den Hafen Osnabrück und den Binnenschiffverkehr im All-

gemeinen zu wecken, haben sich ansässige Firmen rund um den Osnabrücker Hafen zusammen getan, um als „Initiative Osnabrück“ die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens für die Region hervorzuheben und eine bessere Verständigung zwischen Politik, Öffentlichkeit und Verwaltung zu erreichen. Zu diesem Zweck wurde nun ein neues, gemeinsames Hafen-Logo geschaffen, das man auf zwölf neuen Stelen an den wichtigsten Zufahrtsstraßen Osnabrücks bewundern kann. Auch ins städtische Wegleitsystem wurde es aufgenommen, um die problemlose Anfahrt ohne Navigationsgerät zu ermöglichen.

Für den Dialog mit den Stellen, die über den weiteren Ausbau des Stichkanals sowie den Neubau der zwei Schleusen entscheiden, ist es wichtig, dass sich alle Befürworter einig sind. Das soll auch das neue Logo demonstrieren.

Minden

Dreizehn Meter über dem mittleren Wasserspiegel der Weser und zehn Meter über den Weserwiesen kreuzt der Mittellandkanal fast mitten in der Stadt Minden über die Weser. Der Hafen Minden ist um das Wasserstraßenkreuz Minden am Mittellandkanal und Weser angelegt und verbindet die Stadt mit den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Bremen. Die Verbindungen zu den Häfen Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam sind ebenfalls gewährleistet. Der Hafen besteht aus vier Hafenbecken, dem West- und Osthafen unmittelbar am Mittellandkanal, dem Industriefhafen mit zwei Hafenbecken am Südbastieg und dem Abstiegshafen am Nordabstieg. Die Schlagde, die nahe der eigentlichen Stadt liegt, gehört ebenso zum



6 Häfen – 1 Management

trimodale Logistiklösungen aus einer Hand – direkt am Wasserstraßenkreuz Weser-Mittellandkanal

Telefon: 0571-82885-22
E-Mail: info@hafenband.de
www.hafenband.de



Preußisch Oldendorf



Lübbecke



Espelkamp



Hille



Minden



Bückeburg



Mittellandkanal

Weser

RegioPort

A30: Amsterdam - Osnabrück

A2: Dortmund - Hannover - Berlin

Bahn: Bremerhaven & Hamburg

← Richtung: Dortmund

Richtung: Hannover - Berlin →

gefördert durch:



EUROPEISCHE UNION
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
Investition in die Zukunft

EFRE
...wie Deutschland

Nr. 6 / Juli 2011

Schiffahrts-Magazin / Schiffahrt-online / Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

35

Mindener Hafen, wird aber heute nur noch von Fahrgastschiffen angefahren. Gar nicht mehr genutzt wird der alte Weserhafen mit der Weserwerft Minden. Im Industriehafen betreibt die Mindener Hafen GmbH seit 2002 auf einer Fläche von 3,3 ha ein Containerterminal, welches seit Inbetriebnahme stetige Umschlagszuwächse verzeichnen kann. Im ersten Halbjahr 2011 konnte der Mindener Hafen bereits ein Gesamtumschlag von 24.119 TEU verzeichnen (7.646 TEU per Binnenschiff, 14.014 TEU per LKW und 2.459 TEU mit der Bahn).

Um den stetig steigenden Containerverkehr und der Bedeutung des Standorts Minden als Hinterland-Hub gerecht zu werden, wird der sich in Planung befindende Region-Port Weser das heutige Containerterminal voraussichtlich im Jahr 2013 ablösen.

Hannover

Die Stadt Hannover verfügt über vier Binnenhäfen entlang des Mittellandkanals, den Nordhafen, den Lindener Hafen, den Brinker Hafen und den Misburger Hafen. Im Umfeld der vier Binnenhäfen sind etwa 160 Unternehmen angesiedelt, die Arbeitsplätze für 30.000 Beschäftigte bieten. Durch die hervorragende Anbindung an das Schienennetz, an das überregionale Straßennetz und an das Wasserstraßennetz, das über den Mittellandkanal die Verbindung zu Rhein, Ems, Weser, Elbe und den norddeutschen Seehäfen bietet, werden günstige Voraussetzungen für die Ansiedlung und

Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung geschaffen. In unmittelbarer Umgebung des Nordhafens sind unter anderem auch die größten Industriebetriebe Hannovers wie zum Beispiel Volkswagen AG Nutzfahrzeuge, Continental AG, Varta AG, Amcor Withecop GmbH und ein Großkraftwerk zu finden, das macht den Nordhafen zum wichtigsten Handelshafen der Region.

Die Häfen sind längst nicht mehr nur für den Schiffsgüterumschlag zuständig, sondern bieten ein komplettes logistisches Leistungsangebot und stellen somit einen der wichtigsten Standorte der Region Hannover aus wirtschaftlicher Sicht dar. Die Umschlagsleistung der vier Häfen wird von über 90 Mitarbeitern bewältigt und beläuft sich auf mehr als 3 Millionen Tonnen jährlich, wovon 60 % auf den Bahnverkehr und 40 % auf den Wasserumschlag entfallen.

Die ausgebaute Uferlänge beträgt 5,5 Kilometer, drei davon für den Kranumschlag. Die Häfen verfügen über Krananlagen bis 45 Tonnen, Schiffsentlader für Massengutumschlag und über hundert Kilometer Gleise. Mehr als zehn Lokomotiven sorgen für einen reibungslosen Abtransport. Die Anlagen für Schwergutumschlag schaffen bis zu vierhundert Tonnen Stückgewicht, es sind Löscheinrichtungen für Getreide Mineralöl, Stückgüter und Container vorhanden. Die Lagerkapazitäten teilen sich auf in Freilagerflächen (138.000 m²), gedeckte Lagerflächen (12.000 m²), Tankräume (193.500 m³) und in Silos, Speicher, Kühlhäuser und

Schüttböden. Im Brinker Hafen ist eine Roll on / Roll off – Rampe vorhanden, im Lindener Hafen eine Umschlagsanlage für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV) Schiene/Straße, und eine Umschlagsanlage für den kombinierten Ladungsverkehr (KLC) Wasserstrasse/Straße im Nordhafen.

Die Unternehmensgruppe Hafen Hannover ist in den Markt Bereichen Güterverkehr und Logistik sowie im gewerblichen Immobilienmanagement tätig. Der Hafen Hannover setzt neben der Weiterentwicklung der traditionellen Massen- und Schwergutumschlages auf die Zukunft der kombinierten Verkehre mit Bahn und Binnenschiff. Mit einer Umschlagsleistung von 3,89 Mio. Tonnen im Jahr 2010 (gegenüber 3,76 Mio. Tonnen in 2009) behaupteten die vier Hafenstandorte Linden, Nordhafen, Misburg und Brink immer noch ihre Spitzenposition in Niedersachsen als umschlagsstärkster Binnenhafen.

Im Jahre 2010 erreichte der Hafen einen Gesamtumschlag von 3,89 Mio. Tonnen. Davon in der Schiffsabfertigung 1,48 Mio. Tonnen und im Güterverkehr der Hafentbahn: 2,41 Mio. Tonnen.

Insgesamt wurden 63814 Eisenbahnwagons und 1492 Binnenschiffe abgefertigt. Auch die Zahlen im Containerumschlag können sich sehen lassen. So wurden 2010 im Kombinierten Verkehr insgesamt 53362 TEU und LE umgeschlagen. Im 1. Halbjahr 2011 liegt diese Zahl schon bei 33510. ■



Ein Schubverband der Deutschen Binnenreederei auf dem Mittellandkanal bei Hannover.

Foto: Hafen Hannover

Bei der Einwohnerbefragung am 10. Juli 2011 zum Ausbau des Godorfer Hafens hat keiner gewonnen

„Wenn der Hafen nicht gebaut wird, zahlt Köln die Zeche!“

Von Stefanie Lehnert

Mit einer Pressekonferenz im Godorfer Hafen hat die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) auf diverse Fehlinformationen und Gerüchte reagiert, die sich um den geplanten Ausbau des Godorfer Hafens ranken. Weil weder für Plakataflächen noch für Informationsstände in der Kölner Innenstadt eine Genehmigung erteilt wurde, ist die HGK selbst aktiv geworden und hat unter dem Motto „Container können nicht fliegen“ zu einem Außentermin vor Ort eingeladen.

Eigentlich wurde der Ausbau des Godorfer Hafens schon im Jahr 2007 mit großer Mehrheit beschlossen, doch wegen eines Formfehlers wurden die bereits begonnenen Ausbauarbeiten 2009 gestoppt. Dabei ist der Ausbau des Godorfer Hafens zu einem modernen Allroundhafen gut und wichtig für die Stadt Köln. Der Ausbau trägt erheblich dazu bei, die LKW von der Straße zu verlagern. Momentan fahren täglich hunderte LKW über die Autobahnen und durch das Kölner Stadtgebiet, weil die Güter aus dem Kölner Süden zurzeit noch im Hafen Niehl umgeschlagen werden. „Jeder LKW, der auf den stark befahrenen Straßen im Rheinland eingespart wird, sorgt für weniger Verkehr, weniger Unfälle und weniger Umweltbelastung“, erklärt Vorstandssprecher Horst Leonhardt.

Godorf ist der umschlagstärkste Hafen in Köln und liegt in unmittelbarer Nähe eines der wichtigsten Industriegebiete in Deutschland im Süden der Stadt. Durch die Erweiterung des Hafens entsteht ein viertes Hafenbecken mit Platz für 4 neue Anlegestellen samt Kran- und Schienenanlagen.

Der Hafen in Niehl ist zuständig für den Kölner Norden, er nimmt vor allem Verkehre aus den umliegenden Industrie- und Gewerbegebieten auf. Eine Unternehmensberatung, die 2008 von der HGK beauftragt wurde, um nach mittel- und langfristigen Potenzialen für zusätzliche Flächen zu suchen, ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Möglichkeiten in Niehl ausreichen, um bei entsprechender Umstrukturierung bis um Jahr 2025 den Hafenumschlag für die Kun-

den aus dem Kölner Norden zu bewältigen - vorausgesetzt, der Niehler Hafen wird von Gütern, die für den Kölner Süden bestimmt sind, entlastet.

Kritiker und Ausbaueegner halten den Ausbau für unrentabel und befürchten die Verschwendung von Steuergeldern. Sogar von „Hafenmafia“ wird gesprochen. Doch den größten Teil der Investitionen übernimmt die HGK als Unternehmen unter dem Dach des Stadtwerke Konzerns. Weitere Fördermittel werden von der EU sowie vom Bundesverkehrsministerium erwartet. Ein Verzicht des Ausbaus würde der Stadt höchstens volkswirtschaftlichen Schaden zufügen.

Die Zahlen der Ausbaukritiker seien nicht richtig, erklärte Horst Leonhardt, denn demnach würden in Niehl 184 Euro Umnutzungskosten pro Quadratmeter angesetzt, doch das seien Sanierungskosten, die mit den Neubaukosten in Godorf verglichen würden. Der tatsächliche Kostenaufwand belaufe sich in Niehl auf 796 Euro pro Quadratmeter, in Godorf auf 385 Euro pro Quadratmeter. „Wenn der Hafen nicht gebaut wird, zahlt Köln die Zeche!“, betonte der Vorstandssprecher während des Pressetermins und forderte „mehr Fairness und Sachlichkeit im Umgang mit diesem wichtigen Thema, der Umbau ist dringend notwendig und wichtig für unsere Zukunft“.

Auch nach Meinung des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e. V. (VVWL) eröffnet der Hafenausbau Möglichkeiten, von denen die ganze Stadt profitiert. Arbeitsplätze werden gesichert, Verkehrsbelastungen reduziert. Der Containertransport wird in den nächsten Jahren weiter ansteigen, und von der Erweiterung des Godorfer Hafens zu einem Containerhafen profitieren im Kölner Südwesten mehrere hundert Unternehmen.

Weil ein Teil des in den siebziger Jahren zum Naturschutzgebiet erklärten Arians dem neuen Hafenbecken weichen muss, wurde ein aufwändiges Konzept geschaffen, um das Gebiet umzusiedeln. Auch hier haben die Planer des Godorfer Hafens an alles gedacht und – unter ständiger Beteiligung der Naturschutzverbände – einen ökologischen Ausgleich geschaffen. Das entsprechende



Hafenchef Horst Leonhardt hat in diesen Tagen viele Fragen zum Ausbau des Godorfer Hafens zu beantworten. Foto: HGK

Verträglichkeitsgutachten für die Verlegung des Naturschutzgebietes wurde schon 1989 erstellt.

Bereits 2008 wurden zwei Ausgleichsflächen geschaffen (rund 18 Hektar Fläche in Worringen und 9 Hektar in der Sürther Aue). Entgegen den Befürchtungen der Ausbaueegner haben sich dort etliche Tier- und Pflanzenarten, davon einige sehr seltene, erfolgreich angesiedelt. Der Zustand des Biotops wird im Rahmen des Bio-Monitoring regelmäßig überprüft. Ökologischer Bauleiter des Projektes, Rainer Galunder, Fachmann und öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Natur- und Gewässerschutz, ist sehr zufrieden mit der Entwicklung des Gebietes. Auch der Hochwasserschutz sei nach wie vor gewährleistet. Bei der Einwohnerbefragung am 10. Juli 2011 zum Ausbau des Godorfer Hafens hat keine der beiden Seiten das vorher vereinbarte Quorum erreicht. Damit gilt der Ratsbeschluss von 2007 weiter. „Wir setzen uns unverändert für dieses wichtige Projekt ein. Alle weiteren Entscheidungen liegen nun beim Stadtrat“, sagte HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt in einer ersten Reaktion.

Für die HGK steht nach wie vor fest: Das vierte Becken am Godorfer Hafen leistet einen zentralen Beitrag für eine nachhaltige, regionale Verkehrspolitik. Das nutzt den Arbeitnehmern und der Wirtschaft im Einzugsgebiet des Godorfer Hafens, aber auch allen Kölnern, die unter dem zunehmenden Lkw-Verkehr leiden. Unabhängig von den weiteren Schritten betonte der HGK-Vorstandssprecher: „Wir setzen auch in Zukunft auf den Dialog mit den Einwohnern in ganz Köln und ganz besonders mit den Anwohnern vor Ort.“ Die HGK habe in den vergangenen Monaten viele gute Gespräche mit den Bürgern geführt. Leonhardt: „Das wollen wir fortsetzen!“ ■

3. BranchenForum SchifffahrtHafenLogistik in Duisburg

25 Prozent des Verkehrsaufkommens in NRW entfallen auf die Binnenschifffahrt

Von Petra Grünendahl

Die Logistik ist der zweitwichtigste Wirtschaftszweig in NRW. „Und NRW ist der wichtigste Baustein in der Binnenschifffahrtslogistik in Deutschland“, so Burkhard Landers, als Präsident der Niederrheinischen IHK Hausherr und einer der beiden Gastgeber der Veranstaltung. Dass sich speziell der Niederrhein zu einem Logistikstandort von europäischer Bedeutung entwickelt habe, das sei besonders der Schifffahrt zu verdanken. NRW profitiere da erheblich von seiner Hinterlandfunktion für die ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam), betonte er bei der Begrüßung der Teilnehmer. Welche Zukunft die maritime Logistik in NRW hat, liegt allerdings auch in den Händen von Akteuren in Berlin oder gar im Ausland.

Bereits zum dritten Mal hatte der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW (VVWL) eingeladen in die Niederrheinische IHK zu Duisburg zum BranchenForum SchifffahrtHafenLogistik. Zum Thema „Die Zukunft des Maritimen Logistikstandortes NRW“ diskutierten namhafte Experten auf dem

Podium vor und mit einem sach- und fachkundigen Publikum. Referate am Vormittag und eine Podiumsdiskussion am Nachmittag verdeutlichte die zum Teil unterschiedlichen Positionen von Bund, Land und Logistikwirtschaft.

Standort von Rang

„NRW ist mit 590.000 Beschäftigten der führende Logistikstandort in Deutschland. Der Wertschöpfungsbereich Logistik ist inzwischen der zweitgrößte in NRW“, hob Dr. Christoph Kösters hervor, als Clustermanager Logistik.NRW und Hauptgeschäftsführer des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik NRW (VVWL) zweiter Gastgeber. „NRW ist bereits heute ein allgemeiner und maritimer Logistikstandort von europäischem Rang. Diese Position gilt es im Standortwettbewerb zu festigen und auszubauen.“ Die Bedeutung der Binnenschifffahrt unterstrichen das Logistikcluster.NRW, der VVWL und die IHKen NRW in einer gemeinsamen Erklärung: „Etwa 25 Prozent des Verkehrsaufkommens in NRW entfällt auf die Binnenschifffahrt. Knapp die Hälfte des deutschen Binnenschiffsgüterumschlages findet hier statt.“ Dazu kommt die Bedeutung von

NRW als Transitweg zwischen den Seehäfen in Holland und Belgien und seinem Hinterland, das weit über das Ruhrgebiet und NRW hinaus geht. Sie forderten einen angemessenen Ausbau, der sich aber auch an der Bedeutung der Wasserwege für die regionale Wirtschaft orientieren müsse und nicht allein an der Menge der dort transportierten Güter. Dies gilt speziell für die Schifffahrtskanäle, die als umweltfreundliche Verkehrsadern das Ruhrgebiet durchziehen und vernetzen.

Im „Nationalen Hafenkonzept“ wurde 2009 eine Neustrukturierung des Binnenwasserstraßennetzes mit entsprechenden Investitionen in den Netzausbau festgeschrieben. Hierzu äußerte Horst Becker, Parlamentarischer Staatssekretär für Verkehr im NRW-Verkehrsministerium: „Die nordrhein-westfälische Landesregierung hat im Rahmen des Nationalen Hafenkonzepts auf die Bedeutung der maritimen Standorte des Binnenlandes in der Transportkette von den niederländischen und belgischen Seehäfen (den Westhäfen) unterstrichen. Sie haben damit national eine größere Bedeutung als die deutschen Nordhäfen.“ Hier müssten

Akzente gesetzt werden, dem umweltfreundlichen Transportmittel Schiff weiteren Aufschub zu geben. Der Ausbau der Kanalnetze im Ruhrgebiet ist dringend nötig, um höhere Kapazitäten bewältigen zu können. Nötig ist auch Ausbau anderer Verkehrsinfrastruktur, wie Güterstrecken für den Schienenverkehr oder der dreispurige Ausbau der A57. Ebenso wichtig ist die Ausweisung zusätzlicher Flächen in den Häfen für den Güterumschlag: Hierfür sollten nach dem Ende des Steinkohleabbaus Kapazitäten frei werden. Nach zusätzlichen Fördermitteln während der Wirtschaftskrise seien die Investitionen des Bundes in die Infra-



Das Podium am Vormittag: Reinhard Klingen (Bundesverkehrsministerium), Horst Becker (NRW-Verkehrsministerium), Dr. Christoph Kösters (Clustermanager Logistik.NRW), Rainer Schäfer (Präsident Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen), Werner Kühkamp (IHK Niederrhein)

Fotos: Petra Grünendahl

struktur jetzt lediglich wieder auf „Normalmaß“ runter gefahren worden, bekräftigte Reinhard Klingen, Abteilungsleiter Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium.

Die Erhaltung und Ausbau der Wasserstraßennetze im Westen ist mindestens ebenso wichtig wie ein Ausbau im Norden. Wenn nicht gar wichtiger, denn „von den norddeutschen Seehäfen fließen deutlich geringere Warenströme eher über die Straße und die Schiene weiter ins Hinterland. Binnenschifffahrt ist wegen der fehlenden Wasserwege kein Thema“, äußerte Willem van der Schalk, Sprecher des Komitees Deutscher Seehafenspediteure und Geschäftsführer der internationalen Spedition a. hartrodt.

„Die Anbindung NRWs an die ZARA-Häfen sind von ganz besonderer Bedeutung“, betonte auch Kösters. Das Gros der Warenströme nach Deutschland hinein kommt nicht über die deutschen Nordseehäfen, sondern aus Rotterdam („Deutschlands wichtigster Seehafen“) oder Antwerpen, von wo sie über den Wasserweg, die Schiene oder per Lkw ins Ruhrgebiet, NRW, Süd- oder Ostdeutschland fließen. Für den Wasserweg ist Infrastruktur vorhanden, die gepflegt und weiter ausgebaut werden muss (Wassertiefe, Brückenhöhe). Über die Schiene (Betuwe-Linie und Eiserner Rhein) streitet man sich – auch in Fragen der Finanzierung – seit langem. Und für den Lkw-Verkehr müssen Autobahnen und Rastplätze sehr großzügig ausgebaut und erweitert werden, um künftige Warenströme aufnehmen zu können. Die große Bedeutung der Binnenwasserwege und Gütertrassen betonten mehrere Referenten und Teilnehmer der Podiumsdiskussion und forderten deren Bau und Ausbau.

Warenschwemme aus Holland droht

Eine Riesen-Herausforderung für die Logistik in NRW ist die Erweiterung des Rotterdamer Hafens (Maasvlakte II) bis 2013. Bis 2025 wird mit einer Verdreifachung der Gütermenge gerechnet, die über die Grenzen nach Deutschland kommt. Verträge des Rotterdamer Hafens sichern von dort einen Abtransport der Güter in einem geregelten Modalmix, der schwerpunkt-

mäßig auf Schiene und Wasser setzt – allerdings nur bis zur deutschen Grenze. Dort entstehen große Umschlagterminals für den Weitertransport nach Deutschland. Und was dort an Gütern ankommt und nicht auf dem Wasser oder der Schiene nach Deutschland weiterreist, rollt per Lkw über die ohnehin schon überlasteten Straßen.

Angesichts der kommenden Kapazitätserhöhungen von Seehäfen in den Benelux-Ländern ist auch der Ausbau der Betuwe-Linie (von Rotterdam) und des Eisernen Rhein (als kürzeste Verbindung von Antwerpen nach Duisburg) dringend nötig. In Bezug auf Maasvlakte II (Rotterdam) spielt der Ausbau besonders der Betuwe-Linie, die letztendlich den Duisburger Hafen mit Rotterdam auf der Schiene verbindet, eine ganz wichtige Rolle, denn auch die Wasserwege können nicht alles aufnehmen.

Bundesinteressen beeinflussen weitere Entwicklung

Der Bund möchte sein Anteils-Drittel am Duisburger Hafen verkaufen, aber: „schon seit gefühlten 36 Jahren“, wie ironisch angemerkt wurde. Verkehrsminister Peter Ramsauer hat unlängst auf einem Besuch in Duisburg geäußert, diese Beteiligung sei „ein Juwel unter den Bundesbeteiligungen“. Und aus verkehrspolitischer Sicht macht es Sinn, die Anteile zu behalten. „Leider“, so Reinhard Klingen vom Bundesverkehrsministerium, „liegt der Bundesanteil an den Duisburger Häfen nicht im unserem Ministerium, sondern im Finanzministerium.“ Und der Finanzminister hat natürlich ganz andere

Interessen! Ein Verkauf des Bundes-Drittels wird von dort anscheinend eher forciert. Gegenwind und Widerspruch bekommt der Bund allerdings in puncto Verkauf seines Hafen-„Drittels“ sowohl von der Logistikwirtschaft in NRW als auch von der Landesregierung, die ebenfalls zu einem Drittel am Hafen beteiligt ist.

Das dritte Drittel gehört der Stadt Duisburg. Und ob ein Verkauf an Interessenten wie ein Konsortium der beiden (staatlichen) Häfen von Rotterdam und Antwerpen oder an chinesische Interessenten dem Bund recht sein kann, ist fraglich. Verhindern ließe er sich in einem Bieterverfahren (nach EU-Recht) nicht. Nach einem Verkauf säßen dann möglicherweise fremde Regierungen am Anteilseigner-Tisch des drittgrößten deutschen Hafens, der Bund stünde außen vor und ob das in nationalem Interesse ist: Mehr als fraglich!

Schon seit Jahren steht eine Neuordnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes an. Hier gibt es Planungen, die der Bedeutung des Binnenschifffahrtslandes Nr. 1 nicht gerecht werden. Erörtert wurde der Verbleib der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster, da eine Verlagerung der WSV mit einer Trennung von Rheinschifffahrt mit Verwaltung in Mainz und Kanalnetz mit Verwaltung in Niedersachsen aus NRW-Sicht der falsche Weg wäre. Hier konnte Reinhard Klingen (Bundesverkehrsministerium) seinen NRW-Konterpart Horst Becker (NRW-Verkehrsministerium) beruhigen: „Diese Pläne sind vom Tisch.“ ■



Das Podium am Nachmittag: Jürgen Albersmann (Hafen Duisburg), Danny Deckers (Hafenbehörde Antwerpen), Jan Barendregt (Hafenbetrieb Rotterdam), Willem van der Schalk (Geschäftsführer a. hardrodt und Sprecher des Komitees Deutscher Seehafenspediteure), Lutz Lauenroth (Moderator, Stv. Chefredakteur Deutsche Logistik-Zeitung), Joachim Schürings (ThyssenKrupp Steel Europe), Stefan Brandt (Reederei ZIMM, Israel), Michael Viefers (Vorstandsmitglied Rhenus)

Die bulgarische Donaureederei verkürzt die Fahrzeit von Rotterdam zum Schwarzen Meer um zwei Tage

Bulgarische Konkurrenz für den rumänischen Hafen Constanza

Von Peter Baumgartner

Das Ziel der europäischen Union, das bulgarische Verkehrssystem durch das im Jahr 2007 beschlossene Investitionsprogramm in das europäische Verkehrsnetz zu integrieren, steht kurz vor der Realisierung. Schwerpunkte des bis 2013 laufenden Programmes ist zum Beispiel die Verbesserung der See- und Binnenschifffahrt, sowie wesentliche Investitionen in den Bereich Bahninfrastruktur. Mit der Aufnahme des seit 2009 bestehenden Fährverkehrs zwischen Varna und dem russischen Hafen Kavzak durch die 2011 neu gegründete Varna Ferry Ltd. (Joint Venture See- und Flussschifffahrt), ist der bulgarische Hafen Varna in das Zentrum der europäischen Transportinteressen gerückt. Die Transportdistanz zwischen Bulgarien und Russland reduziert sich durch diesen Linienverkehr um 800 Kilometer. Gleichzeitig wurde der Ausbau der ältesten bulgarischen Bahnstrecke zwischen Varna und dem Donauhafen Ruse durch EU-Fördermittel beschlossen. Für die Transporte per Binnenschiff aus Westeuropa an das

Schwarze Meer über Ruse bedeutet das eine Zeitersparnis von zwei Tagen.

Der Hafen Varna hat in den letzten Jahren durchwegs beträchtliche Erfolge und in der ersten Hälfte 2011 sogar ein Plus von 20% realisieren können. Derzeit werden etwa 8 Mio. Tonnen umgeschlagen, wobei Getreide, Erze/Kohle und chemische Produkte den Hauptanteil bilden. In Verbindung mit dem Ausbau des Containerhafens, wächst auch der Containerumschlag (zuletzt + 5%) und bis 2020 wird als Zielvorgabe mehr als 1 Mio. Container angestrebt. Die logistische Bedeutung des 105 Jahre alten Hafens mit einer 2000-jährigen Geschichte wächst auch durch die Aktivitäten in und um die Stadt Varna, die ja schon traditionell ein bedeutender wirtschaftlicher und politischer Standort für Vertretungen aus der ganzen Welt ist.

Besonders stolz sind die Betreiber des neuen Logistik-Parks in Varna auf das Engagement von Schenker, der auf ihrem Areal eine 5000 m² große Halle noch in diesem Sommer eröffnen wird. Das neue, 120.000 m²

große Logistikzentrum, wird besonders für den Warenaustausch zwischen China und Europa von Bedeutung sein, weil Varna an der Schnittstelle wichtiger EU-Korridore und über die neue Bahnverbindung nur 200 Kilometer von der Binnenwasserstraße Donau entfernt liegt. Außerdem ist das rumänische Wirtschaftszentrum mit der Hauptstadt Bukarest über den Donauhafen Ruse von Varna aus wesentlich leichter erreichbar als über Constanza oder Ismail. Kein Wunder also, dass sich an den laufenden Konzessionsverhandlungen im Hafen Varna viele ausländische Investoren – darunter auch Hamburg und Antwerpen – beteiligen. Ein großes Interesse zeigen chinesische Investoren am Donauhafen in Ruse.

Durch die wachsende Bedeutung des Hafens Varna am internationalen Transportgeschehen, gewinnt auch ein altes Kanalprojekt zwischen Varna und Ruse wieder an Bedeutung. Das Projekt „Val d'Asparuh-680“ hat im Jahre 2008 einen neuen Aufschwung erfahren, weil der Enkel des Ideenfinders, ein in Wien studierender Architekt, den Traum seines Großvaters zur europäischen Aufgabe machen wollte. Was aus der 190 Km langen bulgarischen Verbindung der Donau zum Schwarzen Meer wird, lässt sich derzeit nicht sagen. ■

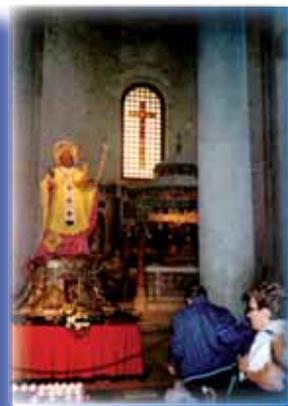


Der bulgarische Hafen Varna ist in das Zentrum der europäischen Transportinteressen gerückt



Liebe Vereinskameraden und -kameradinnen,
Freunde des Schifferstandes

Wallfahren – was ist das?



Aber obwohl wir zum Gottesdienst Versammelten getauft sind, d.h. den Glauben von Christus geschenkt bekommen haben, uns nach unserem Vorbild „Christus“ „Christen“ nennen, also in der Nachfolge Jesu unseren Lebenssinn und Lebensziel bekennen, müssen wir oft im Leben mit dem Apostel Thoams gestehen: „Herr, wir wissen nicht, wohin du gehst. Wie sollen wir dann den Weg kennen?“ Und wir erhalten – wie die Apostel– keine andere Antwort als diese: „Ich bin der Weg und die Wahrheit und das Leben.“

Zwar sagen wir gerne zu einem Menschen, den wir lieben und der unser ganzes Denken und Empfinden erfüllt „Du bist mein Leben“ – meinen aber etwas ganz anderes, nämlich „ich liebe dich, ohne dich ist mein Leben langweilig und öde und leer.“

Und so bleiben wir, wenn uns auch laut Katechismus in der Taufe der Glaube, in den Sakramenten

unserem Leben Sinn und Ziel geschenkt wird, ratlos und wissen nicht, was und wem und woran wir glauben sollen, und letztlich auch wollen; fragen wir weiter nach Sinn und Inhalt unseres Lebens.

Wir fragen mit den Juden der Apg den die Auferstehung Jesu Christi predigenden Apostel Petrus „Was sollen wir tun?“, obwohl wir die Antwort Petri schon erfüllt haben: wir sind getauft. so gehen wir auf die Suche, verlassen unseren Alltag und oft auch unsere Heimat. Wir Christen nennen diese Suche Wallfahrt:

So sind wir – im Rahmen des Verbandes – wieder am Grab der HL. Nikolaus in Bari gewesen. Viele Gemeinden machen sich Fronleichnam auf den Weg und die Suche, Christus im Alltag, in der Heimat zu finden. Fahrende begeben sich vielleicht nach Kamp-Bornhofen, um der Gottesmutter näher zu sein und von ihr Wegweisung zu erhalten, dem Morgenstern unseres Lebens. Andere mühen sich

am 2. Advent mittels der Schiffswallfahrt, dem Hl. Nikolaus näher zu kommen, seinen Schutz zu spüren an einer gefährlichen Stelle im Rhein, dem km 530.

Wir schauen auf das Leben des HL. Nikolaus, wie er in der Nachfolge Jesu die gottgesegneten Zeichen wirkte wie auch Jesus Christus, gemäß der Verheißung Jesu, dass der Jünger, der vom Meister – also ihm – gelernt hat, die gleichen Zeichen wirken wird wie der Meister:

und das ist eben nicht das Mirakel, sondern im Menschen den Glauben, das Vertrauen in Gott wecken und stärken und so das Gotteslob in dieser Welt zu vollziehen, zu verkünden und zu mehrern durch die Menschenfreundlichkeit, die Jesus Christus verkündet und Nikolaus gelebt hat.

Pastor Werner Paquet



Fotos über dem Text: Wallfahrt nach Bari

li.: Schiffer-Wallfahrt in Kamp-Bornhofen

oben.: Schiffsprozession zu Fronleichnam in Ruhrort

re.: Schiffs-Wallfahrt zu Ehren des HL. Nikolaus zu Assmannshausen



Wallfahrt zum Grab unseres Schutzpatrons

Pfarrer Hans Jörg



Am 9. Mai 1087 wurden die Reliquien unseres Schutzpatrons, des heiligen Nikolaus von 62 Seeleuten aus der süditalienischen Stadt Bari aus Myra geholt und nach Bari gebracht. Dort hatte man eine große Kirche für den Heiligen gebaut, die heute noch steht und in ihrer Krypta den Schrein des Heiligen beigesetzt.

Wie schon kurz nach seinem Tod in Myra sammelt sich bis auf den heutigen Tag eine Flüssigkeit unter dem Schrein, das sogenannte Myron, heute Manna genannt.

An jedem 9. Mai wird mit großer Festlichkeit die Landung des Schiffes im Hafen von Bari gefeiert.

Schon zum dritten Mal nahmen in diesem Jahr wieder Pilger aus den St.-Nikolaus-Vereinen an den Festlichkeiten teil. Mit 20 Personen flogen wir am 6. Mai von Frankfurt nach Bari. Dabei gab es einige Schwierigkeiten, weil Flughafenpersonal in Italien streikte und die Gruppe auf zwei Flüge umgebucht werden musste. Doch in Bari trafen wir uns alle wieder in unserem schönen Hotel nahe bei der Altstadt.

Die ersten drei Tage waren der Teilnahme an den Feierlichkeiten gewidmet. Wir erlebten Prozessionen, Gottesdienste, Feuerwerke und eine Flugschau. Höhepunkte waren zweifellos der große Festgottesdienst in der St.-Nikolaus-Basilika mit einem Kardinal aus Rom, dem Ortsbischof und vierzig weiteren Konzelebranten, darunter Pastor Paquet und Pfarrer Jörg. Am Schluss dieses Gottesdienstes wurde aus dem Grab unter dem Altar der Krypta das Manna entnommen und unter großem Beifall dem Volk gezeigt und anschließend von ihm und vielen Geistlichen und Pilgern aus Russland und anderen Ländern verehrt. Ein weiterer Höhepunkt war unsere gemeinsame Messe am Altar über dem Grab des Heiligen.

Auch Ausflüge in die Umgebung rund um Bari und in Apulien wurden unternommen, so nach Castel del Monte, einem berühmten Normannenschloss, nach Trani zum Dom am Meer, anschließend zum Fischessen in einem Restaurant am Meer, dann fuhren wir nach Alberobello und gingen durch das Viertel mit den Trulli genannten Rundhäusern aus Steinplatten, weiter nach Polignano a Mare, eine Stadt mit hell angestrichenen Häusern, die auf hoch aufragenden Klippen direkt an der Adria liegt. Am letzten Tag fuhren wir ganz weit nach Süden, in den Absatz des „Stiefels Italien“, besuchten die Hafenstadt Brindisi, den Endpunkt der berühmten Römerstraße Via Appia und dann noch die wunderschöne Barockstadt Lecce. Leider waren alle Kirchen geschlossen, wie in ganz Italien während der Mittagszeit (bis 16.30 Uhr!). Der Heimflug verlief reibungslos und zügig. So waren alle noch am Abend des 13. Mai zu Hause. Fazit der Reise: es hat sich gelohnt. Dank dem heiligen Nikolaus.

Literatur-Tipp - zum Thema Wallfahrt

Neuerscheinung · erhältlich ab Juni 2011

Anne Mooren, bis zu ihrer Pensionierung im Jahre 2009 zweiunddreißig Jahre lang Vorstandssekretärin der »DTG« Deutsche Transport-Genossenschaft-Binnenschiffahrt eG in Duisburg, beschreibt in diesem Buch ihre Wanderung über rund 800 Kilometer von Saint-Jean-Pied-de-Port im französischen Baskenland bis Santiago de Compostela in Spanien, dem Ziel aller Pilger des Jakobsweges.

Im Mittelpunkt ihrer Erzählung stehen die Erlebnisse während dieses oftmals beschwerlichen Marsches, stehen Pilger, die während der fünf Wochen hinzustoßen und wieder gehen, stehen Schicksale, von denen sie in langen Wanderstunden hört - und steht die Bewältigung eines eigenen persönlichen Problems: das einer gescheiterten Liebe.



€ 5,95

inkl. MwSt. und Versand

Anne Mooren

1,6 Millionen Schritte auf dem Jakobsweg

Mein Weg zu mir

100 Seiten

Bestellungen:

schriftlich, per E-Mail oder telefonisch

F. Barg Verlag • Scheidtstraße 6 • 40239 Düsseldorf

Tel. +49-(0)211-383683 • Fax +49-(0)211-383684

verlag@schiffahrt-online.de • www.schiffahrt-online.de

Format A5 (148x210 mm) • ISBN 978-3-9813124-1-6

Kupressuku

Arbeitsstelle der
Katholischen Binnenschifferseelsorge

„ORDER“

Zwischen Strom und Kai

www.schiffahrt-online.de

Herausgeber und Verleger:

Kath. Schifferseelsorge

47119 Duisburg-Ruhrort

Fabrikstraße 16

Telefon: (0203) 82973

Telefax: (0203) 81792

E-Mail: nikolausig@googlemail.de

Redaktion:

Pastor Werner Paquet · Schifferseelsorger

Volksbank Rhein-Ruhr eG,

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“ IV/2011, 25. Juli 2011

In Memoriam



Am 3. April 2011 sollte, nach einer Festmesse, die Bezirksversammlung Neckar/Oberrhein in Haßmersheim stattfinden.

Ein Schock war, dass am Dienstag zuvor, dem 29. März 2011, der 1. Vorsitzende des St.-Nikolaus-Schiffvereins Haßmersheim, Herr Karl-Heinz Heck, plötzlich und völlig unerwartet verstarb. Vom Schreck gelähmt, feierten die betroffenen Vereine das Hochamt am Sonntag für den Verstorbenen, der für den St.-Nikolaus-Schiffverein sozusagen Vater und Mutter war: so gedachte man Seiner, der am 1. April 2011 unter großer Anteilnahme zu Grabe getragen worden war, nochmals am Sonntag in Trauer, Ehrfurcht und Dankbarkeit.

Möge Gott ihn segnen und das Ewige Leben schenken.

Die Versammlung wurde auf Sonntag, den 18. September 2011 vertagt. *Pastor Werner Paquet*

Eine Erfolgsgeschichte

20 JAHRE Schifferverein „MITTELMAIN“



10. April 2011

Wie schon im Order II/2011 angekündigt, hat der Jüngste im Verband seinen 20-sten Geburtstag mit einem feierlichen Dankgottesdienst in der Kirche und einem harmonischen Festakt an Bord des PMS „Bacchus“ begangen.

Deutlich wurde sein Ziel, Karlstadt nicht nur als Durchgangsstation, sondern auch als Beheimatung den Fahrensleuten anzubieten, in der Festschrift, dem Vorstellen des neuen Vereinsheimes.

Dem Verein Mittelmain, dem Vorstand, insbesondere Herrn Wolfgang Hohm, Dank für die Ermutigung.

Pastor Werner Paquet

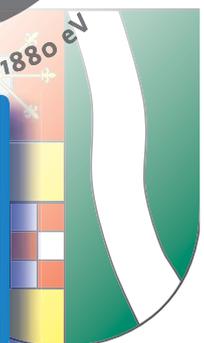


Der Ruhrorter St.-Nikolaus-Schiffverein erwacht langsam aus der Betäubung durch den unerwarteten Heimgang des langjährigen Vorsitzenden Josef Kuhl und wählte auf der Jahreshauptversammlung Frau Monika Dünnwald zur 1. Vorsitzenden, Herrn Horst Legemann zum 2. Vorsitzenden – möglich durch die Verbandsauflösung, denn Frau Dünnwald ist evangelisch.



Unter ihrer Regie fand sehr erfolgreich das langjährige Ostermontag-Frühstück statt: das zwanglose Beegnen, Reden und Essen tat allen Beteiligten gut und spornte zu neuem Eifer und neuen Initiativen an. Man will energischer für die Vertretung des Binnenschifferstandes in der Öffentlichkeit eintreten.

Dazu wünscht der Schifferpastor Werner Paquet viel Erfolg.





Generalversammlung der Nachfolge-Organisation (IG Schiffervereine) 2011 des aufgelösten St.-Nikolaus-Schifferverbandes



Strahlender Sonnenschein empfing die Wallfahrer in der traditionsreichen Flößer- und Schiffergemeinde Kamp-Bornhofen im Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal, als sie sich gegen 10.00 Uhr am Kamper Flaggenmast versammelten. Die Prozession zog entlang des Leinpfades bis zum Kloster Bornhofen. Hier wurde in der Wallfahrtskirche das feierliche Hochamt von Pfarrer Hans Jörg, Pastor Werner Paquet und Diakon Johannes Barth zelebriert. Es fanden beinahe nicht alle Platz in dem Gotteshaus vor dem barocken Hochaltar – geweiht der allerseeligsten Jungfrau Maria – da an diesem Sonntag gleichzeitig eine Goldene Hochzeit und eine Jahrgangsfeier der 1935/36 Jahrgänge begangen wurden.

Nach der Messe genossen etliche Teilnehmer das schöne Wetter, gingen zum Mittagessen und trafen sich gegen 14.00 Uhr beim »Singenden Wirt« zur Versammlung. Dort wurde, neben den anderen Tagesordnungspunkten, die von Pfarrer Hans Jörg erarbeitete „Satzung“ der »Interessengemeinschaft Schiffervereine« vorgelegt und gemeinsam überarbeitet. Ohne viele, große Diskussionen wurden die neuen Regeln nach einigen kleinen Änderungen angenommen. Das Ergebnis ist nebenstehend wiedergegeben.

Einen sofortigen Beitritt in diese IG erklärten folgende, auf der Sitzung versammelten Vereine:

Assmannshausen, Kamp-Bornhofen, Karlstadt, Mannheim und Neckarsgerach.

Auch aus Du-Ruhrort wurde Interesse bekundet; den Anschluss an die IG möchten die beiden Vorsitzenden jedoch zunächst mit dem gesamten Vorstand des Vereins absprechen.

Alle Vereine, auch bisher noch nicht angeschlossene, sind herzlich dazu eingeladen, der IG Schiffervereine gem. den nebenstehenden Richtlinien beizutreten.

Bei Interesse melden Sie sich bitte umgehend per Post oder noch besser per e-mail:

Pastor Werner Paquet - nikolausig@googlemail.com (Postanschrift s. Impressum)

Pfarrer Hans Jörg - hansjoerg.jrg730@googlemail.com bzw. jgsh@t-online.de (Haasenstr. 7, 65366 Geisenheim)

Text: M. Dünnwald - Fotos Helmut Heimes

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

- Sonntag 10. Juli 2011**
Die Schifferseelsorge Mannheim muss ihren Dienst einstellen
- Freitag 19. August 2011**
bis Montag 22. August 2011
Hafenfest in DU-Ruhrort
Eröffnung mit ökumenischem Gottesdienst
- Fr. 16.30 Uhr**
- Sonntag 18. September 2011**
Bezirksversammlung, Bezirk I · Oberrhein/Neckar ♦ Haßmersheim ♦ Hotel „Adler“
- Sonntag 25. September 2011**
Bezirksversammlung, Bezirk II · Maingebiet ♦ Dorfprozelten
- Samstag 8. Oktober 2011**
Bezirksversammlung, Bezirk IV · Niederrhein Teil I ♦ Haren/Ems
- Freitag 11. November 2011**
Bezirksversammlung, Bezirk IV Niederrhein Teil II ♦ Ruhrort
♦ Hotel-Restaurant „Taverne“ im Deutschen Haus
- Samstag 12. November 2011**
„Ball der Schifffahrt“ 2011 ♦ Duisburg-Homberg ♦ Glückauf-Halle
- Sonntag 4. Dezember 2011**
St.-Nikolaus-Wallfahrt zu Assmannshausen
- Sonntag 4. März 2012**
Bezirksversammlung ♦ Urmitz
- Sonntag 17. März 2012**
„ARGE“ ♦ Beuel
- Sonntag 6. Mai 2012**
Schifferwallfahrt ♦ Kamp-Bornhofen, anschl. Versammlung der »IG Schiffervereine«

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

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

DIE REDAKTION INFORMIERT

Wie wir immer wieder feststellen

erfreut sich insbesondere die Seite Familiennachrichten besonderer Beliebtheit. Auf dieser Seite 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.

Dennoch möchten wir noch einmal darauf hinweisen, das Geburtstagslisten, die nicht gemeldet wurden, in der Zukunft nicht mehr berücksichtigt werden können, auch wenn die Daten aus dem Vorjahr evtl. noch vorhanden sind.

Der vermeintlich sehr frühe Redaktionsschluss begründet sich allein darin, dass die »Order« seit ihrem Erscheinen im Internet-Magazin **www.schifffahrt-online.de** in ehrenamtlicher Tätigkeit erstellt wird.

Kleine Änderungen sind aber nach Rücksprache mit M. Dünnwald (Kontakt s.u.) meist noch möglich.

Achtung

Wir bitten künftig alle Familiennachrichten und weiteren Beiträge, die nicht per Post zugestellt werden, an

nikolausig@googlemail.com zu senden!

Interessengemeinschaft der Schiffervereine (IG Schiffervereine)

Vorwort

Die neu zu gründende Zentralstelle IG arbeitet eng mit der katholischen Schifferseelsorge zusammen. Kontakte auf europäischer, politischer und ökumenischer Ebene werden weiterhin gepflegt.

1. Mitgliedsvereine der Interessengemeinschaft Schiffervereine

Die Vereine in der Interessengemeinschaft können verschiedene Namen tragen, wie St. Nikolaus-, Schiffer-, Fischer- oder Flößerverein, Gilde oder ähnlich. Im Folgenden werden sie vereinfachend „Schiffervereine“ genannt. Die Namen müssen nicht notwendig eine ausschließliche oder berufsständige Prägung ausdrücken. Auch aus Gründen der Tradition beibehaltene Namen müssen nicht der aktuellen Gestalt entsprechen. In den Vereinen ist die religiöse und berufsständige Gemeinschaft sowie die Tradition zu pflegen; dabei ist besonders die Jugend zu fördern und das Interesse an der Binnenschifffahrt zu pflegen.

Die Schiffervereine stehen grundsätzlich allen Berufen, Freizeitaktivitäten und Konfessionen offen, verstehen sich jedoch als christlich. Die Mitglieder sollen aber einen konkreten Bezug zum Wasser haben oder die Aktivitäten, die damit zusammenhängen, fördern und unterstützen. Es ist jedoch möglich, die Vereinsmitgliedschaft auf einen Teilbereich dieser Bezüge zu beschränken. Von den Mitgliedern wird erwartet, dass sie der religiösen Ausrichtung des Vereins nicht entgegenstehen und die christlichen Grundsätze bejahen und leben.

Die Schiffervereine können unterschiedlich deutlich christlich ausgerichtet sein. Sie sind in der Regel als eingetragene Vereine (e.V.) organisiert. Gleichzeitig können sie auch Mitglieder in anderen Organisationen wie Gremien oder Gruppierungen von Pfarrgemeinden, in Schifferverbänden, anderen Schiffervereinen, Vereinsringen oder Ähnlichem sein. Das Jahresprogramm der Schiffervereine soll die Ausrichtung widerspiegeln.

2. Ziele der Interessengemeinschaft Schiffervereine

Die deutschen und möglichst auch die europäischen Schiffervereine sollen untereinander im Kontakt und Austausch stehen. Dazu gehören insbesondere die gegenseitige Information, gemeinsame Unternehmungen (zum Beispiel Wallfahrten, Feste und Feiern) und die Abstimmung der Programme nahe gelegener Vereine. Dafür ist für die Interessengemeinschaft der Schiffervereine eine Zentralstelle einzurichten, bei der alle Informationen zusammenlaufen und die sie an alle Vereine verteilt.

3. Organisation der Interessengemeinschaft Schiffervereine

• Zentralstelle

Die Zentralstelle arbeitet ehrenamtlich und ohne vereinsmäßige Organisation als „Interessengemeinschaft der Schiffervereine - IG Schiffervereine“. Für den Austausch der Informationen ist ein Netzwerk elektronischer Kommunikation (Internet) notwendig. Die bisherige gedruckte Quartalschrift „Order“ wird in der Homepage des Schifferverbandes www.schifffahrt-online.de veröffentlicht.

• Bezirke

Die Zusammenarbeit auf Bezirksebene hat sich bewährt und erleichtert Kontakte. Die Zahl und der Zuschnitt der Bezirke kann und soll den konkreten Gegebenheiten angepasst werden, wobei bestehende, gut funktionierende Bezirke unbedingt beibehalten werden sollen.

• Organe der Bezirke

Die Organe der Bezirke und die Wirkungsweise sind nicht mehr durch das Vereinsrecht festgelegt. Der bisherige Bezirkspräsident kann, muss aber nicht notwendig ein Priester sein. Bezirksversammlungen sollen weiterhin jährlich stattfinden, müssen aber nicht. Der Informationsfluss erfolgt nicht mehr ausschließlich über die Versammlungen. Es muss eine neue Form der Treffen auf Bezirksebene gefunden werden, die in den einzelnen Bezirken verschieden aussehen kann. Für die Organisation und Thematik solcher Treffen sollte es einen Verantwortlichen geben. Die Organisation selbst geschieht durch den Ortsverein des Versammlungsortes. Berichte, wie sie bisher auf den Bezirksversammlungen gegeben wurden, werden nun per Internet verbreitet und allen Vereinen zur Verfügung gestellt. Ein fester Termin für die Sendung der e-mails ist nicht mehr nötig.

• Aktivitäten

Aktivitäten im Bezirk werden, wie bisher schon weitgehend üblich, von Ortsvereinen durchgeführt. Sind sie von übergeordnetem Interesse, kann dafür bei Vereinen des Bezirks oder darüber hinaus oder in der gesamten Interessengemeinschaft geworben werden (Beispiel: Wallfahrten, Fahrten, Ausflüge usw.).

• Einrichtungen

Die Interessengemeinschaft steht unter einer ehrenamtlichen Leitung, die weder ein Geistlicher noch ein Schifferseelsorger sein muss, die aber christlich sein sollte. Eine e-mail-Adresse, möglichst eine eigene, getrennt von der privaten, ist das entscheidende Mittel. Alle Anschriften aktueller Mitgliederlisten, Vorkommnisse, Geburtstags- und Jubiläumsangaben sollen dieser Zentralstelle, sofern nicht widersprochen wird, zur Verfügung gestellt werden. Aus (per e-mail) zugesandten Beiträgen, Bildern und Berichten, sowie den Geburtstagslisten, Terminen und Jubiläen wird formlos eine Information zusammengestellt und regelmäßig an alle (per e-mail) verschickt. Diese sollte weiterhin „Order“ heißen.

• Finanzierung

Die Zentralstelle wird durch einzelne Spenden oder/und Spenden/Beiträge der Vereine finanziert. Empfohlen wird die bisherige Höhe der Mitgliedsbeiträge vorerst weiterhin zu zahlen. Eine Abrechnung über diese Finanzen soll jährlich offengelegt werden.

• Zentrale Aufgaben

Zu den zentralen Aufgaben könnte auch die Sprecherrolle für die Schiffervereine insgesamt gehören, sofern diese nicht von der Schifferseelsorge oder mit dieser zusammen wahrgenommen wird. Wichtiger Bestandteil ist aber die Vernetzung der Schiffervereine untereinander und die gründliche und regelmäßige Information aller: Aufmerksamkeit gilt der Pflege der Traditionen im Binnenschifferstand, Pflege der Kameradschaft und der Jugend. Es wird empfohlen, ehrenamtliche Verantwortliche (etwa bisherige Bezirkspräsidenten und Bezirksdelegierte) und fachkundige Helfer(-innen) zu beteiligen.

Kamp-Bornhofen, den 29. Mai 2011

Alles drin! - Ein optimierter Jahresbericht

passend für eine DIN A4-Seite – eine Freude für denjenigen, der die Unterlagen vervielfältigen und verteilen muss. Pastor Werner Paquet bat daher um Veröffentlichung dieses beispielhaften Berichts.

St. Nikolaus Schifferverein Assmannshausen 1907 e.V.

Vorsitzender: Heinz Schneider, Lorcher Straße 41, 65385 Assmannshausen

Jahresbericht 2010

- 2. Februar 2010: Stammtisch im Gasthaus „Ankerstube“ in Assmannshausen
- 5. März 2010: Jahreshauptversammlung im Gasthaus „Unter den Linden“ in Assmannshausen
- 7. März 2010: Bezirksversammlung des Bezirk III Mittelrhein in Urmitz
- 13. April 2010: Stammtisch im Gasthaus Schuster in Assmannshausen
- 2. Mai 2010: Teilnahme an der Schifferwallfahrt in Kamp-Bornhofen mit anschließender Generalversammlung.
- 11. Mai 2010: Stammtisch bei Präses Hans Jörg in Geisenheim
- 7. Juni 2010: Stammtisch in der Straußwirtschaft des Mitgliedes Charly Nägler in Erbach
- 29. Juni 2010: Besuch (Stammtisch) beim Pfarreiausschank „Rabanus zappt“ im Grauen Haus in Winkel
- 12. Juli 2010: Schifffahrt zum Hafenfest in Wiesbaden-Schierstein
- 24. – 27. September 2010: Jahresausflug in die Sächsische Schweiz und Dresden (im Regen, nachfolgend dort Überschwemmung)
- 4. September 2010: Grillabend bei Sonnenuntergang in der Rotweinlaube in den Assmannshäuser Weinbergen.
- 23. Oktober: Stammtisch im Hotel Rheinstein „Babbelpub“ bei unserem „Nikolaus“
- 1. Advent 2010 bis 6. Januar 2011 Beleuchtung des Flaggenmastes.
- 5. Dezember: 63. Schiffswallfahrt in Assmannshausen 10 Uhr Festgottesdienst in der Pfarrkirche, 14.00 Uhr Schiffsprozession mit leider zurückgehender Beteiligung.
- 10. Dezember: Adventsessen in Hotel „Zwei Mohren“ in Assmannshausen

Der Verein hat zurzeit 81 Mitglieder

Familiennachrichten

ASSMANNSHAUSEN

15. 7. Walter König 81 J.
 19. 7. Georg Siegel 86 J.
 26. 7. Fritz Fleck 77 J.
 14. 8. Willi Eigler 78 J.
 18. 8. Dr. Günter Maneck 65 J.
 29. 8. Hans Jörg 71 J.
 9. 9. Jürgen Unger 67 J.
 17. 9. Helmut Strothjohann 74 J.
 19. 9. Hildegard König 75 J.
 22. 9. Werner Reischmann 91 J.
 25. 9. Willi Schneider 76 J.
 25. 9. Wolfgang Wagner 73 J.

DORFPROZELTEN

19. 7. Gerhard Huskitsch 68 J.
 19. 7. Michael Huskitsch 68 J.
 23. 7. Pfr. Werner Paquet (Generalpräses) 69 J.
 30. 7. Korbinian Brand 72 J.
 4. 8. Josef Kohl 75 J. (ehem. Bezirkspräses)
 12. 8. Hermann Seus 91 J.
 14. 8. Pieter van Maaren 68 J.
 3. 9. Karl Heinz Lutz B. (Dir. i. R.) 89 J.
 7. 9. Gert Brand 73 J.
 10. 9. Walter Ullrich 70 J.
 10. 9. Günter Fuchs 68 J.
 13. 9. Egon Reinthaler 68 J.
 24. 9. Ewald Schnellbach 70 J.
 28. 9. Bruno Schnellbach 73 J.
 28. 9. Philipp Müssig 68 J.
 30. 9. Manfred Neubeck 83 J.
 30. 9. Kunibert Steigerwald 75 J.

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

15. 8. Hiltrud & Bruno Schnellbach

ERLACH

7. 7. Gertrud Will 66 J.
 8. 7. Friedrich Völker 78 J.
 11. 7. Edmund Wolf 83 J.
 27. 7. Karl Heid 76 J.
 19. 8. Otmar Greser 68 J.
 23. 8. Gertud Wolf 72 J.
 29. 8. Inge Heim 60 J.
 2. 9. Reinhard Greser 64 J.
 7. 9. Ingrid Brunnemer 64 J.
 13. 9. Margot Greser 64 J.
 17. 9. Herbert Zehnder 75 J.
 29. 9. Hildegard Bils 71 J.

IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDEN GERUFEN:

25.11. Franz Dresel
 25. 1. Hubert Welp

FAULBACH

21. 7. Ottmar Lorenz 62 J.
 5. 8. Horst Weber 70 J.
 11. 8. Gerhard Grän 76 J.
 16. 8. Werner Gerhard 66 J.
 5. 9. Franz Brand 81 J.
 28. 9. Irmgard Rüd 70 J.

IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:

2. 5. Karl Fleckenstein

FREUDENBERG

1. 7. Lothar Mayer 75 J.
 8. 7. Elisabeth Wolz 82 J.
 12. 7. Franz Maier 87 J.
 31. 7. Manfred Müssig 74 J.
 14. 8. Gerty Müssig 69 J.
 24. 8. Ingrid Schork 69 J.
 10. 9. Kurt Baumgärtner 73 J.
 13. 9. Erna Röchner 88 J.
 16. 9. Hermine Wehner 86 J.
 17. 9. Antonia Röchner 71 J.
 27. 9. Albert Röchner 76 J.

GOLDENE HOCHZEIT FEIERTEN

28. 6. Mina & Günther Wehner

GREFFERN

29. 7. Manfred Gerth 67 J.
 28. 8. Oswald Lorenz 73 J.
 29. 8. Anton Friedmann 87 J.
 1. 9. Wilfried Boost 69 J.
 2. 9. Franz Zimmermann 93 J.
 15. 9. Kilian Latzer 65 J.
 17. 9. Johann Hummel 77 J.
 29. 9. Rudolf Jäger 72 J.
 30. 9. Norbert Zimmermann 62 J.

GOLDENE HOCHZEIT FEIERTEN

15. 8. Hildegard & Heini Bauer

HAREN-EMS

3. 7. Anton Schepers 85 J.
 14. 7. Wilhelm Mecklenborg 75 J.
 23. 7. Heinrich Dopp 91 J.
 23. 7. Heinrich Janßen 80 J.
 27. 7. Willi Menke 71 J.
 30. 7. Laurenz Held 71 J.
 1. 8. Heinrich Cosse 82 J.
 3. 8. Wilhelm Janzen 77 J.
 7. 8. Bernhard von Lintel 75 J.
 9. 8. Franz Husmann 80 J.
 18. 8. Hubert Boll 77 J.
 22. 8. Hermann Otten 83 J.
 25. 8. Gerhard Klene 76 J.
 28. 8. Johann Dickebohm sen. 74 J.
 29. 8. Engelbert Lohmann 81 J.
 30. 8. Heinz Held 78 J.
 1. 9. Johann Held 84 J.
 5. 9. Gerd Pinkernell 70 J.
 6. 9. Hubert Kiepe 71 J.
 9. 9. Rudolf Nüsse 70 J.
 13. 9. Rudolf Mühlenhoff 70 J.
 15. 9. Bernhard Schepers 84 J.
 15. 9. Bernhard Hoch 80 J.
 16. 9. Clemens Larink 70 J.
 18. 9. Wilhelm Wessels 89 J.
 23. 9. Johannes Mansveld 72 J.
 23. 9. Gerhard Mecklenborg 84 J.
 23. 9. Gerd Sommers 73 J.
 24. 9. Otto Schöning 90 J.
 28. 9. Hubert Riddering 76 J.
 23. 9. Johannes Mansfeld 72 J.

HASSMERSHEIM

4. 7. Hedwig Lipp 89 J.
 17. 7. Richard Raudenbusch 91 J.
 24. 7. Karlheinz Raudenbusch 67 J.
 7. 8. Apollonia Neubauer 87 J.
 12. 9. Anton Kühner 71 J.
 26. 9. Martha Bauhardt 85 J.
 26. 9. Bruno Hönig 69 J.
 28. 9. Hildegard Raudenbusch 81 J.

IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:

29. 3. Karl-Heinz Heck

HIRSCHORN

14. 7. Willi Albert 63 J.
 17. 7. Günter Kühne 67 J.
 19. 7. Rudolf Siebert 86 J.
 27. 7. Erwin Konrad 76 J.
 29. 7. Helene Schmitt 90 J.
 10. 8. Ottokar Hess 71 J.
 17. 8. Inge Kerle-Dyka 59 J.
 19. 8. Lina Albert 83 J.
 18. 8. Ottmar Wagner 75 J.
 4. 9. Robert Oes (Pfr. i. R.) 79 J.
 18. 9. Anneliese Kosak 77 J.
 18. 9. Leopold Bißdorf 84 J.
 20. 9. Dina Albert 83 J.
 21. 9. Elisabeth Bell 83 J.

KAMP-BORNHOFEN

2. 7. Heidi Helbach-Schöne 64 J.
 9. 7. Änne Querbach 92 J.
 15. 7. Reinhold Salzig 70 J.
 17. 7. Werner Proff 73 J.
 6. 8. Hans-Werner Schreiner 73 J.

7. 8. Franz Heimes 70 J.
 14. 8. Peter Gras 70 J.
 24. 8. Franz-Peter Diesler 65 J.
 10. 9. Kläre Schweiker 88 J.
 10. 9. Rita Tandel 88 J.
 19. 9. Karin Reitz 73 J.

GOLDENE HOCHZEIT FEIERTEN

30. 4. Barbara & Hans Krempfer

IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:

7. 4. Regina Hermann 68 J.

KARLSTADT

7. 7. Max Langmeier 65 J.
 19. 7. Gerhard Huskitsch 68 J.
 26. 7. Karlheinz Wittig 65 J.
 28. 7. Kurth Steffen 65 J.
 29. 7. Oskar Götz 76 J.
 3. 8. Kurt Schönberger 65 J.
 8. 8. Hans Georg Lindner 65 J.
 13. 8. Hannelore Ohmer 75 J.
 28. 8. Klaus Weigmann 64 J.
 1. 9. Hans Klaus Wagner 66 J.
 2. 9. Erich Dumbeck 68 J.
 2. 9. Reinhard Greser 64 J.
 5. 9. Erwin Gerhard 90 J.
 16. 9. Wolf Dietrich Conrad 75 J.
 20. 9. Kurt Schelter 72 J.
 26. 9. Heinrich Brockmann 66 J.
 29. 9. Richard Tauber 65 J.

KNETZGAU

12. 7. Alois Männling 81 J.
 19. 7. Klemens Böhm 86 J.
 7. 8. Franz Schenk 63 J.
 28. 8. Emil Firmbach 68 J.
 14. 9. Siegfried Zink 76 J.

MANNHEIM

1. 7. Gisela Dith 85 J.
 12. 7. Karl Jung 52 J. (Dekan/Präses)
 13. 7. Brigitte Page 68 J.
 18. 7. Günter Barth 65 J. (Diakon / Schiffsseelsorger)
 4. 8. Marianne Worch 84 J.
 23. 9. Franziska Göttert 87 J.
 27. 9. Luise Lichtenberg 72 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

11. 7. Lieselotte Sans 77 J.
 11. 7. Linus Fuchs 77 J.
 17. 7. Richard Raudenbusch 91 J.
 22. 7. Siegfried Schulz 77 J.
 26. 7. Maria Schauder 99 J.
 28. 7. Heinz Mainzer 77 J.
 30. 7. Hermann Mißbach 74 J.
 31. 7. Ottmar Lorenz 62 J.
 10. 8. Doris Bittner 68 J.
 10. 8. Karl Maier 69 J.
 20. 8. Irmtraud Lauber 76 J.
 23. 8. Kilian Link 68 J.
 25. 8. Edelgard Schenk 75 J.
 28. 8. Ewald Martin 72 J.

29. 8. Klaus Stroh 74 J.
 30. 8. Peter Kirchesch 66 J.
 1. 9. Ottilie Gramlich 87 J.
 1. 9. Alfons Jörg 69 J.
 13. 9. Guido Magin 76 J.
 14. 9. Erwin Fuchs 73 J.
 17. 9. Erika Schulz 78 J.
 18. 9. Christa Lenz 63 J.
 21. 9. Heinz Frühauf 68 J.
 22. 9. Fridolin Link 73 J.
 23. 9. Anton Fuchs 76 J.
 24. 9. Birgit Lorenz 57 J.
 25. 9. Margit Brauch 78 J.
 28. 9. Hildegard Raudenbusch 81 J.

IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:

4. 4. Elisabeth Hermann 88 J.

RUHRORT

2. 7. Franz Amann 74 J.
 5. 7. Klaus-Erich Reinhard 53 J.
 14. 7. Monika Dünnwald 56 J.
 18. 7. Hüttges, Franz-Josef 67 J.
 19. 7. Mieja Majer 61 J.
 23. 7. Pfr. Werner Paquet (Präses) 69 J.
 3. 8. Klaus-Peter Thiebes 56 J.
 6. 8. Bernhard Dehe 68 J.
 12. 8. Dieter Bachmeyer 64 J.
 15. 8. Adolf Wirtz 76 J.
 24. 8. Alrun Eltfeld 58 J.
 8. 9. Theo Glaser 73 J.
 11. 9. Anneliese Walter 90 J.
 14. 9. Bruno Alfert 64 J.
 19. 9. Friedr.-Wilh. Legemann 80 J.
 23. 9. Heinrich Wollhöfer 75 J.

SPAY

3. 7. Gertrud Drescher 82 J.
 6. 7. Otto Helbach 69 J.
 8. 7. Hilde Lamberti 74 J.
 8. 7. Karl Seiband 76 J.
 19. 7. Helmut Strack 75 J.
 27. 7. Adolf Weingart 71 J.
 4. 8. Jochen Stollmann 66 J.
 22. 8. Franz Krautkremer 84 J.
 24. 8. Änni Rieb 86 J.
 31. 8. Sibylle Weidlich 89 J.
 7. 9. Josef Dennert 72 J.
 7. 9. Erich Plog 72 J.
 11. 9. Anneliese Walter 90 J.
 12. 9. Peter Unkelbach 64 J.
 13. 9. Lambert Jakobi 85 J.
 20. 9. Manfred Krämer 70 J.
 21. 9. Siegfried Frede 75 J.
 24. 9. Lambert Schweikert 75 J.

URMITZ

5. 7. Tilli Ungerbieler 70 J.
 24. 7. Erich Scheidweiler 70 J.

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

5. 7. Annerose & Günther Schilkewitz
 16. 9. Karin & Karl-Heinz Müller

WELLMICH-EHRENTHAL

7. 7. Margret Pantzlaff 65 J.
 9. 7. Sebastian Adler 63 J.
 15. 7. Dorothea van Vlijmen 65 J.
 24. 7. Alfons Daum 65 J.
 11. 8. Wolfgang Jacoby 73 J.
 14. 9. Ria Spitzley 77 J.
 19. 9. Horst Pantzlaff 62 J.

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Abonnement Printausgabe

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684

Telefon +49 (0)211-383683 www.schifffahrt-online.de

Jetzt ausfüllen und direkt bestellen: F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Jahresabo **Schifffahrts-Magazin** zum Vorzugspreis von € 54,- (Ausland € 69,-)

Ja, ich möchte das *Schifffahrts-Magazin* als Printausgabe im Jahresabonnement 12 x jährlich zum Vorzugspreis von € 54,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 69,- inkl. Versand) beziehen. (Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.)

Firma Privat

Firma/Name _____ Vorname _____

Beruf/Funktion/Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Telefon _____ Fax _____ Mobil _____

E-Mail _____

Datum, Unterschrift _____

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen bei dem F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name _____ Vorname _____

Firma _____

Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.

Ich habe den neuen Abonnenten geworben. Die Prämie in Höhe von € 10,- schicken Sie bitte an folgende Adresse:

Name _____ Vorname _____ Geb.datum _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

(Die Prämie wird nach Eingang der ersten Abo-Gebühr gezahlt.)

Datum, Unterschrift _____