

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Binnenschifffahrtskonferenz

NRW-Minister Harry Voigtsberger: Wir müssen vorhandene Potenziale ausschöpfen!

Seite 9

Deutsche Binnenhäfen

Ihre Leistung und Bedeutung für Städte und Kreise. Heute: Mannheim und Ludwigshafen

Seite 29

Liebherr feiert Jubiläum

Top in Hafenkränen und top als Arbeitgeber im österreichischen Vorarlberg

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

LIEBHERR
Die Firmengruppe



Friedbert Barg
Herausgeber

Zu bestimmten Veranstaltungen auch einmal Gäste einladen, die in ihrem Tagesgeschäft zwar nicht direkt mit Schifffahrt und Häfen zu tun haben, die aber wichtige Multiplikatoren sind ..

Neue Kontakte knüpfen - und neue Sichtweisen gewinnen

Die gemeinsam abgehaltenen Mitgliederversammlungen des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und European Federation of Inland Ports (EFIP) haben einmal mehr aufgezeigt, dass die deutschen und europäischen Binnenhäfen in weiten Teilen mit gemeinsamen Problemen zu kämpfen und in bestimmten Bereichen ähnliche Fragen zu beantworten haben.

Das Grundproblem (fast) aller Binnenhäfen in Deutschland und Europa ist der oft unzureichende Zustand der Binnenwasserstraßen, an denen sie liegen. Hier sind es zum einen protestierende Gegner, die eine Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf bestimmten Wasserstraßen verhindern wollen - übrigens sind es unverständlicherweise und erstaunlich oft Grüne, deren Aktivitäten sich gegen Binnenschifffahrt und Binnenhäfen richten - zum anderen sind es die nationalen Haushalte.

Deutschland kann hier durchaus als negatives Beispiel vorangestellt werden. Bundesverkehrsminister Ramsauer schafft es nicht, seinem Kollegen, Bundesfinanzminister Schäuble, ausreichende Mittel für die Aufgaben des Bundesverkehrsministeriums und hier insbesondere für den Bereich Wasserstraßenbau und -instandhaltung abzuverlangen.

Und das, obwohl nach den vom Bundesverkehrsministerium selbst in Auftrag gegebenen Gutachten in naher Zukunft mit enormen Zuwächsen im Güterverkehr zu rechnen ist, - die die beiden anderen großen Verkehrsträger, Schiene und Straße, gar nicht mehr alleine bewältigen können.

Das ist es, was das Zurückhalten oder (wirkliche?) Fehlen des Geldes für den Ausbau der Wasserstraßen und die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse so unverständlich macht.

Auf der einen Seite droht der Verkehrsinfarkt, von dem man weiß, dass er kommen wird, auf der anderen Seite ist bekannt, wie er zu verhindern ist, es wird aber nichts wirk-

lich Ernsthaftes unternommen, diesen Infarkt tatsächlich zu verhindern.

Dazu passt aktuell ganz hervorragend, dass in der Bundeskasse auf einmal über 55 Milliarden Euro herumliegen, die von den Finanzexperten übersehen worden waren. Fünfundfünfzig Milliarden! Übersehen!

Schon ein kleiner Teil aus dieser überraschend aufgetauchten Summe würde reichen, das Dilemma um die Wasserstraßen aus der Welt zu schaffen und sie auf die zu erwartenden Gütermengen der Zukunft vorzubereiten. Vielleicht kommt Minister Ramsauer ja auch von selbst darauf und ruft mal eben bei Minister Schäuble an ...

Ein (weiteres) Problem der deutschen und europäischen Binnenhäfen ist, dass viele Bürger in (Binnen-)Hafenstädten zwar wissen, dass ihre Stadt über einen Hafen verfügt, aber nicht wirklich genau erkennen und definieren können, was das für die Stadt und ihre Bürger bedeutet:

Die deutschen (und europäischen) Binnenhäfen spülen alljährlich Milliarden Euro an Steuern in die Stadtsäckel!

Das ist leider dem größten Teil der Stadtbevölkerung überhaupt nicht bekannt. Und deshalb könnte es doch vielleicht auch für die Verbände, die sich berufsmäßig und ehrenamtlich um die Anliegen der Binnenschifffahrt, der Wasserstraßen und der Binnenhäfen kümmern, eine Überlegung wert sein, zu den öffentlichen Teilen bestimmter Veranstaltungen wie Parlamentarischen Abenden und Mitgliederversammlungen auch einmal Gäste einzuladen, die in ihrem Tagesgeschäft zwar nicht direkt mit Schifffahrt und Häfen zu tun haben, die aber wichtige Multiplikatoren sind: Schulleiter, die Vorstände größerer (Heimat-)Vereine, die Vorsitzenden städtischer Werbegemeinschaften und die Ortsverbandsvorsitzenden der politischen Parteien, - die Liste ließe sich endlos - und sinnvoll - fortsetzen.

Damit ließen sich neue Kontakte knüpfen - und durchaus auch neue Sichtweisen gewinnen. ■

Schifffahrt

- Im Bundestag notiert:
Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts 6
- Drei Fragen an: Dr. Gunther Jaegers 7
- Für entschlossene Förderung der Verkehrsinfrastruktur
Wittkowski und Schnabel im Vorstand des Elbstromvereins 7
- Als Nachfolger von Dr. Rolf Bender
Ulrich Koch VDV-Vizepräsident 8
- Das Schiffsbild des Monats: TMS „Blankenrode“ 8
- Binnenschifffahrtstreffen des Landes NRW im
Duisburger „Haus der Unternehmer“
Minister Harry Voigtsberger: „Wir müssen vorhandene
Potenziale ausschöpfen!“ 9
- Ausbilderzirkel informiert sich über „Personalwerbung
in der Binnenschifffahrt“
Hohe Zufriedenheit bei den Auszubildenden, aber zu
wenig Nachwuchs 11
- **Schifffahrts-Magazin** Serie:
Geschichten aus der Schifffahrt (XXV)
Normale Talfahrt ...? 12

Sonderteil Schiffsversicherungen / Schiffsfinanzierung

- Versicherungs-Spezialist für die Binnenschifffahrt:
esa EuroShip
Anforderungen an den Haftpflicht-Versicherungsschutz
für die Binnenschifffahrt 14
- Versicherungsbedingungen und -prämien sind auf die
Zielgruppe zugeschnitten
Die Carl Rehder Gruppe, - international ausgerichteter
Spezialversicherer 16
- Seatrade Europe gastiert zum 6. Mal in Hamburg
Sehr gute Aussichten für See- und Flusskreuzfahrten 18

Schiffstechnik

- Die „Europort 2011“ in Rotterdam will Zukunftslösungen
aufzeigen 21
- Die Bremer ScanDiesel GmbH hat ihr Vertriebs-
programm erweitert
Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Langlebigkeit
sind von Bedeutung 24
- Flottenverjüngung im Doppelpack
Lehnkering tauft gleich zwei neue Gastanker 26
- Neues Mitglied für die Flotte der Reederei Wijgula
TMS „Synthese 16“ wurde mit Waal-Wasser getauft 27
- Magnetrol Echotel Modell 962:
Duale Funktionalität in einem einzigen Gerät 28

Häfen / Wasserstraßen

- In einer **Schifffahrts-Magazin-Serie** stellen wir
Binnenhäfen in allen deutschen Schifffahrtsregionen
vor. In dieser Ausgabe: **Staatliche Rhein-Neckar-
Hafengesellschaft Mannheim mbH und Hafенbetriebe
Ludwigshafen am Rhein GmbH**
- Für die Stadt hat der Hafen eine enorme Bedeutung
In Ludwigshafen sind 10.000 Arbeitsplätze hafenabhängig 29
- Der Mannheimer Hafen pflegt engen Kontakt zu
anderen Häfen
Wichtiges Rückgrat für die produzierende Wirtschaft 30
- Buss Group stärkt Multipurpose-Terminal
Neuer Kran für Eemshaven 31

Titelbild: Regier Schiffsverkehr auf dem Rhein bei Köln.

Foto: Friedbert Barg

Impressum

Schifffahrts-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

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, Peter Baumgartner, Susanne Ehlerding, Petra Gründahl, Dipl.-Ing. Kerstin Klinkenberg, Jan Kruse, Stefanie Lehnert, 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

- Neue Kaimauer für den Elbe-Hafen Riesa
Bald größter Containerhafen zwischen Prag
und Hamburg 32
- Umweltschutz und Hochwasser waren Themen
Wasserbau- und Schifffahrts-Experten
tagten in New Orleans 34
- Dr. Erhard Busek (IDM) zur Europäischen Donauraum-
strategie
Eine EU-Flagge wäre schön, - aber Flagge allein
reicht nicht 36
- Nenzinger Liebherr-Werk feiert 35-jähriges Bestehen
Top in Hafenkranen und top als Arbeitgeber 37
- Österreichs Donauhäfen
Bessere Vernetzung mit dem Seehafen Koper 38
- Gemeinsame Tagung von BÖB und EFIP in Berlin
Enger (Hafen-) Schulterschluss in Europa 39

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4



In dieser Ausgabe wieder mit den Nachrichten der Katholischen
Schifferseelsorge **40 - 46**

Inserentenverzeichnis

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

Atlas Schifffahrt	9
Ball der Schifffahrt 2011	17
Carl Rehder Gruppe	13
Druckerei Dünnwald	18
esa-Allianz	Titelseite
fincoss ship finance	15
Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.	4. Umschlagseite
Hafen Mannheim	38
Hülskens Wasserbau	33
Jastram GmbH & Co KG	23
Kleinholz-Ruhrort	28
Liebherr Nenzing Service GmbH	2. Umschlagseite
Ludwig Harms Finanzdienstleistungen e.K.	15
Magnetrol	49
Marine Assekuranz GmbH	15
Motoren Steffens GmbH	21
Otto Maurer Assekuranzmakler GmbH	15
ÖSWAG	19
SARC B.V.	22
Schulschiff RHEIN	54
Wernz GmbH	28
Wittig Schiffsausrüstung	11



Großbehältertransport auf der Saale. Lesen Sie dazu auch den Beitrag auf der Seite 20 dieser Ausgabe.

Im Bundestag notiert:

Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts

Der Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts hat eine Liste mit bevorzugt zu realisierenden Maßnahmen beschlossen. Sie sei das Ergebnis von Diskussionen im Lenkungsausschuss und im Beirat, teilt die Regierung in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage der SPD-Fraktion mit. Die Maßnahmen konzentrierten sich dabei auf Verkehrs- und Hafeninfrastrukturen, die Hafenanbindung, Kooperationen von Hafenstandorten und Unternehmen sowie auf den Umwelt- und Klimaschutz. Ein Zeitplan zur Umsetzung der Maßnahmen und eine Abschätzung des Investitionsvolumens wurden bisher noch nicht erarbeitet. ■

Pro Danube Austria (PDA)

Neuer Name für den ÖWSV

Der Österreichische Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein (ÖWSV), hat sich bei der Mitgliederversammlung am 18. Oktober 2011 einen neuen Vereinsnamen gegeben. Ab sofort heißt der Verein "Pro Danube Austria". Christian Steindl, Hafenchef des Ennshafens und seit heuer neuer Präsident des Vereines, will sich verstärkt der Binnenschiffsförderung widmen. 1879 gegründet, steht der Verein nun mit einer kompetenten Führungsmannschaft in Österreich an der Spitze der Binnenschiffs-Lobby. Trotz wachsender Nachfrage nach wirtschaftlich sinnvollen und ökologisch notwendigen Transporten, steht dem Verein noch viel Arbeit bevor.

Peter Baumgartner ■

Waldhof-Havarie

Keine Hilfe für Binnenschiffer von der EU

Am 5. Oktober 2011 habe die EU-Kommission nun endlich die am 1. Februar 2011 erhobene Frage der EBU nach Gewährung von Finanzhilfen im Zusammenhang mit der Havarie des TMS „Waldhof“ beantwortet, heißt es aus dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt mit. Nicht ganz überraschend teilt die Kommission mit, dass für finanzielle Hilfen aufgrund existenzbedrohender, unvorhersehbarer Ereignisse im Transportsektor leider kein EU-Etat zur Verfügung steht. Es sei u.a. im Rahmen der sog. de-minimis-Beihilfen in das Ermessen der EU-Mitgliedstaaten gestellt, entsprechende nationale Hilfsprogramme aufzulegen. ■

Staatssekretär eröffnet Klimafolgen-Konferenz KLIWAS

Nutzbarkeit der Wasserstraßen bleibt trotz Klimaveränderungen gesichert

Der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Klaus-Dieter Scheurle (Foto rechts), hat in Berlin die zweite Status-Konferenz des Klimafolgenforschungsprogramms KLIWAS eröffnet.

Auf dieser Konferenz werden die Zwischenergebnisse des KLIWAS-Programms, welches das Ministerium vor zwei Jahren ins Leben gerufen hat, vorgestellt. „Trotz der absehbaren Klimaveränderungen ist die Nutzbarkeit unserer Bundeswasserstraßen in den nächsten Jahrzehnten nicht in Frage gestellt“, resümiert Scheurle. „Unsere Wasserstraßen sind also auch in Zukunft zuverlässig.“

Die von Scheurle präsentierten Forschungsergebnisse zeigen, dass die Veränderungen der Wasserstände der großen Flüsse in den nächsten Jahrzehnten noch moderat sein werden. „Langfristig werden möglicherweise weitergehende Anpassungen erforderlich“, so Scheurle. „Deshalb ist ein gemeinsames und vorausschauendes Handeln aller Beteiligten besonders wichtig. Hier greift unser KLIWAS-Forschungsprogramm, weil

es nicht nur für die Schifffahrt, sondern auch für andere Aufgabenfelder an den Gewässern von großer Bedeutung ist.“ Für



das Forschungsprogramm KLIWAS hat das Bundesverkehrsministerium seine Ressortforschungseinrichtungen, den Deutschen Wetterdienst, die Bundesanstalt für Gewässerkunde, das Bundesamt für Seeschifffahrt

und Hydrographie und die Bundesanstalt für Wasserbau zu einem Verbund zusammengeschlossen. „Die gemeinsame Arbeit der verschiedenen Spezialisten ermöglicht eine Simulation zukünftiger Gewässerzustände in ganz neuer Qualität. Hierdurch erhält die Politik dringend benötigte belastbare Daten, inwieweit die verschiedenen Gewässer und damit die Schifffahrt sowie die Infrastruktur der Wasserstraßen vom Klimawandel betroffen sein werden“, sagte Scheurle. „Diese Informationen sind sowohl bei langfristigen Investitionsentscheidungen als auch für die laufende Aufgabenerledigung an den Gewässern von großer Bedeutung.“ Auf der zweiten KLIWAS-Statuskonferenz werden unter anderem umfangreiche Ergebnisse für die Flussgebiete Rhein, Elbe und Donau sowie für die Küste vorgestellt. Weitere Informationen und Details zu den Zwischenergebnissen sind auf der Internetseite www.bmvbs.de sowie www.kliwas.de abrufbar.

Unsere Berliner Korrespondentin Susanne Ehlerding wird in der nächsten Ausgabe des Schifffahrts-Magazins ausführlich über die KLIWAS-Konferenz berichten. ■

**Drei
Fragen
an:**



Dr. Gunther Jaegers

Vorsitzender der Tankschiffahrtskommission des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt und Geschäftsführer der Reederei Jaegers GmbH.

Wo sehen Sie die deutsche Tankschifffahrt heute innerhalb der europäischen Tankschifffahrt positioniert?



Im Vergleich zur niederländischen Binnentankschifffahrt mit weiter abnehmenden Marktanteil.

Wie wirken sich aktuellen Preisschwankungen im weltweiten und europäischen Ölgeschäft auf die Binnen-Tankschifffahrt in Deutschland aus?

Derzeit wenig. Der kontinuierliche Preisanstieg führt zu abwartendem Verhalten der Verbraucher. Eine starke Schwankung nach oben oder unten kann zu verstärkter Nachfrage führen. Diese wird aber wegen der starken Überkapazität wahrscheinlich nicht zu nennenswerter Verbesserung der Frachten führen.

•Wie ist der aktuelle Stand bei der Umrüstung von Ein- auf Doppelhüllentanker? Können die vorgegebenen Fristen eingehalten werden?

Die Fristen können zweifelsfrei eingehalten werden. Die große Neubauwelle der vergangenen Jahre dürfte den absehbaren Bedarf bis auf ein paar Randgebiete bereits jetzt so gut wie abdecken. Genaueres lässt sich aber vor dem Hintergrund der Unsicherheiten aus der aktuellen globalen Wirtschaftslage nicht sagen. fb ■

Für entschlossene Förderung der Verkehrsinfrastruktur Wittkowski und Schnabel im Vorstand des Elbstromvereins

Frank Schnabel, Geschäftsführer Brunsbüttel Ports GmbH, und Stanislaw Wittkowski, Vorstandsmitglied Deutsche Binnenreederei AG, wurden am 13. Oktober 2011 in den Vorstand des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. gewählt. Peter Plewa, Vorstandsvorsitzender des Elbstromvereins und Geschäftsführer HHLA Intermodal GmbH, ist überzeugt: „Die neuen Vorstandsmitglieder stärken unseren Verein bei seinem Einsatz für eine entschlossene Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Elbstromgebiet.“



Stanislaw Wittkowski

Der Elbstromverein ist ein Zusammenschluss von etwa 100 Unternehmen aus der verladenden Wirtschaft und der Verkehrswirtschaft, Landes- und Kommunalbehörden sowie regionalen Industrie- und Handelskammern beiderseits der Elbe einschließlich der Tschechischen Republik. Ziele des Vereins sind die Förderung der Wasserstraßen und Häfen im Stromgebiet der Elbe, ihrer schiffbaren Nebenflüsse und angrenzenden Kanäle. Wesentliche Förderung des Vereins

zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. ist es, eine stabile und durchgängige Fahrrinnentiefe durch entsprechenden Unterhaltungsaufwand und ggf. umweltverträgliche und kosteneffiziente Ausbaumaßnahmen zu garantieren. Dies gilt insbesondere auch für



Frank Schnabel

die Elbestrecken bei Coswig und Dömitz und andere Stellen, an denen der Fluss nicht im Gleichgewicht zwischen Erosion und Abfluss ist und an denen gar keine bzw. nicht ausreichend Buhnen vorhanden sind. Die Geschäftsstelle des Vereins wird von der Handelskammer Hamburg geführt. ■

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

Als Nachfolger von Dr. Rolf Bender

Ulrich Koch VDV-Vizepräsident

Ulrich Koch ist zum neuen Vizepräsidenten des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gewählt worden. Der Geschäftsführer der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH übernimmt das Amt des Vizepräsidenten im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) von Dr. Rolf Bender.

Die rund 140 im VDV organisierten Schienengüterverkehrsunternehmen haben auf ihrer heutigen Verwaltungsratssitzung Diplom-Volkswirt Ulrich Koch (60) zu ihrem neuen Vorsitzenden gewählt. In dieser Funktion übernimmt Koch ab sofort auch das Amt des VDV-Vizepräsidenten. Der Verband ist in insgesamt fünf Sparten mit jeweils einem Verwaltungsrat gegliedert. Die Vorsitzenden der fünf Verwaltungsräte sind zugleich als ehrenamtliche VDV-Vizepräsidenten tätig. Koch freut sich auf die neue Aufgabe: „Ich bedanke mich für das Vertrauen des Verwal-

tungsrates und nehme die Wahl sehr gerne an. Mir ist natürlich bewusst, dass ich kein einfaches Erbe antrete, denn Dr. Bender hat die Interessen der Schienengüterverkehrs-



Ulrich Koch

unternehmen im Verband über viele Jahre hervorragend vertreten.“ Der neue VDV-Vizepräsident ist seit 1994 Geschäftsführer der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH und verfügt damit über große Erfahrung in allen Fragen und Themen rund um den Schienengüterverkehr. Zudem engagiert er sich seit 1995 in verschiedenen Funktionen und Gremien ehrenamtlich im VDV. „Ulrich Koch ist mit seiner Verbandserfahrung und seinem umfassenden Know-how genau die richtige Wahl. Ich wünsche ihm für diese neue Aufgabe viel Erfolg“, so Präsident Jürgen Fenske.

Für die zehnjährige Amtszeit als VDV-Vizepräsident bedankte sich Fenske nochmals bei Dr. Bender: „Er hat die Schienengüterverkehrssparte im Verband über zehn Jahre entscheidend geprägt. Insgesamt war Dr. Bender 14 Jahre ehrenamtlich im VDV tätig, dafür gebührt ihm großer Dank.“ Bender legte sein Amt als Vizepräsident im Sommer aus Altersgründen zusammen mit seiner Tätigkeit als Vorstandssprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG nieder. ■

Das Schiffsbild des Monats - Oktober -



TMS „Blankenrode“ im Hamburger Hafen

Foto: Friedbert Barg

Binnenschifffahrtskonferenz des Landes NRW im Duisburger „Haus der Unternehmer“

Minister Harry Voigtsberger: „Wir müssen vorhandene Potenziale ausschöpfen!“

Von Petra Grünendahl

Die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen ist hoch belastet“, erklärte Harry K. Voigtsberger, Wirtschafts- und Verkehrsminister von NRW. „Nötig ist eine intelligente Logistik, die noch vorhandene Kapazitäten auch auf den Wasserstraßen verstärkt für den Gütertransport nutzt.“ Wie kann man folglich die Rahmenbedingungen optimieren, um die Binnenschifffahrt weiter in den Fokus der Transportlogistik zu bringen?



Impulsreferent Günter Haberland

Zur Binnenschifffahrtskonferenz NRW hatte das nordrhein-westfälische Wirtschafts- und Verkehrsministerium (MWEBWV) nach Duisburg ins „Haus der Unternehmer“ geladen. In Expertenrunden wurden schwerpunktmäßig zwei Themen diskutiert: der „Arbeitsplatz Binnenschifffahrt“ sowie die Infrastruktur für die Gütermobilität. Und die Experten, die sich dort austauschten, kamen nicht nur aus NRW, sondern aus ganz Deutschland, Belgien oder den Niederlanden. Die Gesprächsrunden moderierten Friedbert Barg, Chefredakteur des Schifffahrts-Magazins und Tom Hegemann, Radiomoderator bei WDR 2.

Der Einführung von Verkehrsminister Voigtsberger folgten die Impulsreferate, bevor es in die Arbeitsgruppen ging. Dr. Gunther Jaegers, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), betonte: „Die wichtigsten Häfen für NRW sind nicht die deutschen Nordseehäfen, sondern die ZARA-Häfen.“ Über sie läuft der Import nach und der Export aus Nordrhein-Westfalen – und die Warenströme und Güterverkehre wachsen. Hier gilt es, die nötige Verkehrsinfrastruktur zu erhalten und zu erweitern. „Die vernachlässigte Infrastruktur sind die Belastung von heute und die Schulden von morgen.“ Zwar sei die Infrastruktur in NRW insgesamt gut, aber es gebe Renovierungs- und Verbesserungsbedarf, um den zweifellos steigenden Anforderungen im Zukunft gewachsen zu sein. Nordrhein-Westfalen ist schließlich, so hatte Minister Voigtsberger in seiner Eröffnungsrede betont, das Binnenschifffahrtsland Nr. 1 – nicht nur in Deutschland, sondern in Europa.

Günter Haberland, Vorsitzender des Fachausschusses Binnenschifffahrt und Hafengewirtschaft im Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSL), warnt davor, dass die Gütermengen für Deutschland, die aus Rotterdam zuerst nach NRW transportiert werden, dank der Hafenerweiterung in den nächsten Jahren deutlich steigen werden. Der Binnenschiffanteil soll von der Zeit 30 Prozent auf 45 Prozent steigen. Dann werden es allerdings nicht 45 Prozent der heutigen Mengen, sondern der zwei- bis dreifachen Mengen sein. Damit werden dann die drei- bis vierfachen Kapazitäten auf den Wasserwegen benötigt. Eine Einbindung in die Logistik-Kette setzt zeitliche und quantitative Zuverlässigkeit voraus, die die Binnenschifffahrt zweifellos bietet. Die dafür nötige Infrastruktur muss in erster Linie der Bund


als Wasserstraßen-Baulastträger schaffen. Die Länder können nur unterstützen, auch wenn dies das Land NRW trotz knapper Kassen nur zu gerne tut, um hier Bewegungen anzustoßen. Für das Jahr 2011 sind hier 12 Mio. Euro veranschlagt. Denn NRW ist nicht nur das wichtigste Binnenschifffahrtsland, sondern auch ein Transitland, durch das die Güter hindurch transportiert werden. Und wer hier auf nachhaltige, umweltfreundliche Transportwege guckt, die zudem bezahlbar sind, landet ohne Umwege in der Binnenschifffahrt. Zudem sind hier



Impulsreferent Dr. Gunther Jaegers

Kapazitätserhöhungen mit relativ geringen Folgekosten für die Allgemeinheit zu realisieren. Nicht umsonst planen zum Beispiel die Holländer (für die Hafenerweiterung Rotterdam Maasvlakte II) mit einem höheren Binnenschiffahrtsanteil im Modalmix des kombinierten Verkehrs – und das bei deutlich ansteigenden Gütermengen. Der Ausbau der Betuwe-Linie und des Eisernen Rheins sind ebenso nötig wie Brückenanhebungen (für mehrstöckigen Containerverkehr) oder Fahrbahnvertiefungen (erhöhen Transportsicherheit auch bei Niedrigwasser) und Wasserstraßenverbreiterungen. Denn: Alles, was ab den Logistik-Zentren an der deutsch-nie-

Anzeige

	Schulungskurse Großes Patent (Rheinschifferpatent) Radarpatent, Behördenpatent ADN-Grundkurs, ADN-Wiederholungskurs Chemie-Kurs, Gas-Kurs UKW-Sprechfunkzeugnis Radarpatent für Fähren NEU: Ersthelfer oder Sachkundiger in der Fahrgastschifffahrt. Auch vor Ort möglich.	<ul style="list-style-type: none"> • 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	

derländischen Grenze nicht auf der Schiene oder dem Wasser weitertransportiert wird, landet im Lkw auf den ohnehin überlasteten Autobahnen. Auch wenn der Lkw mit Sicherheit flexibler einsetzbar ist – sofern er nicht in einem der vielen Staus steht: In puncto Nachhaltigkeit und Umweltschutz ist er definitiv die ungünstigste Transportlösung. Binnenschifffahrt hat also eine Zukunft. Die Details der Rahmenbedingungen und ihrer Optimierung diskutierten die Teilnehmer der Konferenz in zwei Expertengruppen.

Expertengruppe „Arbeitsplatz Binnenschifffahrt“

„Wir brauchen qualifizierten Personal!“ Das hatte Dr. Gunther Jaegers bereits in seinem Impulsreferat angemerkt. Gut 40 Prozent der Binnenschiffer sind über 50 Jahre alt und werden damit in den nächsten 15 Jahren aus dem Berufsleben ausscheiden. Am unteren Ende der Altersskala ist schon heute der demografische Wandel spürbar. „Wir müssen den Beruf bekannter machen, damit wir auch bei sinkenden Schulabgängerzahlen die Guten zu uns in die Ausbildung kriegen“, betonte Hans-Günter Portmann, Schulleiter am Schiffer-Berufskolleg. Zumal die Berufsausbildung und Weiterbildung in Deutschland – vor allem am Duisburger Schiffer-Berufskolleg mit seinem Flachwasser-Fahrsimulator SANDRA sowie auf dem Schulschiff Rhein – wohl einzigartig in Europa ist, darüber waren sich die Anwesenden einig. Diese Einrichtungen gilt es zu bewahren, zu modernisieren und weiter zu verbessern, um auch in Zukunft eine hochwertige Aus- und Weiterbildung anbieten zu können. „Dringend nötig ist jedoch eine EU-

weite Harmonisierung der fachlichen Ausbildungsinhalte“, fand Dr. Horst Steinhoff, Vorstand bei ThyssenKrupp Veerhaven in Brielle, Niederlande. Schließlich enden die großen Wasserstraßen nicht an irgendwelchen Ländergrenzen.



NRW-Wirtschaftsminister Harry K. Voigtsberger. Fotos (2): P. Grünendahl

Als großes Problem thematisierten beide Expertengruppen das fehlende Image und die mangelnde Bekanntheit der Branche – nicht nur in der breiten Öffentlichkeit. Zum einen kommt der Beruf des Binnenschiffers kaum in der Öffentlichkeit an, was natürlich die Zahl der potenziellen Bewerber um Ausbildungsplätze einschränkt.

Unzureichend ist auch die Bereitschaft der logistischen Entscheider in Speditionen und bei den Verladern, die Wasserwege für Gütertransporte zu nutzen: Ihre Vorzüge sind einfach zu wenig bekannt sind. Der Binnenschifftransport kommt zum Beispiel in der Berufsausbildung von Speditions- und Logistikfachkräften viel zu kurz, weil die Lehrer in

den Berufsschulen das Thema vernachlässigen bzw. gar nicht behandeln: „Berufsschullehrer sind wichtige Multiplikatoren, die aber zu selten Inhalte aus der Binnenschifffahrt vermitteln“, beklagte Torsten Staffeldt, MdB und Sprecher der Parlamentarischen Gruppe „Binnenschifffahrt“. Auch hier wäre ein Ansatz, mit dem Konzept „Train the Trainer“ etwas zu bewegen und in den Berufsschulen die Binnenschifffahrt mit ihren Vorzügen stärker zu positionieren.

Expertengruppe „Infrastruktur – Gütermobilität optimieren“

Ein unzureichendes Angebot an Flächen für Umschlag und Logistik in oder an Hafenanlagen ist eines der Hauptprobleme in der Branche. Die benötigten Verkehrsflächen für den Güterumschlag stehen bei den Nutzungskonzepten in Konkurrenz zu Plänen der Stadtentwicklung, die den Städten einen besonderen Prestige-Faktor bieten. „Leider müssen wir uns da mit der kommunalen Planungshoheit für Logistikflächen arrangieren – und für die Städte sind Wohnungen und Büros einfach attraktiver“, erklärte Werner Kühlkamp, Experte für Verkehr und Logistik der IHK Niederrhein in Duisburg. Denn so werden auch frühere Hafenflächen heute gerne einer anderen Nutzung zugeführt und nicht mehr gütergewerblich genutzt. Ein Beispiel ist dafür der Medienhafen in Düsseldorf.

Hier wäre ein Umdenken gefordert, denn die Binnenschifffahrt übertrifft andere Verkehrsträger in puncto Nachhaltigkeit und Umweltschutz um Längen. Ein Ausbau von Hafenanlagen, Güterverkehrsflächen und nicht zuletzt eine bessere Anbindung der Binnenhäfen an die lokale Straßen- und Schieneninfrastruktur ist dringend nötig: Eine intelligente Vernetzung der Verkehrsträger reduziert die Belastungen für Mensch und Umwelt entlang der gesamten Logistikkette. „Transportkosten sind noch günstig in Deutschland. Das wird sich aber ändern, wenn wir nicht bald die nötige zukunfts-trächtige Infrastruktur bereitstellen“, ist sich Günter Haberland sicher.

Dem Hafenhinterlandkonzept NRW (Nordseeange) kommt eine besondere Bedeutung zu, denn über die Nordseehäfen in Holland und Belgien werden in Zukunft weiter wachsende Güterströme nach und durch Nordrhein-Westfalen fließen. Hier sind heute Investitionen in die Infrastruktur von Schienen- und Wasserwegen dringend nötig, damit nicht in ein paar Jahren sie anderweitig entstehenden Probleme noch viel mehr Geld verschlingen. ■



Mit dem „Arbeitsplatz Binnenschifffahrt“ befassten sich die Experten unter der Leitung und Moderation von BDB-Geschäftsführer Jörg Rusche und Fachjournalist F. Barg

Ausbilderzirkel informiert sich über „Personalwerbung in der Binnenschifffahrt“ Hohe Zufriedenheit bei den Auszubildenden, aber zu wenig Nachwuchs

Von Petra Grünendahl

Die Binnenschifffahrt hat kein schlechtes Image“, sagte Reinhard Pfeiffer, Inhaber der 3F Kommunikationsagentur. Eingehend hatte er sich mit der Branche beschäftigt und kam zu dem Schluss: „Die Binnenschifffahrt hat gar kein Image!“ Wie also können die Binnenschiffer die Unkenntnis über die Binnenschifffahrt beseitigen, um neue Potenziale für die Ausbildung in dieser zukunftsträchtigen Branche zu erobern?

Schulschiff-Kapitän Lothar Barth begrüßte rund 70 Ausbilder und Reederei-Vertreter, die der Einladung des AdB (Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt) und des BDB (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt) gefolgt waren. Vorgestellt wurden sowohl Projekte zu Imageförderung und Personalwerbung, in denen sich die Verbände engagieren, als auch Maßnahmen, mit denen der einzelne Partikulier oder die Reederei potenzielle Bewerber auf sich aufmerksam machen und für sich werben können.

„Der Personalbedarf in der Binnenschifffahrt ist hoch. Umso mehr als dass in den nächsten Jahren gut 40 Prozent der Binnenschiffer aus Altersgründen in den Ruhestand gehen“, erklärte AdB-Präsident Volker Seefeldt. Obwohl schon in der Ausbildung die höchsten Löhne gezahlt werden, hat die Branche Schwierigkeiten, alle möglichen Ausbildungsplätze zu besetzen. Die Binnenschiffer-Verbände engagieren sich in Projekten für ein besseres Image der Branche. Die EU hat mit PLATINA eine Plattform zur Förderung der Binnenschifffahrt installiert: 23 Projektbeteiligte aus neun verschiedenen Ländern arbeiten an den Kernthemen Märkte, Flotte, Arbeitsplätze und Fachkenntnisse, Image und Infrastruktur. Ein zentraler Bereich von PLATINA ist die Ausbildung. So entstand das Bildungsnetzwerk EDINNA (www.edinna.eu). „An europäischen Bildungsstandards wird gearbeitet“, so Jörg Rusche, Geschäftsführer von AdB und BDB. „Das macht den Arbeitsmarkt durchlässiger, denn bislang werden durch Ausbildung erworbene Kenntnisse nicht europaweit anerkannt.“



Diskutierten mit 70 Ausbildern und Reederei-Vertretern: AdB-Präsident Volker Seefeldt, Geschäftsführer Jörg Rusche und Refrentin Katja Wenkel (v.l.) Foto P. Grünendahl

Mit Praktika um den Nachwuchs werben
Berufsberater spielen nur eine geringe Rolle bei den Einflüssen, die junge Leute für eine Ausbildung in der Binnenschifffahrt begeistern. Immer noch in der Spitzengruppe, aber doch schon etwas abgefallen ist die Familientradition: Nicht jeder Schiffer-Familienachwuchs will in die Binnenschifffahrt – und etwa die Hälfte der Schiffsjungen und Schiffsmädchen kommt heutzutage über ein Praktikum in die Ausbildungsbetriebe. Neigung und Interesse sind der primäre Grund

für junge Leute, die ihren Weg in die Binnenschifffahrt finden. Und die angebotenen Praktika erlauben auch jenen einen Einblick in die Branche, die bislang noch gar keine Kontakte oder Erfahrungen hatten.

Neben den Projekten, die die breite Öffentlichkeit nur über Projekte der Verbände erreichen, gibt es aber auch Maßnahmen, mit denen sich Partikuliere und Reeder als Ausbilder und Arbeitgeber positionieren können und müssen. Denn selbst wenn der

Anzeige

Wir halten Ihre Tankmessuhren in Schuss

Großes Ersatzteil-Lager für Krohne Messuhren



Typ:

BM 51

BM 34

BM 24

Optiflex

Optiswitch



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

FS Schiffstechnik
GmbH & Co. KG
Wertstraße 25
47053 Duisburg
+ 49-203/60367-2
+ 49-203/60967-16
E-Mail: fs-schiffstechnik@t-online.de
Internet: www.fs-schiffstechnik.de

Bekanntheitsgrad der Branche steigt, ist jeder Unternehmer sein eigener „Bewerber“ um neue Auszubildende oder Arbeitskräfte. Die Konkurrenz ist groß und mit dem Bekanntheitsgrad steigen die Chancen, sich bei sinkenden Schulabgängerzahlen die geeigneten Bewerber an Bord zu ziehen.

Jugend dort abholen, wo sie Informationen sucht

Besonders das Internet und Social Media bieten Möglichkeiten der Präsentation eigener Leistungen und Angebote, die bislang vor allem in der Personalwerbung zu wenig genutzt werden. „Hier sucht man heute nach detaillierten Informationen“, so Dieter Sicking. Und hier muss man die Leute abholen und begeistern: „Es reicht nicht, eine einfache Stellenanzeige auf seine Seite zu stellen. Ich muss einem Interessenten zeigen, wer ich bin und was ich als Arbeitgeber zu bieten habe.“



Gastgeber der Veranstaltung: Schulschiffkapitän Lothar Barth. Foto: P. Grünendahl

Hans-Günter Portmann, Schulleiter am Schiffer-Berufskolleg, will auch junge Leute ohne Schulabschluss nicht abschreiben: „Wenn wir die qualifizieren, gewinnen wir auch einige engagierte Leute für die Binnenschifffahrt. Und wenn man ihnen eine Chance gibt, werden sie wertvolle Mitarbeiter.“ Ein anderes Problem haben kleine Partikuliere: „Ich bekomme sehr ordentliche Bewerbungen von Mädchen. Die sind besser als die von den Jungs. Aus den Mädchen kann man was machen“, erzählte ein Partikulier. „Ein Umbau meines Schiffes lohnt sich aber nicht mehr“, bedauerte er. Mit einem neuen Schiff (und den entsprechenden Sanitäreinrichtungen) würde er gerne auch junge Frauen ausbilden: „Das ist doch ein Riesen-Potenzial!“ Ein Potenzial, das ihm und einigen anderen kleinen Partikulieren noch entgeht. ■

Geschichten aus der Schifffahrt (XXV)

Normale Talfahrt ...?

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.

Die folgende Geschichte erlebte ich zwar wieder an Bord des Schubbootes "Franz Haniel 11", - sie hat aber nur mittelbar etwas mit der Schifffahrt zu tun.

Am Donnerstag, dem 15. Oktober 1970 fuhrn wir gegen 14:00 Uhr mit dem "Franz Haniel 11" und zwei mit Kalkstein beladenen Schubleichtern davor in Höhe Koblenz Horchheim zu Tal. Nach der, zu dieser Jahreszeit üblichen, morgendlichen Nebelage hatte sich das Wetter zum Mittag hin in einen sonnigen und freundlich-ruhigen Herbsttag entwickelt. Ich saß alleine im Steuerhaus und steuerte den Verband gelassen durch die rechtsrheinische Öffnung der Horchheimer Eisenbahnbrücke zu Tal. (Weil es wichtig ist, für das, was ich in dieser Geschichte erzählen möchte, erwähne ich an dieser Stelle bereits, dass mir bei Annäherung an die Brücke eigentlich nichts Ungewöhnliches an und auf der Brücke aufgefallen war). Normaler Weise nahm die Talfahrt hier den linksrheinischen Bogen, - hier fanden jedoch Bauarbeiten an der neuen Südbrücke statt, (an der Brücke, deren Bau auf tragische Weise mit der Binnenschifffahrt verknüpft ist).

Schreck in der frühen Nachmittagsstunde

Wir waren fast alleine im Revier. Gerade in dem Moment als wir mit „der“ Boot unter der alten Eisenbahnbrücke durchfahren knallte plötzlich irgendetwas aufs Oberdeck. Das war ein richtig heftiger, durchdringender und mit splitterndem Nebengeräusch versehener Mordsbums. Natürlich fuhr mir der Schreck

in die Glieder. Noch bevor ich mich umsah, um den Grund dieses Geschehens zu erblicken, schossen mir etliche Gedanken durch den Kopf. Was war geschehen? Wir hatten einen mittleren Wasserstand am Pegel Koblenz, was bedeutete, dass die Brückenöffnung hoch genug für unseren Dampfer sein musste. Hatte ich vielleicht etwas übersehen, etwas das unter der Brücke hing oder sonst wie dort befestigt war, vielleicht einen Montagesteg oder so? Nee, - Quatsch da war doch nix.

Ich spähte vorsichtig, (ich war noch der Meinung ich hätte mir irgendetwas an der Boot abgefahren und erwartete den entsprechenden Anblick) nach achtern aus dem Steuerhausfenster und sah zunächst eine Menge grünlicher Scherben zwischen den beiden Schornsteinen auf dem vor einer Woche erst mit grauer Decksfarbe gestrichenen Oberdeck liegen. Ah! So eine Scheiße, - da hat uns doch irgend so ein Vollidiot eine Flasche oder was Ähnliches an Deck geschmissen.

Ich griff zum Fernglas, ging aufs Oberdeck hinaus und suchte die Brücke ab, aber ich konnte nichts entdecken. Möglicherweise kam das Wurfgeschoss vom Oberstrom befindlichen Fußgängersteg der Brücke und der war von Unterstrom nicht einsehbar. Inzwischen waren der Alte, der Maschinist, die Matrosen und unser Schmelzer auf der Brücke bzw. dem Oberdeck eingetroffen. Alle hatten von dem Knall was mitbekommen und schauten sich nun die Bescherung an.

Tragik des Geschehens

Unser Maschinist entdeckte einen Flaschenhals, von einer Weinflasche offensichtlich, und unser Benjamin an Bord, der Schmelzer, (ich nenn' ihn mal „Jo“) fand, und hier fing die Sache an interessant, bzw tragisch zu werden, einen weißen mit Schullineatur versehenen etwas aufgeweichten Zettel auf dem noch deutlich lesbar in einer Art Kinderschrift ungefähr, (soweit ich es noch zusammen kriege) folgender Wortlaut zu lesen war: Wer das findet soll wissen. Ich kann nicht mehr leben und das sind meine (so geschrieben) Scheißeltern in Schuld. Erst kloppen sie sich – dann gehen sie auf mich los; sie schreien, ich wäre nix wert, und mein Lehrer hält denen bei. Ich geh'

jetzt da hin, wo's mir besser geht, - Tschüss, euer Ralf.

Kaum war dieser Zettel vorgelesen, hing ich auch schon am Telefon: Koblenz Radio, Koblenz Radio bitte kommen für die DA 5096 den "Franz Haniel 11", bitte verbinden sie mich mit der Polizei in Koblenz, - es ist dringend. Es ging schnell. Binnen zwanzig Sekunden hatte ich den Beamten am Rohr. Ich versuchte so klar und präzise und zügig zu erklären wie es mir möglich war: Was wann und wo und wie geschehen ist wollte der Polizeibeamte wissen und wer wir sind usw. Gleichzeitig leitete er schon die Fahndung nach dem Zettelschreiber und möglichen jugendlichen oder gar kindlichen Suizidanten ein. Er versprach mir, d.h. uns zu benachrichtigen, was aus der Sache geworden sei.

Wir fuhren weiter zu Tal um unsere Kalksteinbargen nach Neuwied zur Fa. Dyckerhoff zu bringen, diskutierten aber heftig und emotional über den Vorfall. Mehrfach wurde die Frage aufgeworfen: Was muss in einem jungen Menschen, in einem Kind womöglich vorgehen, damit es sich zu einer solchen Handlung veranlasst sieht? Das klingt jetzt, wo ich es im Nachhinein formuliere, irgendwie blöd. Eigentlich hatten wir uns die Frage einfacher gestellt: Was ist da im Umfeld des Kindes passiert? Einige von uns an Bord des "Franz Haniel 11" waren Familienväter und äußerten sich ziemlich entsetzt über dieses Ereignis.

Nachdem wir unsere Schubleichter in Neuwied abgelegt und die Leeren aufgepackt hatten und gerade die Bergfahrt antreten wollten, wurden wir über (damals noch) UKW-Kanal 13, Schiff-Schiff-Funk von der WSP Neuwied angesprochen: „Schubboot "Franz Haniel 11" hier ist die WSP 11 von Neuwied, wo seid ihr gerade? Wir sind am Pionierhafen Neuwied und wollen gerade zu Berg fahren. Wartet bitte einen Augenblick, wir sind gleich bei euch; wir haben wegen der Sache in Koblenz einpaar Neuigkeiten für euch.“

Noch mal gutgegangen?

Etwa fünf Minuten später stiegen zwei Beamte der WSP Neuwied zu uns über und wurden von Schorsch* auf

Steuerhaus geleitet. Wer konnte an Bord, folgte ihnen.

Die beiden Polizeibeamten nahmen Platz, einer schlug eine Kladde auf und sagte: Ich les' mal vor, was uns die Kollegen von Koblenz vor ca. einer halben Stunde sinngemäß mitgeteilt haben. Die angegebene Örtlichkeit wurde unmittelbar nach Fahndungs- bzw. Einsatzlösung angefahren. Auf dem Fußgängersteg der Horchheimer Eisenbahnbrücke befanden sich ungefähr in der Mitte des rechtsrheinischen Brückenbogens mehrere Personen. Dabei handelte es sich um drei Bauarbeiter, die am Bau der Südbrücke arbeiten und um zwei Kinder, - ein elfjähriges Mädchen und ein neunjähriger Junge. Der Junge steckte irgendwie im Geländer der Brücke fest.

Der Junge habe versucht, so die Bauarbeiter, nachdem zunächst noch ein ziemlich großes Schiff vorbei gefahren sei, auf das Geländer der Brücke zu klettern. Auch hatten sie beobachtet, dass der Junge offenbar mehrere Sachen, u.a. seinen Schulranzen über das Geländer geworfen habe.

Da sie die Situation als bedrohlich ansahen, wären sie sofort ohne lange zu überlegen in Richtung des Jungen gestartet. Während sie von der linksrheinischen Seite losliefen sei von rechts das junge Mädchen laut schreiend angerannt gekommen und wäre bei dem Jungen zu Boden gesunken. Es

stellte sich heraus, dass der junge Mann bei dem Versuch auf das Geländer zu steigen mit seinem Knie zwischen die Brückenstäbe geraten sei und zwar so weit, dass er bis zu seinem Oberschenkel darin fest steckte. Von der eintreffenden Feuerwehr wurde der Junge schließlich aus seiner Lage befreit. Zu diesem Zeitpunkt zeigte er keine Absicht mehr, sich das Leben nehmen zu wollen. Er wurde jedoch vorsorglich in ärztliche Obhut überstellt. Bei der jungen Dame handelt es sich um seine Halbschwester. Ihr gegenüber muss sich der Junge so geäußert haben, als wolle er für immer verschwinden, er sei an allem Schuld.

Aufgrund der Meldung über den Fund und den Inhalt des Zettels, der von der Schiffsbesatzung gefunden wurde, werden in Bezug auf die Eltern der Kinder und in deren Umfeld weitere Ermittlungen vorgenommen.

Die Beamten wollten dann noch den Zettel haben und vernahmen mich als Zeugen zu der Sache. (So lernte ich dann eigentlich zum ersten Mal Teile wasserschutzpolizeilicher Arbeit kennen – später wurde das ja bekanntermaßen mein täglich Brot).

Mir hat dieses Erlebnis lange Zeit keine Ruhe gelassen. Ich wollte unbedingt herausbekommen, was aus dem jungen Mann geworden ist. Ich habe leider, trotz intensiver Bemühungen nichts mehr von ihm erfahren.

* Namen, wie immer geändert

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



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



CARL REHDER GRUPPE

Die CARL REHDER GRUPPE erweitert ihr Angebot für den russischen Markt. Um der immer stärker steigenden Nachfrage nach den Dienstleistungen der zur CARL REHDER GRUPPE gehörenden Firmen aus dem russischen Schifffahrts- und Versicherungsmarkt gerecht zu werden, wurde am 16. Juni 2011 im Beisein russischer, niederländischer und deutscher Gäste feierlich die Gründung der JMS JOINT MARINE SERVICE RUS LLC und die Eröffnung des Moskauer Büros der Firma begangen.

Mit der Gründung eröffnet sich für westliche Lieferanten und Investoren und für russische Versicherer die Möglichkeit sowohl im Schadenfall, als auch bei der Risikobewertung und Versicherung nicht nur direkt,

ohne den Umweg über Deutschland machen zu müssen, auf die Expertise und den Service der Fachleute der JMS JOINT MARINE SERVICE GBMH zurückgreifen zu können, sondern gleichzeitig auch die Expertise der russischen Mitarbeiter in Moskau nutzen zu können.

Die Mitarbeiter der CARL REHDER GRUPPE stehen Ihnen unter der unten genannten Telefonnummer gern für weitere Informationen jederzeit zur Verfügung.

CARL REHDER GRUPPE
Lindhorster Straße 4
21218 Seevetal (Hittfeld)
Tel.: 04105 77028-0
Fax: 04105 77028-18
info@carl-rehder.de, www.carl-rehder.de

Versicherungs-Spezialist für die Binnenschifffahrt: esa EuroShip

Anforderungen an den Haftpflicht-Versicherungsschutz für die Binnenschifffahrt

Das Schiff ist der Betriebsmittelpunkt eines Binnenschiffers. Die Betriebsfähigkeit des Schiffes aufrecht zu erhalten ist das A und O, sowohl für den Partikulier als auch für den Reeder. Nur wenn das Schiff in Betrieb ist, kann es Einnahmen erzielen. Und die Einnahmen sollen auch auf Dauer gesichert sein.

Damit die dauerhafte Leistungsfähigkeit des Schiffes und damit auch die dauerhafte Einnahmesituation gegeben ist, sind entsprechende Planungen und Vorsorgemaßnahmen erforderlich. Dies sind sicherlich neben einer regelmäßigen Pflege und Instandhaltung auch etwaige Reparaturen oder Investitionen am Schiff. Diese lassen sich zunächst durchaus planen und kalkulieren.

Aber öfter kommt es anders als man denkt. Trotz noch so umsichtiger Vorgehensweise und vorsorglicher Planung können unvorhergesehene Situationen eintreten, die einiges durcheinander geraten lassen. Dazu gehören insbesondere Unfälle oder Schäden am Schiff die sowohl dem Binnenschiffer selbst oder aber auch Dritten oder der Umwelt Schäden zufügen.

Damit diese nicht planbaren Situationen dennoch die dauerhafte Leistungsfähigkeit des Binnenschiffers nicht gefährden, ist ein optimaler und umfassender Versicherungsschutz erforderlich. Nur ein speziell auf die Anforderungen des Binnenschiffers abgestimmtes Versicherungspaket kann diesen Anforderungen gerecht werden. Der richtige Versicherungsschutz ist somit ein wesentlicher Bestandteil für die dauerhafte Leistungsfähigkeit des Partikuliers oder auch des Reeders.

Ob das Leistungsversprechen des Versicherers auch den tatsächlichen Anforderungen entspricht, stellt sich oftmals erst im Ernstfall – also im Schadenfall – heraus. Umso wichtiger ist es, den Versicherungsschutz bei Spezialisten zu besorgen, die sich tagtäglich mit den Anforderungen und Bedürfnissen der Binnenschifffahrt beschäftigen.

Die esa EuroShip ist der Versicherungs-Spezialist für die Binnenschifffahrt. Als

Kompetenzcenter der Allianz für Schiffsversicherungen beschäftigt sich die esa EuroShip tagtäglich mit den Anforderungen und Bedürfnissen der Binnenschifffahrt. Die gewonnenen Erfahrungen fließen ständig in die Optimierung und Verbesserung der Versicherungsprodukte ein.

Neue Serie

Schiffsversicherung Schiffsfinanzierung

In einer neuen Serie werden wir an dieser Stelle künftig wichtige Unternehmen aus den Bereichen der Schiffsversicherung und der Schiffsfinanzierung vorstellen. Dabei werden innerhalb der Porträts auf die fachlichen Spezialitäten und die Leistung der Unternehmen für die Binnenschifffahrt eingegangen. Den Anfang machen die esa EuroShip und die Carl Rehder Gruppe. *fb*

Haftpflicht-Versicherung

Die Haftung des Binnenschiffers ist vielseitig und komplex. Gerade die Unüberschaubarkeit der Haftungspotentiale stellen an den Haftpflicht - Versicherungsschutz hohe Anforderungen. Neben ausreichenden Deckungssummen muss auch die Komplexität der Haftungen umfassend berücksichtigt werden.

Diese durch den Betrieb eines Binnenschiffs entstehenden Anforderungen an den Haftpflicht-Versicherungsschutz, decken die meisten Versicherungsprodukte in der Regel nicht ab. Die esa bietet für die Binnenschifffahrt mit der T+H - Versicherung einen speziell auf die Anforderungen der Berufsschifffahrt abgestimmtes Versicherungsprodukt, in dem die unterschiedlichsten Versicherungsnotwendigkeiten in einem Produkt vereint werden.

Die Transport- und Haftpflichtversicherung: Alle Risiken, ein Vertrag.

Gleich ob bei einer Schiffskollision ein gegnerisches Schiff beschädigt wird, ein Schleusentor oder eine Spundwand zu Schaden kommt, Ladung verloren geht, Menschen

zu Schaden kommen, ob durch austretendes Gasöl das Gewässer verschmutzt wird, ob Passagiere zu Schaden kommen oder gar die Behörde verlangt, das gesunkene Schiff zu heben. Sämtliche schiffsbezogenen Haftungsrisiken werden bei der esa in einem Vertrag zusammengefasst.

Regelmäßige Presseberichte machen das mögliche Schadensmaß deutlich. Dabei erreichen die verursachten Sachschäden leicht sechsstellige Beträge und die Entsorgung der Ladung, die Bergung des gesunkenen Schiffes oder die Beseitigung Gewässerverschmutzung oder Renaturierung der verunreinigten Gewässerregionen führt den Verursacher oft an finanzielle Belastungsgrenzen.

Wichtig ist es, seine Risiken zu kennen und sich gegen ihre Folgen abzusichern. esa Euroship und mit ihr die Allianz setzt mit ihrer Transport- und Haftpflichtversicherung genau an dieser Stelle an: Risiken für den Binnenschiffer sichtbar machen und eine überzeugend klare und grundsätzliche Lösung anbieten. In diesem Zusammenhang bietet die esa Transport- und Haftpflicht-Versicherung beispielsweise auch die Einbeziehung schiffsbezogener Haftpflichtrisiken wie Anlegestege, Fahrkartenhäuschen oder das Büro des Partikuliers an Land. Auch betriebsbedingte Landgänge der Schiffsbesatzung und der Autokran sind mitversichert.

Die esa Allianz gewährleistet verlässliche Ansprechpartner ganz in der Nähe des Kunden und sichert alle potentiellen Risiken in einem übersichtlichen Vertragswerk ab. Und das zu günstigen Prämien und niedrigen Selbstbehalten. Als optimale Ergänzung zur Kaskoversicherung setzt die esa T+H - Versicherung dabei auf auskömmliche Deckungssummen je Schiff.

Alle diese Innovationen und Produktvorteile sind für Güterschiffe, Fahrgastschiffe, Fähren, Arbeitsschiffe, Schwimmbaggereien und ähnliche Objekte abrufbar. Weitere Informationen und eine persönliche Beratung bieten die esa-Allianz-Spezialisten, bundesweit, die unter www.esa-allianz.de angefordert werden können. ■

Experten, die Antworten für Sie haben.

Marine Assekuranz GmbH Versicherungsmakler - P&I Representative

Gotenstraße 17 · 20097 Hamburg
Tel.: +49 40 23 50 6-0 · Fax: +49 40 23 50 6-134

underwriting@marine-assekuranz.de
www.marine-assokuranz.de



Ihr Partner für Schiffs- und Transport-Versicherungen weltweit

- P&I Versicherung
- Kaskoversicherung (für See- und Binnenschiffe)
- Crewversicherung
- Maschinenbruchversicherung
- Loss of Hire (Betriebsausfallversicherung)
- Basiskrieg und Kidnap & Ransom Versicherung
- Streik- und Zeitverlustversicherung
- Containerversicherung (Kasko und Haftpflicht)
- Transport- und Spezialrisiken
- Fracht und Bunkerversicherung
- u.v.m.

OTTO MAURER ASSEKURANZMAKLER GMBH



Kompetenz und Erfahrung

*Der Spezialist in Versicherungsfragen
der Binnenschifffahrt, Baustoffindustrie
und Bauwirtschaft*

August-Hirsch-Str. 10
47119 Duisburg
Telefon +49 203 / 80896-0
Telefax +49 203 / 88993

Am Borsigturm 15
13507 Berlin
Telefon +49 30 / 43607979
Telefax +49 30 / 43657860



eMail: berlin@maurer-assekuranz.de • eMail: duisburg@maurer-assekuranz.de
www.maurer-assekuranz.de



Ludwig Harms Finanzdienstleistungen e.K.

- Finanzfachberater für Binnenschifffahrt
- Binnen- und Küstenmotorschiffsfinanzierungen
- Bereederung von Binnen- und Küstenmotorschiffen
- Existenzgründungen und Partikulierbetreuung

Mühlenstraße 9 D-26931 Elsfleth Tel.: 0049-4404-98 95 50-0 info@harms-finanzdienstleistungen.de
Fax: 0049-4404-98 95 50-30 www.harms-finanzdienstleistungen.de

Ihr Multiplikator für die Binnenschifffahrt

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Scheidtstraße 6 Tel. +49 (0)211 - 383 683
40239 Düsseldorf Fax +49 (0)211 - 383 684
f.barg@schifffahrt-online.de Mobil +49 (0)170 - 485 15 05

Ihre Anzeigenberater

in Deutschland

in Österreich

Michael Spahn
Hafenstrasse 9, 55118 Mainz
Telefon: 06131 / 62 74 626
Telefax: 06131 / 27 56 164

Peter Baumgartner
Novemberstraße 30
9300 St. Veit/Glan
Tel. +43 (0) 6642634362
Fax +43 (0) 4212 475 36

m.spahn@schifffahrt-online.de

IBBS@a1.net

fincoss ship finance



Finanzierungslösungen für:
- Trockenfrachtschiffe
- Tankschiffe (ein- und doppelhüllig)
- Fahrgastschiffe

Ihr Berater: Bruno Kulinsky
Mail: b.kulinsky@fincoss.de
Mobil: 0049 171 3868738
Web: www.fincoss.de/shipfinance

Versicherungsbedingungen und -prämien sind auf die Zielgruppe zugeschnitten

Die Carl Rehder Gruppe, - international ausgerichteter Spezialversicherer

Das Unternehmen Carl Rehder ist ein Spezialversicherer für die Schifffahrt, das auf eine annähernd 90-jährige Erfahrung in dieser Branche zurückgreifen kann. Im Jahre 1920 wurde das Unternehmen als Versicherungs- und Schiffsmaklerfirma von Carl Rehder, dem Sohn eines Reeders, in Hamburg gegründet. Bis 2005 handelte es sich um ein familiengeführtes Unternehmen, welches zunächst von der Familie Rehder und nachfolgend von der Familie Bernard geleitet wurde. Das Tätigkeitsgebiet lag schwerpunktmäßig im lokalen Bereich. Heute hingegen ist die Firma Rehder international, insbesondere jedoch auf Europa ausgerichtet, als Versicherungsmakler für die Schifffahrt tätig.

Das inzwischen in Seevetal ansässige Unternehmen befindet sich seit 2005 im Eigentum von Wolfgang Schendel, Reinhard Jürgens und Dirk Muhle. Diese haben die Carl Rehder GmbH und ihre Tochterunternehmen in nur wenigen Jahren zu einem Spezialversicherungsmakler für Versicherungen ausgerichtet, welche schwerpunktmäßig auf die Schifffahrt zugeschnitten sind. Konzentrierte sich das Geschäft zuvor auf die Seeschifffahrt, ist heute auch der Bereich der Binnenschifffahrt von großer Bedeutung geworden. Die Kunden von Rehder sind mittlerweile in mehr als zehn europäischen Ländern ansässig.

Um die Betreuung der Kunden aus den Beneluxländern und Frankreich zu optimieren, entstand als Tochterunternehmen die Carl Rehder Nederland B.V., die im niederländischen Zwijndrecht ansässig ist. Unter der Leitung von Wolfgang Schendel sind hier derzeit drei Mitarbeiter tätig.

Parallel dazu entstand im bayrischen Amberg eine Repräsentanz, die von einem festangestellten Mitarbeiter besetzt ist. Des Weiteren ist in Regensburg ein freier Mitarbeiter ansässig, der den Bereich der Donauanrainerstaaten betreut. Durch diese örtliche Nähe zum Donauraum ist von hieraus eine Optimierung der Neukundenbetreuung geschaffen.

Auf Grund des räumlich stark ausgedehnten Geschäftsbereiches legt das Unternehmen

bei der Neueinstellung von Mitarbeitern neben der fachlichen Qualität auch auf die sprachlichen Qualifikationen großen Wert. Durch die Mehrsprachigkeit der Mitarbeiter soll gewährleistet werden, dass die Kunden des Unternehmens Rehder ohne sprachliche Missverständnisse betreut und beraten werden können. Derzeit verfügt die Carl Rehder Gruppe über mehr als 30 fest angestellte und freiberufliche Mitarbeiter.



Wolfgang Schendel (r.) und Dmitry Seligeev, Leiter des Moskauer Betriebes der Carl Rehder Gruppe. Foto: Friedbert Barg

Die Mitarbeiter der Firma bieten für jeden einzelnen Kunden eine speziell zugeschnittene Versicherungslösung an, die sowohl von den Prämien als auch von den Bedingungen auf die individuellen Besonderheiten ausgerichtet ist. Neben der Beratung von Kunden und Nichtkunden ist das Unternehmen Carl Rehder des Weiteren auch als Kapazitätsbeschaffer von Deckungskapazitäten für ausländische Makler tätig.

Im Schadensfall an den versicherten Binn- und Seeschiffen stehen die Experten des Hauses rund um die Uhr, an sieben Tagen der Woche zur Verfügung.

Die weltweiten Versichererkontakte der Carl Rehder Gruppe ermöglichen auf Grund der großen Vielfalt der Anbieter und der damit verbundenen Auswahlmöglichkeiten, die Versicherungskosten zu senken und parallel dazu den Deckungsumfang der Versicherungen für die Kunden zu optimieren. Die Betreuung erfolgt sowohl direkt bei den Kunden vor Ort als auch durch die Zentrale in Seevetal, so dass bei Bedarf umgehend auf die Fachkompetenz der Mitarbeiter zurückgegriffen werden kann.

Für die Kunden aus der Binnen- und Seeschifffahrt hat die Carl Rehder Gruppe Versicherungen entwickelt, welche sowohl von der Prämien- als auch von der Bedingungsseite für dieses Marktsegment zugeschnitten sind. Diese sind u.a. Kaskoversicherungen, Nebeninteressenversicherungen, Kriegsversicherungen, Streikversicherungen, Verdienstausschlagversicherungen, Maschinenversicherungen, Schiffshaftpflicht/P.&I.-Versicherungen sowie Rechtsschutzversicherungen. Für Kunden des Hauses, die im Bereich Schiffbau tätig sind, werden Baurisikoversicherungen für Schiffsneubauten, Werftshaftpflichtversicherungen sowie Contract Frustration Versicherungen angeboten. Hinzu kommen Versicherungen für das Gebiet der Warenversicherung und der Versicherung von Expeditionen, für die Spezialprodukte wie beispielsweise Transportwarenversicherungen und Expeditionshaftpflichtversicherungen aller Art angeboten werden.

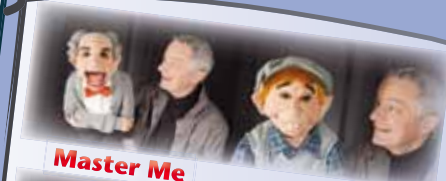
Seit dem Juli 2011 expandiert die Seevetaler Carl-Rehder-Gruppe nun auch in Russland. JMS Joint Marine Service Rus Llc. heißt das neue Unternehmen, mit dem die Carl Rehder GmbH seitdem in der russischen Hauptstadt vertreten ist. Mit der Neugründung in der Russischen Föderation haben sich die Carl-Rehder-Gruppe und die Moskauer JMS eine anspruchsvolle Aufgabe gestellt. So wird die JMS - mit ihrem Generaldirektor Dmitry Seligeev an der Spitze - zum einen russische Versicherungsgesellschaften 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. J.K./fb ■

Glückauf-Halle
Luisenstraße 39 · Duisburg-Homberg

Ball der Schifffahrt Duisburg 2011

Samstag, 12. November 2011
Einlass 19:30 Uhr · Beginn 20:00 Uhr



Master Me

www.masterme.de



www.freieschwesternduisburg.de



Don

Clarke

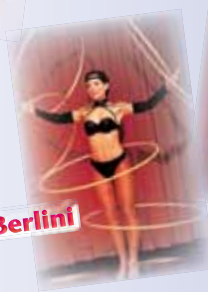
www.donclarke.de

Die Tobis



www.tomtommes.de

Claudia Berlini



www.aldente-musik.de



Master Me

Conference
Aus dem Bauch heraus

Freie Schwestern Duisburg
Die verrückteste Show seit dem Sündenfall

Don Clarke
a »Natural Born Comedian«
absolute british

Die Tobis
Kaskadeure von Weltformat

Claudia Berlini
Die Herrin der Ringe

al dente
Tanzen Sie mit al dente
einmal um die Welt

Seatrade 2011 Hamburg

Seatrade Europe gastiert zum 6. Mal in Hamburg

Sehr gute Aussichten für See- und Flusskreuzfahrten

Von Stefanie Lehnert

Bereits zum sechsten Mal kam die Seatrade Europe, die inzwischen wichtigste Kongressmesse für die Kreuzfahrtindustrie, vom 27. – 29. September in die Elbmetropole Hamburg. Zweihundertfünfzig Aussteller aus fünfzig Ländern waren auf dem Fachkongress vertreten. Reiseveranstalter, Reedereien, Fremdenverkehrsämter und Werften waren genauso präsent wie Schiffsausrüster, Getränke- und Lebensmittellieferanten und Tourismusorganisationen. Sie alle boten Interessenten jede Menge Informationen, Broschüren und fachliche Beratung an. Aber auch Newcomer wie zum Beispiel die Firma Dalebrook, die Küchenutensilien aus reinem Melamin herstellt, waren vertreten. Die Seatrade Europe ist sowohl für Neueinsteiger als auch für etablierte Unternehmen ein wichtiges Event, um Produkt und Dienstleistungen anzubieten und Kontakte zu knüpfen. Besonders in Europa verzeichnet die Branche ein

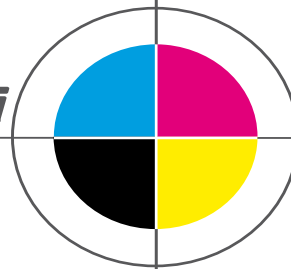
überdurchschnittliches Wachstum. Dreißig Prozent aller Kreuzfahrtpassagiere kommen inzwischen aus Europa, sagte Christopher Hayman, Geschäftsführer Seatrade Communications Ltd.

„Keine andere Reisebranche verzeichnet so starke Zuwächse wie der Kreuzfahrttourismus“, bestätigte auch Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress GmbH auf der Pressekonferenz am Montag im Vorfeld der Veranstaltung. Die wachsenden Besucherzahlen des Fachkongresses machen das steigende Interesse für See- und Flusskreuzfahrt deutlich. In diesem Jahr wurde ein Besucherplus von 30 Prozent verzeichnet. Über viertausend Besucher kamen zur Seatrade Europe nach Hamburg. Deutschland steht in Sachen Kreuzfahrt nach England europaweit an zweiter Stelle, weltweit nach England und Amerika auf Platz drei. „Die Deutschen hatten nie so viel Geld wie im Moment“, sagte Richard J. Vogel, Geschäftsführer TUI Cruises GmbH, „sie

kaufen nicht jedes Jahr einen neuen Fernseher, sondern kreuzen lieber. Im Gegensatz zu anderen Industrien können sich die Buchungsbücher der Reedereien sehen lassen“. Das Wachstum der

Branche sei stabil, sagte der TUI-Chef, und obwohl sich ein leichter Trend zu kürzeren Reisen abzeichne, dauere die durchschnittliche Reise immer noch 9,3 Tage. Besonders Themenreisen würden immer beliebter. Hier kämen die Gäste in erster Linie wegen des Themas, und entdeckten oftmals erst dann ihr Interesse an Schiff und Wasser. „Eine vorausschauende Planung ist wichtig, damit ein neu gebautes Schiff auch in zehn Jahren noch in jeder Hinsicht „up to date“ ist“ erklärte Richard J. Vogel, die eigentliche Botschaft laute aber, dass Wachstum und Nachhaltigkeit und der Respekt vor der Umwelt Hand in Hand gehen können. Umweltschützer bemängeln, dass die Hochseereisen noch immer mit giftigem Schweröl betrieben werden und selbst im Standby am Kai genauso viel Strom wie eine Kleinstadt verbrauchen. In der Flusskreuzfahrt liegt Deutschland unbestritten an erster Stelle. Flusskreuzfahrten werden immer häufiger gebucht, das bewies auch das Interesse am Rivercruise Day, der am Mittwoch zum ersten Mal stattfand.

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

„Rund 430.000 Deutsche haben 2010 eine Flusskreuzfahrt gemacht“, erklärte Helge H. Grammerstorf, Managing Director der SeaConsult HAM GmbH und Vizepräsident der IG RiverCruise, der Interessengemeinschaft der führenden europäischen Flusskreuzfahrtreedereien. Die Flusskreuzfahrt stellt eine attraktive Alternative zur Seekreuzfahrt dar. 25 neue Schiffe sollen bis 2014 fertig gestellt sein. Diese werden neuerdings nicht mehr nur von den Reedereien finanziert, sondern, wie in der Handelsschifffahrt schon länger üblich, zu einem Viertel über sogenannte Publikumsfonds.

Flusskreuzfahrten waren lange als „Seniorenreisen“ verpönt. Doch dem Klischee zu Trotz gibt es immer mehr jüngere Leute, vor allem Familien, die eine Flusskreuzfahrt buchen. Besonders die Schiffe der A-Rosa-Flotte tragen entscheidend dazu bei, dass der Flusskreuzfahrtmarkt für ein jüngeres Publikum zugänglich wird. So verwundert es nicht, dass A-Rosa auf der Seatrade Europe mit dem Koehlers Guide Kreuzfahrten für besondere Leistungen in der Kategorie Flusskreuzfahrt ausgezeichnet wurde. A-Rosa ist auf die Donau, Rhone und Saone, Rhein, Main und Mosel spezialisiert und wurde von Oliver P. Müller, Herausgeber des Koehlers Guide Kreuzfahrten, besonders auch für die zahlreichen Alleinstellungsmerkmale wie Ausflugsangebote, Kulinarische Vielfalt und den Spa-Bereich gelobt. „Die Flusskreuzfahrt ist sozusagen die Nische in der Nische“, sagte Helge H. Grammerstorf, „Flusskreuzfahrtschiffe haben zwar nicht so viel Raum zur Verfügung wie Hochseeschiffe, aber viele interessante, kulturelle Städte liegen an Flüssen und sind toll zu bereisen. Außerdem sind die Flusskreuzfahrtschiffe heute sehr viel besser als früher, die Kabinen sind deutlich größer und sind mit Bad, Dusche, Toilette usw. ausgestattet. Die meisten Passagiere kommen aus Deutschland, aber auch aus England, Übersee und zunehmend auch Neuseeland und Asien“.

Die Branchenvertreter blicken positiv in die Zukunft. Laut Deutschem Reiseverband zeichnete sich ein Plus von 9,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr ab. Lars M. Clasen, Geschäftsführer A-Rosa Flussschiff GmbH, geht von einem deutlichen Wachstum in den nächsten fünf Jahren aus. Auch wenn die Flüsse der Größe der Schiffe enge Grenzen setzen, würden doch für einige bestimmte Routen in Zukunft größere Schiffe gebaut und somit gäbe es dann auch erschwinglichere Flusskreuzfahrten.

Auch Werner Twerenbold, CEO Twerenbold Reisen AG, schließt sich der positiven Pro-



Für die Restaurant-Ausstattung der Kreuzfahrtschiffe präsentierte die Firma Dalebrook ihr neuentwickeltes Melamin-Geschirr. Foto: Stefanie Lehnert

gnose an. „Wichtig ist, dass die Anbieter sich immer wieder innovative Geschäftsmodelle einfallen lassen, insbesondere die Kombinationen Flusskreuzfahrt / Kultur oder Musik, Flusskreuzfahrt / Wandern oder Gourmetreisen auf dem Fluss sind besonders beliebt. Um eine möglichst große Kontrolle über die Qualität zu erzielen, haben wir uns entschlossen, eine eigene Flusskreuzfahrtschiff-Flotte aufzubauen“, so Werner Twerenbold, „es wäre schön, demnächst ökologische Flusskreuzfahrtschiffe zu bauen, die in Zukunft durch Solar angetrieben würden“.

Torstein Hagen, Viking River Cruises AG, sieht die Entwicklung ebenfalls positiv, geht aber davon aus, dass es, ähnlich wie in der Hochseekreuzfahrt, zu einer Konsolidierung größerer Gesellschaften kommt.

Ekkehard Beller, Inhaber und CEO nickotours GmbH, prognostiziert ein ebenso stetiges Wachstum der Branche. „Wir haben überhaupt keinen Grund, daran zu zweifeln, dass sich der Trend zur Flusskreuzfahrt

fortsetzen wird. Wachstumsraten von fünf bis zehn Prozent pro Jahr sind durchaus für die nächsten fünf Jahre zu erwarten. Wir haben festgestellt, dass Gäste von Flussreisen glückliche Gäste sind und regelmäßig wieder kommen.“

Die Seatrade Europe 2011 war ein voller Erfolg. „Unsere Aussteller berichten von ausgezeichneten Kontakten, die sie hier knüpfen konnten“, berichtete Bernd Aufderheide, „neue Akzente haben wir mit dem ersten Supplier Workshop und der Newcomers' Area gesetzt, die vom Markt hervorragend angenommen wurden. Allein beim Supplier Workshop haben sich über 120 Lieferanten in Speed Datings den Chefeinkäufern der weltweit führenden Werften der Kreuzschiffahrtsbranche Fincantieri, Meyer und Neptun Werft sowie STX France vorgestellt und berichten von sehr guten Gesprächen, die ihnen den Weg in die Kreuzfahrtbranche geebnet haben“.

Anzeige

ÖSWAG
WERFT LINZ

ÖSWAG Werft Linz AG Nfg. GmbH & Co KG
A - 4010 Linz, Hafenstrasse 61, Postfach 45, Österreich

Telefon: +43 70 76-56 - 0
Fax: +43 70 76-56 - 200
e-mail: office@oeswag.at
homepage: www.oeswag.at

Aufwändiger Schwerlasttransport

Zwei Großbehälter reisen auf der Saale durchs Land

Die Saale ist in den vergangenen drei Tagen wieder ihrer Bestimmung als zukunftsweisender, alternativer Transportweg gerecht geworden. Ein von der Deutschen Binnenreederei durchgeführter Schwerlasttransport brachte zwei Industriegroßbehälter von Fürstenwalde an der Spree bis nach Pfützthal.

Transportiert wurden die zwei 105-Tonnen-Kolosse auf zwei 94 Meter langen und 8,20 Meter breiten Schubschiffen. Wegen der derzeitigen Fahrrinntiefe von bis zu 2,40 Meter auf der Elbe und etwa 2,06 Meter auf der Saalestrecke 2 (von Calbe bis zur Elbemündung) konnten die beiden Schubverbände ohne Probleme von der Elbe in die Saale fahren. Die Saalestrecke 2 ist jahreszeitenbedingt eine Problemstrecke, da die Saale hier im Sommer oft nicht tiefer als 1,40 Meter ist. Derzeit ist die Nutzung der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt auf Elbe und Saale gut möglich.

Der Weg der beiden Schubverbände führte von Fürstenwalde unter anderem über den Oder-Spree-Kanal, den Teltowkanal, die Havel, den Elbe-Havel-Kanal, die Elbe und die Saale bis nach Pfützthal. Die Schiffe legten mehr als 300 Kilometer zurück und passierten ein Dutzend Schleusen. Heute sollen beide Schiffe an der Anlegestelle Pfützthal entladen und für den Straßentransport bis nach Schkopau auf Spezialfahrzeuge umgeladen werden. Gegen 19 Uhr soll sich der Schwerlastkonvoi laut Polizei in Bewegung setzen. Für das letzte Wegstück müssen Straßen gesperrt und die Leitungen an Bahnübergängen mit elektrifiziertem Betrieb unterquert werden.

Ein Umladen im Hafen Halle ist nicht möglich, weil die Spezialfahrzeuge dann durch die Stadt fahren müssten. Die überwiegend in den neuen Bundesländern eingesetzten Schubleichter der Deutschen Binnenreederei sind wegen ihrer hohen Tragfähigkeit bei einem relativ geringen Leertiefgang besonders für die

Transporte auf Elbe und Saale geeignet. Die bei diesem Schwerlasttransport eingesetzten Schubverbände hätten nach Angaben der Deutschen Binnenreederei unter den derzeitigen Bedingungen jeweils 700 Tonnen laden können.

„So könnte beispielsweise Massengut aus dem Bernburger Raum über die Elbe zum Wasserstraßenkreuz Magdeburg und von dort auf dem Kanalnetz nach Duisburg oder Hamburg transportiert werden“, sagt Manfred Sprinzek vom Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt, der auch Mitglied im Saale-Bündnis ist. „Dazu ist aber die vom Bundesverkehrsministerium zugesagte Unterhaltung der Elbe auf eine Tauchtiefe von mindestens 1,60 Meter an 345 Tagen im Jahr und die seit 1992 im vordringlichen Bedarf der Bundesverkehrswegepläne enthaltene Vollendung des Saale-Ausbaus mit dem Saale-Seitenkanal notwendig.“ Für Letzteren wurde gerade eine neue Wirtschaftlichkeitsprüfung in Auftrag gegeben.

Zum Hintergrund: Zu dem unabhängigen und überparteilichen Saale-Bündnis haben sich am 6. August Vertreter unterschiedlichster Interessengruppen zusammengeschlossen,

um sich gemeinsam für die Vollendung des Saale-Ausbaus und gegen die Herabstufung des Flusses zur Rest-Wasserstraße zu engagieren. Sie fordern unter anderem einen vom Bund bereits zugesagten Scopingtermin zum Bau des Saale-Seitenkanals mit einer objektiven Kosten-Nutzen-Analyse. Für die Bündnismitglieder zählen dabei nicht nur die Unternehmen in der Saale-Region, sondern auch die infrastrukturellen und touristischen Entwicklungen, die an die Saale als funktionierende Wasserstraße gebunden sind.

Auf der Internetseite www.saale-buendnis.de kann jeder die Initiative unterstützen und somit für die Saale und die Region stimmen. Mehr als 4500 Menschen haben das bereits getan.

Nach den Plänen des Bundesverkehrsministeriums soll angesichts knapper Kassen nur noch in die für die Binnenschifffahrt wichtigen Wasserstraßen investiert werden, die sich fast ausnahmslos in den alten Bundesländern befinden. Für die Bewertung der Flüsse und Kanäle wird vor allem die auf Schiffen transportierte Gütermenge herangezogen. Experten fordern hingegen, Aspekte wie Verkehrs-, Erschließungs- und Zugangsfunktionen sowie die Wertschöpfung für Wirtschaft und Tourismus stärker zu berücksichtigen. Aktuell gibt es sieben Kategorien – vom Vorrangnetz bis zur Rest-Wasserstraße. Die Kategorie „Rest-Wasserstraße“ sieht weder Ausbau noch Optimierung oder Unterhaltung vor. Der Schleusenbetrieb würde eingestellt und die Schiffbarkeit des Flusses ginge verloren. ■



Ein Schubverband der Deutschen Binnenreederei mit den beiden Großbehältern.

Vom 8. bis 11. November 2011 in den Ahoy-Hallen

Die „Europort 2011“ in Rotterdam will Zukunftslösungen aufzeigen

Die Europort zählt zu den größten maritimen Fachmessen der Welt. Über 30.000 Spezialisten aus allen Bereichen der Schiffbauindustrie kommen vom 8. bis 11. November 2011 nach Rotterdam, um nach neuesten Technologien Ausschau zu halten. Europort bietet eine ausgezeichnete Plattform, Ihre Produkte und Dienstleistungen zu präsentieren. Die internationale maritime Industrie erfordert Lösungen auf den unterschiedlichsten Gebieten. Von Wasser- und Luftemissionen über Personalsicherheit bis hin zum fernbedienten Unterhalt von Maschinenparks. Auf der Messe wie auch in einem ergänzenden Seminarprogramm werden Entwicklungen in den verschiedensten Bereichen ausführlich behandelt. Besucher der Europort 2011 gehen mit neuen Erkenntnissen nach Hause und werden der Zukunft positiv entgegensehen können.

Advanced Technology

Die Niederlande sind weltweit für ihre maritimen Fachkenntnisse, ihre hochkarätigen Technologien und innovativen Schiffswerften bekannt. Daher ist die Europort die Veranstaltung, auf der sich die „Advanced Technology“ trifft. In Zusammenarbeit mit HME veranstaltet die Europort auch 2011 im frei zugänglichen Europort Theater die „Advanced Technology Conferences“. Führende Persönlichkeiten aus dem Marktgeschehen präsentieren in kurzen, dynamischen Workshops aus jedem Sektor die neuesten technologischen Entwicklungen. Nationale und internationale Besucher erhalten hier Gelegenheit, ihr Wissen und ihre Erfahrungen auszutauschen.

Internationale Geschäfte

Wer im internationalen maritimen Markt seine Spitzenposition behaupten will, kann

auf eine Teilnahme an der Europort nicht verzichten. Die Messe bietet vier Tage lang direkten Kontakt zur gesamten maritimen Welt. Die Zahl der internationalen Aussteller und Besucher wächst von Messe zu Messe. Im Jahr 2009 kamen die Besucher aus 86 Ländern, hinzu kamen Handelsmissionen aus Brasilien, China und Panama. Auch auf der Europort 2011 sind wieder viele Länder mit einem nationalen Stand vertreten. Belgien, China, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Korea, die Niederlande, Polen, Rumänien und Spanien.

Route der „grünen Aussteller“

Unternehmen, die auf der Europort Produkte vorführen, die die Umweltbelastung durch Schiffe reduzieren, können sich für die „Grüne Route“ anmelden. Diese Route weist Besuchern den Weg zu den nachhaltigen Produkten aus der maritimen Industrie.

Anzeige

Besuchen Sie uns auch im
Online-Shop!



Motoren Steffens

**Ankauf + Verkauf von DEUTZ und MWM
Industrie- Schiffs- und Gasmotoren**

Motoren + Ersatzteile

z. B. Kurbelwellen, Kurbelgehäuse Pumpen, elektr. Regler u.v.m. | Dieselmotoren von 4 - 5 000 kw | Generatoranlagen von 15 - 2 000 kVA | Ersatzteile im täglichen Versand

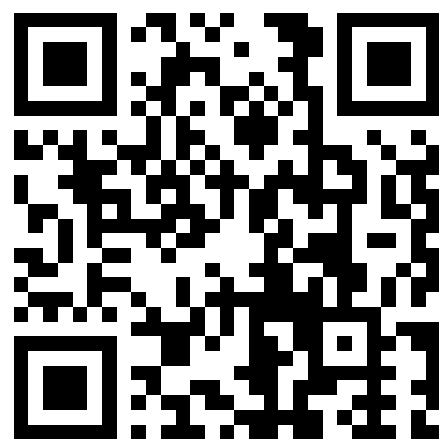
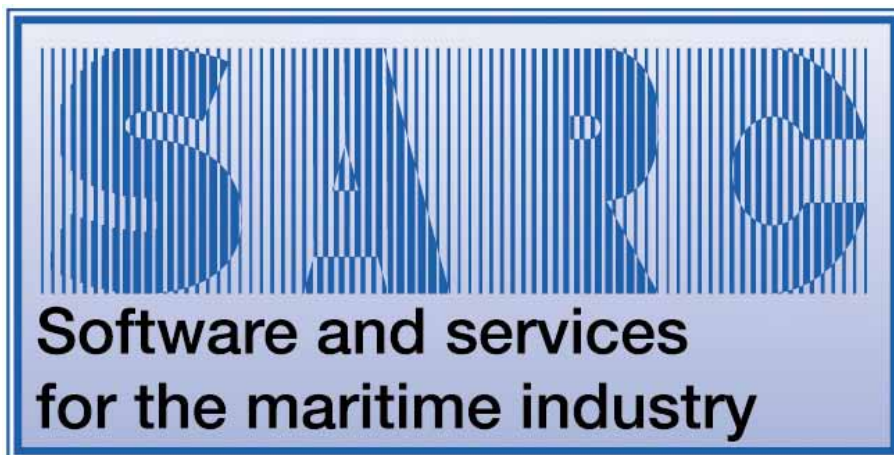






Motoren Steffens GmbH
Geefacker 63
47533 Kleve

Tel.: 0 28 21-71137-0
Fax: 0 28 21-71137-20
Mobil: 01 71-7 66 68 52
info@motoren-steffens.de
www.motoren-steffens.de



Mit LOCOPIAS Schwimmelage und Stabilität berechnen



SARC B.V. entwickelt seit über 30 Jahren Software zur Berechnung von Stabilität und Längsfestigkeit. Zum Beispiel mit dem Programm LOCOPIAS. LOCOPIAS ist eine Beladungssoftware, mit der an Bord des Binnenschiffes die Schwimmelage, Stabilität, Tiefgang und Trimm anhand eines 3D-Modelles berechnen werden kann.

Die Vorteile von LOCOPIAS:

1. Zwischen Tankmesssystem, Produkttabellen und LOCOPIAS kann eine Kuppung hergestellt werden. Auch der Füll-

stand von Trimm tanks kann so lückenlos überwacht werden.

2. Falls es zu einem wirklichen Schaden kommen sollte, kann die Schwimmelage des Schiffes durch den Schiffsführer genau erkannt und entsprechend reagiert werden.
3. Der negative Effekt des Verschiebens von Flüssigkeiten in den Tanks, im Hinblick auf die Stabilität wird genau berechnet. Überkorrekturen gehören dadurch der Vergangenheit an.

LOCOPIAS ist von den wichtigsten Klassifikationsgesellschaften wie Lloyds Register, IVW, Bureau Veritas sowie Germanischer Lloyd genehmigt. Lieferbar ist das Programm in den Sprachen Niederländisch, Englisch und Deutsch.

SARC B.V. ist mit seinem Angebot auf der Messe Europort Maritim/Standnummer 3113 vertreten. Dort wird die Stabilitäts-Software auch praktisch demonstriert und den Kunden vorgeführt.

Besuchen Sie uns auf dem Stand 3113 Halle 3

EUROPORT 2011
 connecting the maritime world
November 8 - 11, Ahoy Rotterdam

SARC B.V.

Brinklaan 109-1 · 1404 GA Bussum · Niederlande

Tel: +31-35 6915024 · Internet: www.sarc.nl · E-Mail: sarc@sarc.nl

CEDA Dredging Days 2011

Die Central Dredging Association (CEDA) veranstaltet während der Europort wieder den angesehenen Kongress CEDA Dredging Days. Der Kongress, der mit einer spezialisierten „Dredging Exhibition“ einhergeht, findet Kongress- und Konferenzzentrum von Ahoy Rotterdam statt. Das Thema des Kongresses lautet: „Dredging and beyond“.

Seeschifffahrt

Die Seeschifffahrt hat sich, unter dem Druck der internationalen Gemeinschaft, mit dem Energieverbrauch und in diesem Zusammenhang der Konzeption von Schiffen befasst. Die Reedereien wollen entsprechend reagieren und werden auf der Europort 2011 nach Anregungen suchen. Auch müssen die vielen Schiffsneubauten aus den vergangenen Jahren unterhalten werden. Möglicherweise wird eine Überholung dieser Schiffe nötig, um den ständig strenger werdenden Vorschriften zu entsprechen.

Binnenschifffahrt

Der Binnenschifffahrtssektor ist stark von der Wirtschaftskrise betroffen. Trotzdem werden noch immer Schiffe gebaut. Die Binnenschifffahrt befasst sich auf dem Gebiet von Emissionen und Nachhaltigkeit mit einer Umgestaltung. Damit will sie dafür sorgen, die sauberste Mobilitätsart im Logistikprozess zu sein. Die Binnenschifffahrt ist die Antwort auf die stark befahrenen Autobahnen. Auch ist die Binnenschifffahrt als Logistikkonzept besonders für andere Teile der Welt wie beispielsweise Asien, Russland und Amerika interessant. Auf der Europort werden diese Überlegungen verdeutlicht, wobei das „Konzept Binnenschifffahrt“ im Mittelpunkt steht.

Besucherbewertung

- 95% der Besucher bewerten die Europort gut bis sehr gut.
- Auch das umfangreiche Messe- und Kongressprogramm wurde von 95% der Besucher als gut bis sehr gut empfunden.
- 94% der Besucher der Europort 2009 geben an, dass sie die Europort 2011 wahrscheinlich oder bestimmt wieder besuchen werden.
- Die durchschnittliche Bewertungsnote liegt bei 7,5 von 10 Punkten.

Herkunft der Besucher nach Marktsegmenten

- Seeschifffahrt 43%
- Binnenschifffahrt 42%
- Offshore 37%
- Baggerindustrie 30%

- Marine 24%
- Arbeitsschiffe 23%
- Spezialschiffe 22%
- Megayachten 16%
- Fischerei 16%

Hohe Besucherqualität

Die Europort wird von maritimen Fachleuten besucht, die bei politischen Entscheidungen, Investitionen und operationellen Prozessen direkt beteiligt sind.

Aussteller 2009

- Zahl der Aussteller: 896
- Prozentsatz internationale Aussteller: 32%
- Länderpavillons: 10

Ausstellerbewertung

- 85% der Aussteller mit dem Ziel neue Produkte und Dienstleistungen einzuführen, ist dieses ganz oder teilweise gelungen.
- 90% der Aussteller mit dem Ziel neue Geschäftskontakte zu knüpfen, ist dieses ganz oder teilweise gelungen.
- 88% der Aussteller sind mit der Qualität der Besucher (sehr) zufrieden.
- 90% der Aussteller mit dem Ziel bestehende Geschäftsverbindungen zu intensivieren, ist dieses ganz oder teilweise gelungen.
- Die durchschnittliche Bewertungsnote liegt bei 7,0 von 10 Punkten.

Aussteller auf der Europort 2009 waren Unternehmen und Lieferanten folgender Branchen:

- Schiffbau, Reparatur und Umbau
- Antriebs- und Manövrierhilfen
- Elektronik, Kommunikation & Navigation
- Mechanische- und Hilfssysteme
- Decks-, Sicherheits- und Spezialinstrumente

Aussteller nach Marktaktivitäten

- Offshore 60%
- Binnenschifffahrt 59%
- Seeschifffahrt 56%
- Baggerindustrie 53%
- Marine 47%
- Fischerei 42%
- Arbeitsschiffe 41%
- Spezialschiffe 37%
- Megayachten 30%

Öffnungszeiten

Dienstag, 8.11.:	10:00 - 18:00 Uhr
Mittwoch, 9.11.:	10:00 - 18:00 Uhr
Donnerstag, 10.11.:	10:00 - 22:00 Uhr
Freitag, 11.11.:	10:00 - 18:00 Uhr

Ruder Propeller



- ▶ 100kW bis 380kW
- ▶ Neue Konstruktion
- ▶ Haupt- und Nebenantrieb
- ▶ Verschiedene Einbauvarianten
- ▶ Klassenzulassungen für Binnen- und Seeschifffahrt



Jastram
manoeuvring competence

Jastram GmbH & Co KG
Billwerder Billdeich 603
21033 Hamburg / Germany
Tel: +49(0)40 / 725 601-0 · Fax: -28
www.jastram-group.com
info@jastram.net

Die Bremer ScanDiesel GmbH hat ihr Vertriebsprogramm erweitert

Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Langlebigkeit sind von Bedeutung

Die ScanDiesel GmbH aus Bremen tritt in Deutschland als erfahrener Importeur für innovative und weltweit anerkannte Dieselmotorentechnik von AGCO Sisu Power (ehemals Sisu Diesel, Valmet), Mitsubishi Diesel Engines, JCB Power Systems und als Servicepartner für Scania Industrie- und Marinemotoren auf.

Zur Erweiterung und Optimierung seines Leistungsspektrums hat das Unternehmen ab sofort auch die Motoren von Moteurs Baudouin im Programm.

ScanDiesel-Produkte, so die Unternehmensleitung, vereinen alle Vorteile der kostengünstigen und modernen Großserienfertigung sowie einer individuellen Lösung für die unterschiedlichsten Einsatz- und Betriebsbedingungen. Der Kunde hat den Vorteil eines umfassenden Produktangebotes und kundenorientierter Dienstleistung.

ScanDiesel ist ein etabliertes Unternehmen in der Antriebstechnik, mit den Schwerpunkten Schiffsantriebsanlagen und Bordstrom, Antriebe für industrielle Anwendungen, non-automotive und stationäre Anlagen. Neben dem Motorenprogramm bietet das Unternehmen Komponenten an, zum Beispiel Motorüberwachungssysteme (ComAp), Motorregelsysteme (GAC), Rückkühlanlagen, Getriebe

und Abgasschalldämpfer, abgestimmt auf die Anforderungen des Kunden.

Für die Marineanwendungen steht eine in sich geschlossene und komplette Palette moderner Dieselmotoren zur Verfügung:

AGCO Sisu Power: 74 – 300 kW
Moteurs Baudouin: 125 – 800 kW
Mitsubishi Diesel Engines: 320 – 3.580 kW

Diese Motoren haben wegen ihrer Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Langlebigkeit einen sehr guten Namen. Eigenschaften, die für die kommerzielle Schifffahrt von entscheidender Bedeutung sind.

Das Motorenprogramm der ScanDiesel GmbH umfasst neben Hauptantriebsanlagen (Motor, drehelastische Kupplung und abgestimmtes Getriebe) auch Motoren für die Bordstromerzeugung, den Antrieb von Hilfs- und Nebenaggregaten sowie für Bugstrahlanlagen, im Bedarfsfall auch komplette Anlagen. Bei den Motoren handelt es sich um wassergekühlte 4-Takt Dieselmotoren. Sie sind klassifizierbar und nach IMO/Marpol, ZKR und EU 97/68 abgaszertifiziert. Je nach Anforderungen können sie mit verschiedenen Kühlsystemen geliefert werden.

AGCO Sisu Power - Serien CTIM, DTG und CTAG

Sisu Power Diesel Motoren werden seit mehr als 60 Jahren im finnischen Linnavuori, Finnland entwickelt und produziert. Die Motoren sind durchweg mit stabilen und durchgängigen Zylinderköpfen und 4-Ventil-Anordnung, die für einen optimalen Gasaustausch sorgen, ausgestattet. Bei den Sisu Power Marinemotoren kommen moderne Common-Rail Einspritzsysteme zum Einsatz, mit denen sich hohe Einspritzdrücke realisieren lassen. Dies führt zu einem effizienten und emissionsarmen Kraftstoffverbrauch. Von diesen Motoren sind weltweit ca. 10.000 Einheiten im Einsatz. Sie sind klassifizierbar und erfüllen selbstverständlich die gesetzlichen Abgasvorschriften der bekannten Institutionen wie IMO/Marpol, ZKR und EU 97/68. Je nach den Anforderungen des Kunden können diese Motoren mit verschiedenen Kühlsystemen geliefert werden.

NEU - Moteurs Baudouin Serien 6W 105M und 6W 126M

Moteurs Baudouin, gilt in Frankreich als Traditionsfirma. Charles Baudouin gründete

das Unternehmen als Fischer um 1910 und begann mit der Entwicklung und der Produktion von Motoren – Schiffsmotoren für Fischereifahrzeuge. 2009 wurde das Traditionsunternehmen von Weichai Power/China übernommen. Ziel ist es, in Frankreich Motoren für verschiedene Anwendungen für den europäischen Markt

AGCO Sisu Power MARINE ENGINES -- Auxiliaries --

Engine type	Leistung	Drehzahl	Zylinder / Anordnung	Bohrung / Hub	Hubvolumen	Zylinderleistung	Kolbengeschwindigkeit	Verdichtung	Mitteldruck	spez. Verbrauch	Abgasemission
	kW / hp	1/min	L-inline V-type	mm/mm	ltr	kW/Zyl	m/s	x:1	bar	gr/kWh	
49 DTG	74 / 101	1.500	4 L	108 / 134	4,9	19	6,7	16,5	-	222	EU97/68
49 DTAG	95 / 129	1.500	4 L	108 / 134	4,9	24	6,7	16,5	-	211	EU97/68
74 DTAG	146 / 199	1.500	6 L	108 / 134	7,4	24	6,7	16,5	-	239	IMO II; EU97/68
49 CTAG	116 / 158	1.500	4 L	108 / 134	4,9	29	6,7	17,5	-	209	EU97/68, CCNRII
49 CTAG	128 / 174	1.800	4 L	108 / 134	4,9	32	8,0	17,5	-	218	EU97/68, CCNRII
74 CTAG	182 / 248	1.500	6 L	108 / 134	7,4	30	6,7	17,5	-	201	IMO II; EU97/68, CCNRII
74 CTAG	200 / 272	1.800	6 L	108 / 134	7,4	33	8,0	17,5	-	212	IMO II; EU97/68, CCNRII
84 CTAG	250 / 340	1.500	6 L	111 / 145	8,4	42	7,3	17	-	199	IMO II; EU97/68, CCNRII
84 CTAG	275 / 374	1.800	6 L	111 / 145	8,4	46	8,7	17	-	216	IMO II; EU97/68, CCNRII

AGCO Sisu Power MARINE ENGINES -- Propulsion --

Engine type	Leistung	Drehzahl	Zylinder / Anordnung	Bohrung / Hub	Hubvolumen	Zylinderleistung	Kolbengeschwindigkeit	Verdichtung	Mitteldruck	spez. Verbrauch	Abgasemission
	kW / hp	1/min	L-inline V-type	mm/mm	ltr	kW/Zyl	m/s	x:1	bar	gr/kWh	
44CTIM-2V	100 / 136	2.200	4 L	108/120	4,4	23	8,8	17,4	-	224	IMO II, EU 97/68, CCNRII
49CTIM-4V	133 / 180	2.200	4 L	108/134	4,9	27	9,8	17,8	-	231	IMO II, EU 97/68, CCNRII
66CTIM-4V	192 / 260	2.200	6 L	108/120	6,6	29	8,8	17,8	-	221	IMO II, EU 97/68, CCNRII
74CTIM-4V	235 / 320	2.200	6 L	108/134	7,4	32	9,8	17,8	-	229	IMO II, EU 97/68, CCNRII
84CTIM-4V	302 / 410	2.100	6 L	111/145	8,4	35,95	10,2	16,7	-	230	IMO II, EU 97/68

zu konzipieren und zu produzieren.

Die Baureihen W105 und W126 werden als Grundmotoren bei Weichai Power, Weifang/ China unter Verwendung europäischer Motorenteknologie (AVL, Bosch) entwickelt und in großen Stückzahlen in modernsten Fabrikationsstätten produziert.

Bei Moteurs Baudouin in Cassis, Frankreich werden diese Motoren nach europäischen Standard zu Marinemotoren weiter entwickelt und gebaut, es sind weltweit ca. 5.000 Stück im Einsatz.

NEU - Moteurs Baudouin - Serie M26.2

Diese Motorenbaureihe wird in Cassis, Frankreich produziert und ist eine konsequente Weiterentwicklung der, vor allem in der Fischerei bekannten Motoren. Inzwischen wurden mehr als 2.500 Motoren ausgeliefert und sind, vor allem in Schiffsanwendungen, weltweit im Einsatz. Diese Motoren erfüllen die Anforderung der bekannten Institutionen wie IMO/Marpol, EU 97/68 und CCNR.

Abhängig vom jeweiligen Lastprofil des Schiffes sind TBO's von 30.000 Betriebsstunden empfohlen. Erfahrungsgemäß werden diese Betriebszeiten sicher erreicht.

Mitsubishi Diesel Engines Serien SA/SB/SR und SU

Die Mitsubishi Marine Motoren werden als Grundmotoren vornehmlich in modernen Werken in Sagamihara/Japan entwickelt und produziert.

MOTEURS BAUDOUIIN MARINE ENGINES -- Auxiliaries --											
Engine type	Leistung	Drehzahl	Zylinder / Anordnung	Bohrung / Hub	Hub volumen	Zylinderleistung	Kolbengeschwindigkeit	Verdichtung	Mittel-druck	spez. Verbrauch	Abgasemission
	kW / hp	1/min	L-inline V-type	mm/mm	ltr	kW/Zyl	m/s	x:1	bar	gr/kWh	
6W 105S	132 / 180	1.500	6 L	105 / 130	6,75	23	9,1	18	15,6	210	IMO
6W 105S	145 / 223	1.800	6 L	105 / 130	6,75	28	10,8	18	14,3	218	IMO
6W 126S	290 / 394	1.500	6 L	126 / 155	11,56	49	9,3	17	20	212	IMO
6W 126S	300 / 408	1.800	6 L	126 / 155	11,56	55	10,9	17	17,3	220	IMO
6 M26.2	328 / 446	1.500	6 L	150 / 150	16	55	9	15	16,4	213	IMO II; EU97/68 IIIA, CCNR II
6 M26.2	368 / 500	1.800	6 L	150 / 150	16	62	9	15	15,3	242	IMO II; EU97/68 IIIA
6 M26.2	404 / 550	1.900	6 L	150 / 150	16	62	9,5	15	15,9	250	IMO II; EU97/68 IIIA
8 M26.2	425 / 578	1.500	8 V	150 / 150	21,2	61	9	14	16,04	210	IMO II; EU97/68 IIIA
8 M26.2	491 / 658	1.800	8 V	150 / 150	21,2	61	9,5	14	15,4	215	IMO II; EU97/68 IIIA
8 M26.2	515 / 690	1.900	8 V	150 / 150	21,2	64	9,5	14	15,3	216	IMO II; EU97/68 IIIA
12 M26.2	655 / 891	1.500	12 V	150 / 150	31,8	55	9	14	16,5	210	IMO II; EU97/68 IIIA, CCNR II
12 M26.2	736 / 987	1.800	12 V	150 / 150	31,8	61	9	14	15,4	213	IMO II; EU97/68 IIIA, CCNR II
12 M26.2	808 / 1100	1.900	12 V	150 / 150	31,8	68	9,5	14	16	213	IMO II; EU97/68 IIIA, CCNR II

MOTEURS BAUDOUIIN MARINE ENGINES -- Propulsion --											
Engine type	Leistung	Drehzahl	Zylinder / Anordnung	Bohrung / Hub	Hub volumen	Zylinderleistung	Kolbengeschwindigkeit	Verdichtung	Mittel-druck	spez. Verbrauch	Abgasemission
	kW / hp	1/min	L-inline V-type	mm/mm	ltr	kW/Zyl	m/s	x:1	bar	gr/kWh	
6W 105M	136 / 185	2.100	6 L	105 / 130	6,75	23	9,1	18	11,8	218	IMO II
6W 105M	168 / 228	2.425	6 L	105 / 130	6,75	28	10,8	18	12,3	225	IMO II
6W 126M	294 / 400	1.800	6 L	126 / 155	11,56	49	9,3	17	16,9	212	IMO II
6W 126M	331 / 450	2.100	6 L	126 / 155	11,56	55	10,9	17	16,4	220	IMO II
6 M26.2	331 / 450	1.800	6 L	150 / 150	16	55	9	15	13,9	213	IMO II, EU 97/68 IIIA, CCNR II
6 M26.2	368 / 500	1.800	6 L	150 / 150	16	62	9	15	15,4	242	IMO II, EU 97/68 IIIA, CCNR II
6 M26.2	368 / 500	1.900	6 L	150 / 150	16	62	9,5	15	14,6	250	IMO II, EU 97/68 IIIA, CCNR II
6 M26.2	404 / 550	1.900	6 L	150 / 150	16	68	9,5	15	16	275	IMO II, EU 97/68 IIIA, CCNR II
8 M26.2	491 / 658	1.800	8 V	150 / 150	21,2	61	9	14	15,4	210	IMO II, EU 97/68 IIIA
8 M26.2	491 / 658	1.900	8 V	150 / 150	21,2	61	9,5	14	14,6	215	IMO II, EU 97/68 IIIA
8 M26.2	515 / 690	1.900	8 V	150 / 150	21,2	64	9,5	14	15,3	216	IMO II, EU 97/68 IIIA, CCNR II
12 M26.2	662 / 887	1.800	12 V	150 / 150	31,8	55	9	14	13,8	210	IMO II, EU 97/68 IIIA
12 M26.2	736 / 987	1.800	12 V	150 / 150	31,8	61	9	14	15,4	213	IMO II, EU 97/68 IIIA, CCNR II
12 M26.2	808 / 1083	1.900	12 V	150 / 150	31,8	68	9,5	14	16	213	IMO II, EU 97/68 IIIA, CCNR II

MITSUBISHI MARINE ENGINES -- Auxiliaries --											
Engine type	Leistung	Drehzahl	Zylinder / Anordnung	Bohrung / Hub	Hub volumen	Zylinderleistung	Kolbengeschwindigkeit	Verdichtung	Mittel-druck	Cycle	Abgasemission
	kW / hp	1/min	L-inline V-type	mm/mm	ltr	kW/Zyl	m/s	x:1	bar		
S12A2-MPTAW	752/1022	1.800	12V	150/160	6,75	23	9,6	15,3	12,8	E2&D2	IMO II
S12A2-MPTAW	828/1126	1.800	12V	150/160	33,96	69	9,6	15,3	12,8	D2	IMO II; EU97/68
S12A2-MPTAW	709/964	1.500	12V	150/160	33,96	59,08	8	15,3	12,8	D2	IMO II; EU97/68
S12R-MPTAW9	840/1142	1.200	12V	170/180	49,03	70	9	14,5		E2&D2	IMO II
S12R-MPTAW5	1120/1532	1.500	12V	170/180	49,03	93	9	14,5	18,1	D2	IMO II; EU97/68
S12R-MPTAW4	1270/1727	1.800	12V	170/180	49,03	105,8	10,8	14,5	16,2	D2	IMO II; EU97/68
S16R-MPTK	1538/2092	1.800	16V	170/180	65,37	96,1	9	14,5	17,2	E2&D2	IMO II
S16R-MPTAW5	1120/1523	1.500	16V	170/180	65,37	70	9	14,5	18,4	D2	IMO II; EU97/68
S16R-MPTAW4	1270/1727	1.800	6 L	170/180	65,37	105,8	10,8	14,5	17,2	D2	IMO II; EU97/68
S6U-MPTK	1150/1564	900	6L	240/260	70,5	191,7	7,8	12,7	21,3	D2	IMO II; EU97/68
S6U-MPTK	1270/1727	1.000	6L	240/260	70,5	211,7	8,7	12,7	21,2	D2	IMO II; EU97/68
S6U-MPTK	1343/1827	1.200	6L	240/260	70,5	223,8	10,4	12,7	18,6	D2	IMO II; EU97/68
S8U-MPTK	1533/2085	900	6L	240/260	94	191,6	7,8	12,7	21,3	D2	IMO II; EU97/68
S8U-MPTK	1693/2302	1.000	6L	240/260	94	211,6	8,7	12,7	21,2	D2	IMO II; EU97/68
S8U-MPTK	1790/2434	1.200	6L	240/260	94	224	10,4	12,7	18,6	D2	IMO II; EU97/68

MITSUBISHI MARINE ENGINES -- Propulsion --											
Engine type	Leistung	Drehzahl	Zylinder / Anordnung	Bohrung / Hub	Hub volumen	Zylinderleistung	Kolbengeschwindigkeit	Verdichtung	Mittel-druck	spez. Verbrauch	Abgasemission
	kW / hp	1/min	L-inline V-type	mm/mm	ltr	kW/Zyl	m/s	x:1	bar	gr/kWh	
S6B3-MPTAW	320/435	2.000	6 L	135/170	14,6	53,33	11,3	14,2	15,6	215	IMO II
S6A3-MPTAW	470/640	1.840	6L	150/175	18,56	78,33	10,7	14,5	14,2	215	IMO II
S6R-MPTAW	470/640	1.600	6 L	170/180	24,54	78,33	9,6	14	14,22	219	IMO II, EU 97/68, CCNR II
S12A2-MPTAW	701/953	1.940	12V	150 / 160	33,96	58,42	10,3	15,3	12,8		IMO II, EU 97/68, CCNR II
S12R-MPTAW	940/1278	1.600	12V	170 / 180	49,03	78,33	9,5	14,5	14,4		IMO II, EU 97/68, CCNR II
S16R-MPTAW	1250/1700	1.600	12V	170 / 180	65,37	78,13	9,5	14,5	14,3		IMO II, EU 97/68, CCNR II
S16R-C2MPTK	1250/1700	1.600	12V	170 / 180	65,37	78,13	9,5	14,5	14,3		CCNR II
S6U2-MPTK	1040/1414	930	6L	240 / 300	70,5	173,33	9,5	12,7	16,2	210	IMO II, EU 97/68, CCNR II
S8U-C2MPTK	1343/1825	1.150	8L	240 / 260	94	167,88	9,5	12,7	16,2	210	IMO II, EU 97/68, CCNR II
S12U-MPTK	2014/2739	1.060	12 V	240 / 260	141	167,83	9	12,7	16,2	210	IMO II, EU 97/68
S16U-MPTK	2686/3650	1.060	16V	240 / 260	188	167,88	9	14	15,4	210	IMO II, EU 97/68

Flottenverjüngung im Doppelpack

Lehnkering tauft gleich zwei neue Gastanker

Lehnkering hat zwei neu gebaute Gastanker getauft. Neben der LRG GAS 88, die bereits seit August 2011 in Betrieb ist, wird nun auch das baugleiche Schwesterschiff LRG GAS 89 die Gastankerschiff-Flotte der Lehnkering Reederei ergänzen. Taufpatinnen sind Dr. Angela Stieglitz für die 88 und Odette Claus für die 89.

Die Inbetriebnahme der baugleichen Schwesterschiffe LRG GAS 88 und 89 entspricht der Unternehmensstrategie zur kontinuierlichen Verjüngung der Gastankerschiff-Flotte.

„Die beiden Gastanker-Neubauten können aufgrund ihrer modernen Konstruktion ein breites Produktspektrum bedienen und entsprechen damit den Bedürfnissen des

Marktes nach flexiblen Transportlösungen“, so Robert Baack, COO des Lehnkering-Unternehmensbereichs Shipping Logistics & Services. „Die Beförderung von Gasen durch die Binnenschifffahrt ist ein sehr effizienter und umweltschonender Transportweg, der auch für die Zukunft unverändert gute Marktperspektiven aufweist.“

Der Bereich Gasschifffahrt im Rheinstromgebiet, in dem Lehnkering einer der Marktführer ist, verzeichnet ein stetiges Wachstum.

Die LRG GAS 88 und LRG GAS 89 werden genau hier eingesetzt. Lehnkering nutzt die LRG GAS 88 seit ihrer Inbetriebnahme für den zukunftssträchtigen Markt der Propylen- und Propan-Transporte.

Die Schwesterschiffe LRG GAS 88 und LRG GAS 89 verfügen über jeweils vier Einzel-tanks mit einem Fassungsvermögen von je 584 m³ und damit über großvolumigere Kapazitäten als andere Gastanker. Um dies zu ermöglichen, musste das Kasko mit einem erhöhten Anfahrtschutz ausgestattet werden, der durch eine besondere technische Konstruktion, der so genannten Scheldehaut, erreicht wird.

Der jeweils 95 Meter lange und 11,45 Meter breite Rumpf der Schiffe wurde auf der Werft Orsova Shipyard in Rumänien gebaut. Den Ausbau übernahm die TeamCo. Shipyard BV in den Niederlanden, die aufgrund ihrer Expertise bereits mehrfach Aufträge für den Duisburger Logistikdienstleister durchgeführt haben. Angetrieben werden die Gastanker von zwei 634 kW bzw. 860 PS starken Maschinen mit geringem Treibstoffverbrauch. Die beiden Schiffe sind kanalgängig und damit auch für Nebenwasserstraßen tauglich, d.h. sie sind auf dem gesamten Rheinstromgebiet mit seinen Nebengewässern einsetzbar. ■



Die beiden neuen Lehnkering-Gastanker.

Foto: Lehnkering/Arie Jonkmann

Neues Mitglied für die Flotte der Reederei Wiggula TMS „Synthese 16“ wurde mit Waal-Wasser getauft

Mit der Taufe der „Synthese 16“ wurde am Samstag ein neues Tankmotorschiff in die Flotte der Reederei Wiggula aufgenommen. Die Wiggula B.V. gehört zur Imperial Reederei-Gruppe, die sich wiederum im Besitz der Imperial Logistics GmbH, Duisburg, befindet.

Gegründet 1922, hat sich die Binnentankschiffreederei auf den Transport von verschiedenen flüssigen Massengütern spezialisiert und bietet Ihren Kunden ausschließlich doppelwandige Tankschiffe an. Die Flotte besteht aus vierzig Schiffen unterschiedlicher Größe und Ausstattung, einer Gesamttragfähigkeit von über fünfzigtausend Tonnen und einem Tankvolumen von mehr als vierzigtausend Kubikmetern. Es werden sowohl Gefahrgüter als auch nicht ADNR-Güter transportiert. Sicherheit wird bei Wiggula groß geschrieben. Das Transportgut wird durch die Tankwand, den nachfolgenden

Sicherheitsraum und die Schiffsaußenwand beziehungsweise dem Schiffsboden vom Wasser getrennt. Die „Synthese 16“, die im August bei der Bodewes Binnenvaart B. V. in Millingen vom Stapel gelaufen ist, kann auf allen Wasserstraßen eingesetzt werden. Das Binnentankschiff vom Typ „C“ ist 85 Meter lang, 9,50 Meter breit und hat einen Tiefgang von 3,20 Meter.

Angetrieben wird der Tanker von einem Caterpillar Type C32 DITTA ACERT mit einer Leistung von 1014 PK (746 kW) bei 1800 Umdrehungen pro Minute. Der Tanker ist für alle flüssigen Chemieprodukte zugelassen. Wiggula richtet sich verbindlich nach ihren Sicherheits-, Gesundheits- und Umweltleitlinien sowie nach der ISO-Norm 9001:2000 und die Umweltnorm ISO-14001. Taufpatin für den Flottenzuwachs war Larisa Brody, Ehefrau des Vorstandsvor-

sitzenden der Imperial Holdings Südafrika, Hubert Brody. Geleitet wurde die Taufzeremonie von Schiffseelsorger Van Welzenes, der zunächst feierlich aus der Heiligen Schrift vorlas. Bevor die Taufpatin die Champagnerflasche am Bug zerschellen ließ, wünschte sie dem Kapitän, den Passagieren und der Crew immer ausreichend Wasser unter dem Kiel und allzeit gute Fahrt. Auch die zwei Kinder der Familie Brody wurden in die Zeremonie mit eingebunden, ebenso Kapitän Jan Gort, der eigens Wasser aus der Waal schöpfte, damit es zur Segnung über das Schiff gegossen werden konnte. Nach Beendigung der Taufzeremonie trafen sich die Gäste noch zu einem Empfang auf dem Reedereigelände.

Stefanie Lehnert ■



Gaben dem neuen Tanker „Synthese 16“ ihren Segen und wünschten ihm und seiner Besatzung Glück und allzeit gute Fahrt: Schiffseelsorger Van Welzenes und Taufpatin Larisa Brody. Fotos: S. Lehnert

Magnetrol Echotel Modell 962:

Duale Funktionalität in einem einzigen Gerät

Die Entwicklung von Geräten mit zuverlässiger dualer Funktionalität bildet selbst in der fortschrittlichen Welt von Heute eine Herausforderung bei der Instrumentierung. Das Echotel® Modell 962 verfügt über zwei Schaltpunkte am selben Sensor, einen Ansprechpunkt am Sondenende am unteren Spalt und einen einzigartigen oberen Durchflussspalt. Dank des doppelten Messspalts kann das Gerät für Tief- und Hochalarms, Hoch- und Hoch/Hoch-Alarms, Tief- und Tief/Tief-Alarms sowie zur Pumpensteuerung im automatischen Befüll- bzw.

Entleerungsmodus verwendet werden. Durch den Einsatz von Ultraschallimpulsen ist das Modell 962 weniger empfindlich gegenüber Ansatzbildung, Belüftung, Schaum und Turbulenzen. Die Ansprechzeit beträgt weniger als 0,5 Sekunden. Eine Besonderheit des Echotel® 962 ist die einstellbare Zeitverzögerung (bis zu 45 Sekunden) und eine Testtaste für die Signalausgabe. Andere LEDs zeigen den korrekten Betrieb oder Störungen an; die Identifikation der Störung und ein separates Fehlersignal gehören ebenfalls zum Standard. Ein weiterer wichtiger Vorteil ist,

dass das Modell 962 nicht empfindlich auf Änderungen der Dichte oder des Flüssigkeitsstandes reagiert und daher keine Kalibrierung erfordert. Je nach Sensor kann das Gerät für beinahe jede Art von Flüssigkeit (maximale Viskosität von 10 000 cP) in einem Temperaturbereich zwischen -80 °C und +165 °C und bei Drücken zwischen einem Vakuum und 130 bar eingesetzt werden. Das Modell 962 ist als Gleichstrom-Version mit einem mA-Ausgang oder als Gleichstrom-/Wechselstrom-Netzleitung mit integrierten Relais erhältlich. Der Echotel® 962 ist für den Einsatz in eigensicheren sowie druckfest gekapselten Bereichen gemäß ATEX ausgelegt. Die Konstruktion des Geräts entspricht der Druckgeräte-Richtlinie (PED) und mit einem SFF-Wert (Safe Failure Fraction) von mehr als 90 % lässt sich das Modell 962 einfach in Messketten der Typen SIL 1, 2 oder 3 integrieren. ■

Anzeige

Kleinholz-Ruhrort



Ausführung aller Schiffsreparaturen über Wasser
Anker- und Seilwinden
Schweiß- und Reparaturboot

Alte Duisburger Str. 16, 47119 Duisburg (Ruhrort)
 Telefon 0049 - (0) 203 - 8 26 77 / Fax 0049 - (0) 203 - 8 89 34
www.kleinholz-winden.de info@kleinholz-winden.de

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 88623 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: Wernz@Wernz-GmbH.de
 Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik) www.Wernz-GmbH.de



Das Magnetrol-Echotel 962

Schiffahrts-Magazin-Serie:

Die Leistungen der deutschen Binnenhäfen und ihre Bedeutung für ihre Städte und Kreise

In einer **Schiffahrts-Magazin**-Serie berichten regelmäßig über ausgesuchte Binnenhäfen mit ihren Umschlagleistungen, ihren Anbindungen an die Seeschifffahrt und ihren Verknüpfungen mit dem Straßen- und Schienennetz. Den Anfang haben zu Beginn der Serie die Häfen Duisburg, Köln und Dortmund gemacht. In dieser Ausgabe geht es weiter mit **Ludwigshafen** und **Mannheim**. **Schiffahrts-Magazin**-Chefredakteur Friedbert Barg hat den Hafenchefs **Franz J. Reindl** und **Roland Hörner** in Interviews gleichlautende Fragen gestellt, um einen direkteren Vergleich zu ermöglichen.

Für die Stadt hat der Hafen eine enorme Bedeutung In Ludwigshafen sind 10.000 Arbeitsplätze hafenabhängig

Herr Reindl, welche Bedeutung hat der Hafen Ludwigshafen für Ihre Region und wie weit reicht diese Region?

Für Ludwigshafen als Industrie- und Produktionsstadt hat der Hafen naturgemäß eine enorme Bedeutung, weshalb ein erheblicher Teil der ein- und ausgehenden Produkte in die in der Stadt ansässigen Unternehmen geht oder aus diesen kommt. Gleiches trifft zu für die Metropolregion Rhein-Neckar. Aber auch überregional gibt es viele Aktivitäten, so z.B. mehrere Ganzzüge in der Woche mit Mineralstoffen aus dem Hafen LU ins Allgäu.

Wie viele Arbeitsplätze befinden sich im Hafengebiet oder sind auf den Hafen zurückzuführen?

Hier ist für 2012 die Beauftragung eines Gutachtens vorgesehen. Unsere Schätzungen bezüglich der direkt und indirekt vom Hafen abhängigen Arbeitsplätze liegen bei über 10.000.

Wie viele Firmen sind im Hafen ansässig und können Sie abschätzen, was das steuerlich für die Stadt bedeutet?

Es sind etwa 60 Firmen unmittelbar im Hafen

angesiedelt. Steuerliche Auswirkungen für die Stadt sind von uns leider nicht exakt zu beziffern, werden aber als hoch eingestuft.

Wo liegen die Umschlagschwerpunkte in Ihrem Hafen?

Mit ca. 3.500 t liegen die chemischen Produkte an der Spitze, gefolgt von Mineralerzeugnissen (2.000 t), Steine und Erden (1.200 t) und Düngemitteln (1.200 t).

.. und welche Bedeutung hat dabei die Binnenschifffahrt?

Die gerade genannten Umschlagszahlen sind die wasserseitigen, weshalb die Binnenschifffahrt eine übergeordnete und wichtige Rolle spielt. Im Bereich Schiene haben wir noch Verbesserungspotential, an dem wir arbeiten.

Haben Sie Pläne, die Leistungskraft des Hafens noch weiter auszubauen?

Ja, wobei LU als Stadthafen hier nur eingeschränkte Möglichkeiten hat. Optimierung der Gegebenheiten und Flächengewinn über Grundstücksarrondierungen stehen also im Vordergrund.

Mit welchen Häfen an Rhein und Neckar arbeiten Sie in besonderen Fällen zusammen?

Besonders gut ist die Zusammenarbeit zwischen Mannheim/Ludwigshafen und Karlsruhe/Wörth, die auch über entsprechende Kooperationsverträge formalisiert ist. Zudem tagen auch die Arbeitsgemeinschaften der Häfen RL-P/Saarland, die ich leite und die aus BW regelmäßig und arbeiten hervorragend zusammen.

Bei unseren Mehrheitsbeteiligungen wie dem Hafen Trier versteht sich eine enge Zusammenarbeit von selbst. ■



Der Kaiserwörthhafen in Ludwigshafen

Mannheimer Hafen pflegt engen Kontakt zu anderen Häfen

Wichtiges Rückgrat für die produzierende Wirtschaft der Region

Herr Hörner, welche Bedeutung hat der Mannheimer Hafen für die Region – und wie weit reicht diese Region?

Der Mannheimer Hafen ist für die Metropolregion Rhein-Neckar das Tor zur Welt: Die Unternehmen in der Region schlagen über den Hafen rund 8 Millionen Tonnen Güter im Jahr um. Bei unserem unmittelbaren Nachbarn, dem Hafen Ludwigshafen, sind es rund 7 Millionen Tonnen. Damit bilden die Häfen Mannheim und Ludwigshafen ein wichtiges Rückgrat für die produzierende Wirtschaft in der Metropolregion Rhein-Neckar. Die Industrie bietet beispielsweise am Wirtschaftsstandort Mannheim ein Drittel der Arbeitsplätze. Viele dieser Unternehmen nutzen das trimodale Angebot der Häfen.

Wie viele Arbeitsplätze befinden sich im Hafengebiet oder sind auf den Hafen zurückzuführen?

Der Mannheimer Hafen verfügt über eine beachtliche Fläche: Er ist über 11 km² groß. Im Hafen sind rund 450 Betriebe angesiedelt, die circa 20.000 Mitarbeiter beschäftigen.

Wo liegen die Umschlagschwerpunkte in Ihrem Hafen?

Die hohe Branchenvielfalt der Industrie in der Metropolregion Rhein-Neckar spiegelt sich auch in den Umschlagaktivitäten im Hafen wider. Sowohl bei der Versorgung mit Rohstoffen als auch bei der Lagerung und der Verteilung von Zwischen- und Endprodukte übernimmt der Hafen wichtige lo-



Hafengeschäftsführer Roland Hörner

gistische Funktionen. Eine bedeutende Rolle in unserer Region spielt die chemische und pharmazeutische Industrie, die Elektroindustrie und der Maschinen- und Fahrzeugbau. Die Metropolregion Rhein-Neckar ist der Sitz von überdurchschnittlich vielen börsennotierten Firmen wie beispielsweise der BASF, SCA Hygiene Products, Roche Diagnostics, John Deere, Bunge, Daimler, Fuchs Petrolub, ABB, Heidelberger Druckmaschinen usw. Im Bereich Nahrungs- und Futtermittel ist der Hafen Mannheim nach Neuss-Düsseldorf der zweitgrößte Umschlagsplatz am Rhein. Im Mannheimer Industriehafen befindet sich das sogenannte Mühlenviertel, das in seiner Art einmalig ist. Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt ist der Umschlag von Steinkohle für die Stromversorgung. Ein nicht zu unterschätzender Bereich ist für mich auch die sogenannte „City-Logistik“. Hier leisten die Häfen generell einen wichtigen Beitrag.

Haben Sie Pläne, die Leistungskraft des Hafens noch weiter auszubauen?

Es gehört seit jeher zu unseren Unternehmenszielen, den Hafen Mannheim stetig zu verbessern und damit auch die Leistungskraft zu erhöhen. Gerade im Bereich des Containerverkehrs liegt viel Entwicklungspotenzial. Das ist eine spannende, wenn auch nicht immer einfache Aufgabe. Im Vergleich zu früher reicht es heute nicht



MSO mit Containerterminal im Mannheimer Hafen.

Foto: Hafen Mannheim

mehr aus, eine gute Hafeninfrastuktur zu entwickeln und dann zu vermarkten. Es wird als Hafentreiber immer wichtiger, Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben und die Werbetrommel für das ganze System Wasserstraße mit seinen Vorteilen für die Umwelt und für den Güterverkehr zu rühren.

Mit welchen Häfen an Rhein und Neckar arbeiten Sie in besonderen Fällen zusammen?

Die Hafengesellschaft Mannheim steht als Mitglied im Verband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) ständig mit anderen Häfen in Kontakt und ist dadurch sehr gut mit anderen Häfen vernetzt. Mit den Häfen in Baden-Württemberg arbeiten wir in einer Arbeitsgemeinschaft des BÖB zusammen. In diesem Jahr hatte unsere Arbeitsgemeinschaft wieder einen Stand bei der transport Messe in München. Mit unserem Nachbarhafen Ludwigshafen haben wir vor ein paar Jahren eine sogenannte vertiefte Kooperation beschlossen, die sich ständig weiterentwickelt.

... und wie funktionieren diese Kooperationen?

Jeder Hafentreiber verfügt über Erfahrungen und Informationen, die auch für andere nützlich und hilfreich sein können. Dieser Austausch ist von zentraler Bedeutung. Die Verbandsarbeit bietet dabei eine hervorragende Möglichkeit, andere Häfen kennenzulernen und sich auf diese Weise neue Impulse zu holen. Die Kooperation mit

dem Hafen Ludwigshafen hat darüber hinaus noch eine starke symbolische Bedeutung für das Zusammenwachsen innerhalb der vor sechs Jahren gegründeten Metropolregion Rhein-Neckar. Teil unserer Kooperation mit Ludwigshafen ist, dass es gemeinsame Sitzungen der Aufsichtsräte beider Gesellschaften gibt und die Geschäftsführer der Häfen jeweils auch Mitglied des anderen Hafentreibs sind. Obwohl beide Häfen in zwei verschiedenen Bundesländern liegen, funktioniert die Zusammenarbeit sehr gut. Vielleicht liegt dies auch daran, dass die Städte Mannheim und Ludwigshafen kulturhistorisch beide in der Kurpfalz beheimatet sind und wir somit gemeinsame Wurzeln haben.

Wie sind die Umschlagleistungen des Mannheimer Hafens

Im Jahr vor der Weltwirtschaftskrise hatten wir einen wasserseitigen Güterumschlag in Höhe von 8,7 Millionen Tonnen. Das ist ein Ergebnis, das wir in den kommenden Jahren wieder anstreben. Im Krisenjahr selbst lag der Umschlag bei 7,8 Millionen. Damit konnten wir noch zufrieden sein. Im Jahr 2010 hat sich der Umschlag insbesondere im Containerbereich, der bei uns in Mannheim eher exportorientiert ist, wieder erholt. Das Jahresergebnis 2010 lag schließlich aber nur bei 7,6 Millionen, da im Frühjahr 2010 eine Ölmühle im Hafen abgebrannt ist. Auch in diesem Jahr sind ein paar Einbußen zu verzeichnen, die sich auf das Jahresergebnis

negativ auswirken könnten. Der Schiffsumschlag litt zum einen unter dem Niedrigwasser im Frühjahr und unter der Sperrung des Rheins wegen der Havarie der MS Waldhof.

... und welche Bedeutung hat dabei die Binnenschifffahrt?

Die Schnittstelle Hafen funktioniert nur durch und mit der Binnenschifffahrt. Mit einer durchschnittlichen Umschlagsmenge von 8 Millionen Tonnen im Jahr leistet die Binnenschifffahrt einen wichtigen Beitrag zur Versorgung der gesamten Region und natürlich auch zur Vermeidung von Güterverkehr auf den Straßen.

Sie sind auch Präsident des Verbandes europäischer Binnenhäfen und Vizepräsident des (deutschen) Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen. Welche Forderungen und Wünsche haben Sie in diesen Funktionen an die deutsche und europäische Verkehrspolitik?

Die europäische Verkehrspolitik fördert seit Jahren die Binnenschifffahrt. Die Einbeziehung der See- und Binnenhäfen in die transeuropäischen Verkehrsnetze ist ein wichtiger Schritt, um die Häfen und die Binnenschifffahrt noch mehr zu unterstützen.

Mein Wunsch ist, dass alle Akteure an einem Strang ziehen, damit das Ziel der europäischen Verkehrspolitik, effiziente und umweltfreundliche transeuropäische Verkehrsachsen zu schaffen, auch erreicht wird. ■

Buss Group stärkt Multipurpose-Terminal

Neuer Kran für Eemshaven

Am 24. Oktober nahm das zur Buss Group gehörende Orange Blue Terminal im niederländischen Eemshaven einen neuen Hafemobilkran in Betrieb. Der LHM 600 der Firma Liebherr ist ein wichtiger Meilenstein für den weiteren Ausbau des Terminals als Multipurpose-Standort.

Der LHM 600 ist mit einer maximalen Tragkraft von 208 Tonnen und einer Ausladung bis 58 Metern speziell für den Umschlag von Schwerlasten und Projektladung konzipiert und darüber hinaus auch für Container, Stück- und Massengüter geeignet.

„Mit der Installation des LHM 600 unterstreicht die Buss Group das Potenzial Eemshavens, das wir insbesondere im Bereich der Offshore-Industrie sehen“, so Marc-Oliver

Hauswald, Geschäftsführer Orange Blue Terminals B.V. „Der Hafemobilkran kann mit seiner Bandbreite die spezifischen Anforderungen der Offshore-Wachstumsbranche ebenso bedienen wie den Umschlag der vielfältigen Gutarten anderer Industrien. Damit ist der Multipurpose-Standort Eemshaven auch für zukünftige Entwicklungen hervorragend gerüstet“, so Hauswald weiter.

Die Orange Blue Terminals B.V. betreibt in Eemshaven einen Ter-

minal mit einer Kailänge von zunächst 260 Metern, die im Jahr 2012 auf eine Gesamtlänge von 630 Metern erweitert wird. Die Terminalausstattung, die geographische Lage und ein Tiefgang bis 14 Meter qualifizieren das neue Terminal für den Umschlag von jeder Art von Gütern. ■



Mobilkran von Liebherr im Eemshaven.

Foto: Buss

Neue Kaimauer für den Elbe-Hafen Riesa

Bald größter Containerhafen zwischen Prag und Hamburg

In einer vierzehnmonatigen Bauzeit und mit einem Investitionsvolumen von ca. 4,8 Millionen Euro baut die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) eine neue Kaimauer im Hafen Riesa an der Elbe. In dem Hafenteil „Alter Hafen“, der seit über 120 Jahren besteht, wird auf einer Länge von etwa 540 Metern eine neue Stahlspundwand vor die bestehende Schwerkriegsmauer gerammt. Das Vorhaben wird aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.

„Der Bau der neuen Kaimauer im Riesaer Hafen ist der Auftakt für weitere umfangreiche Investitionen des Freistaates in die Verkehrsinfrastruktur“, so der Verkehrsstaatssekretär Roland Werner anlässlich des symbolischen 1. Rammschlages. „Wir unterstützen mit dieser Investition den umweltfreundli-

chen Verkehrsträger Binnenschifffahrt und stärken die Position der sächsischen Häfen.“ Die Errichtung der neuen Kaimauer ist eine wesentliche Voraussetzung zur nachhaltigen Steigerung des Güterumschlages auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße im Hafen Riesa. „Der Hafen hat sich in den vergangenen Jahren zu einem Premiumstandort mit weltweiter logistischer Anbindung entwickelt. Zweistellige Wachstumsraten haben die vorhandenen Kapazitäten ausgelastet“, sagt SBO-Geschäftsführer Kapitän Detlef Bütow. „Um den Anforderungen der hafenauffinen Wirtschaft auch in Zukunft entsprechen zu können und eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrsanbindung der Region zu gewährleisten, ist die Sanierung der Kaianlage dringend notwendig.“

Mit der Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG aus Wesel hat die SBO einen kompetenten Partner für die Baumaßnahme gefunden, der bereits 2001 im Hafen Riesa tätig war. Auf einer Länge von etwa 540 Metern wird Hülskens Wasserbau rund 540 Spundwandbohlen in den Grund des Riesaer Hafenbeckens rammen. „Die Stahlspundwand wird etwa einen Meter höher sein als die alte Kaimauer“, erklärt Hülskens Wasserbau-

Geschäftsführer Thomas Groß. „Dadurch wird das Gefälle zwischen Kaimauer und Hafenumfläche ausgeglichen, sodass eine gleichmäßige Betriebsebene entsteht.“

Die Investition der SBO ist ein weiterer Schritt zur Optimierung der logistischen Prozesse im Hafen Riesa. Mit dem Bau der neuen Kaimauer wird die umfassende hafentechnische Erschließung des südlichen Hafengebietes „Alter Hafen“ ermöglicht. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, um die vorhandenen wertvollen Umschlags-, Lager- und Ansiedlungsflächen einer hafentypischen Nutzung zuzuführen. Um dem prognostizierten Containerwachstum im Seehafen hinterlandverkehr zu entsprechen, ist die Verlagerung und Erweiterung des bestehenden trimodalen Containerterminals vorgesehen. Der seit Mai 2005 im Riesaer Hafenteil „Neuer Hafen“ auf dem Nordufer bestehende Terminal ist mit einem jährlichen Umschlag von über 41.000 TEU (Standardcontainern) ausgelastet. In Zusammenarbeit mit der TFG Transfracht wurden seit der Eröffnung des Terminals mehr als 155.000 TEU in die Region um Dresden transportiert. Täglich verbindet das TFG-Zugsystem den Terminal Riesa mit den deutschen Seehäfen Bremerhaven und Hamburg. „Wir freuen uns, dass die SBO mit dem Bau der neuen Kaimauer die Voraussetzung zur Erweiterung des bestehenden Containerterminals schafft“, kommentiert TFG-Geschäftsführer Gerhard Oswald. „Durch unsere jahrelange erfolgreiche Zusammenarbeit erhalten die ex- und importierenden Unternehmen vor Ort bereits heute mit dem AlbatrosExpress



Die ersten Rammschläge sitzen: SBO-Geschäftsführer Detlef Bütow, Riasas Oberbürgermeisterin Gerti Töpfer, Staatssekretär Roland Werner und Hülskens-Geschäftsführer Thomas Groß (v.l.). Die Oberbürgermeisterin stellte fest, dass Riesa bald der größte Containerhafen zwischen prag und Hamburg sein wird. Fotos (2): Friedbert Barg

einen direkten und zuverlässigen Zugang zu den deutschen Seehäfen, den wir auch in Zukunft zusammen mit der SBO ausbauen wollen.“

Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH ist ein modernes Logistikunternehmen, das die Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw miteinander zu kompletten Transportketten verbindet. Sie betreibt die Häfen Dresden, Riesa und Torgau an der Bundeswasserstraße Elbe. Zur Unternehmensgruppe gehören außerdem seit 2002 die Häfen Decín und Lovosice (Cesko-saské přístavy s.r.o.) in der Tschechischen Republik sowie seit 2004 der Hafen Roßlau (Industriehafen Roßlau GmbH) in Sachsen-Anhalt.

Durch die Realisierung eines umfangreichen Hafententwicklungsprogramms an diesen Standorten sowie durch die Mitwirkung an Konzepten für Güterverkehrszentren in europäischen Binnenhäfen ist die Hafengesell-

schaft ein kompetenter Partner für Transportunternehmen und die verladende Wirtschaft. Neben dem AlbatrosExpress stellt vor allem die Elbe-Container-Linie ECL2000 eine bedeutende Verbindung zur Abwicklung der Containertransporte zwischen Dresden/Riesa und den deutschen Seehäfen dar.

TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, eine Beteiligungsgesellschaft der DB Mobility Logistics AG und der HHLA Intermodal GmbH, ist Marktführer im Seehafenhinterlandverkehr mit den deutschen Seehäfen. Das Unternehmen transportiert für Reeder und Spediteure Container von den deutschen Seehäfen direkt zum Endempfänger in Deutschland, Österreich und der Schweiz sowie vom Urverlader zu den deutschen Seehäfen.

Drei Länder (Deutschland, Österreich und die Schweiz) sowie zwei Häfen (Bremerhaven und Hamburg) werden mit einem Zug-

system - dem AlbatrosExpress - bedient. Mit über 11.000 Verbindungen jährlich und über 20 Terminals ist das AlbatrosExpress-Netzwerk das dichteste Zugnetzwerk im europäischen Seehafenhinterlandverkehr.

Die Firmen der Hülskens-Gruppe zählen seit Generationen am Niederrhein nicht nur zu den Urgesteinen, sondern mehr denn je zu den erfolgreichsten und innovativsten Unternehmen der Region. Seit über 100 Jahren plant und realisiert Hülskens Wasserbau für öffentliche und industrielle Kunden komplexe Vorhaben im Wasserbau von der Spundwand bis hin zum Bau großer Hafenbecken, vom Dükerbau bis zur Rekultivierung stillgelegter Abbauflächen.

Mit dem Einsatz modernster Technologien und der Entwicklung neuer Verfahren konnte Hülskens Wasserbau die starke Wettbewerbsposition in den letzten Jahren immer weiter ausbauen. ■

Anzeige

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

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

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

Dükerbau • Rammarbeiten • Spundwandaufarbeiten •
Nassbaggerarbeiten • Hydrographie • Geschiebe-
management • Ufersanierung • Spezialtechniken

 **HÜLSKENS**
WASSERBAU

www.huelskens-wasserbau.de



Discover the Keys to Inland Navigation's Sustainable Future Around the World

SEPTEMBER 13 - 16, 2011
Westin Canal Place
New Orleans, Louisiana, U.S.A.

Umwelt- und Hochwasserschutz waren Themen

Wasserbau- und Schifffahrts-Experten tagten in New Orleans

Von Friedbert Barg

Rund 300 Wasserstraßenbau- und Binnenschifffahrtsexperten waren vom 13.-16. September 2011 in New Orleans in Louisiana, in den Südstaaten der USA, zur 5. SmartRivers Conference zusammengekommen, um sich wie in den Jahren zuvor in Brüssel, Pittsburgh, Wien und Louisville/Kentucky über neueste Entwicklungen in der internationalen Binnenschifffahrt auszutauschen. Hauptthemen der hauptsächlich vom Vorsitzenden der amerikanischen PIANC-Sektion, Dr. Craig E. Philip und seinen Mitstreiterinnen Kelly J. Barnes und Anne Cann organisierten Veranstaltung, waren dabei die politische und wirtschaftliche Bedeutung des Systems Wasserstraße/Binnenhafen/Binnenschiff.

Gleichzeitig informierten sich die Konferenzteilnehmer über den neuesten Stand der

Wiederaufbauarbeiten nach dem verheerenden Hurrikan „Katrina“ im Mississippi-Delta und im Bereich der Stadt New Orleans am 25. August 2005. Die Stadt ist überwiegend wieder hergerichtet und in der berühmten Bourbonstreet sind nur noch wenige Hochwasserspuren zu bemerken. Es sind aber immer noch umfangreiche Arbeiten im Gange, um „Katrina“-Schäden zu beseitigen und die Folgen möglicher künftiger Hurrikane zu begrenzen. „Katrina“ hatte seinerzeit fast 1.500 Menschenleben gekostet. Fast 80 Prozent von „Big Easy“ standen von Beginn der Katastrophe an unter Wasser.

In der aktuellen SmartRivers Conference in verschiedenen Räumen des Hotels Westin Canal Place in unmittelbarer Nähe des Mississippi befassten sich die Teilnehmer deshalb auch sehr intensiv mit Umweltfragen und den Problemen des Hochwasserschutzes. Gleichzeitig ging es in einer Reihe von Workshops und einzelnen Vorträgen um Lösungen zur Systemtechnologie, um Fischerei- und Sport-schifffahrtsfragen sowie Schleusendesign, Infrastruktur und Netzwerkmanagement.

Neben den amerikanischen Schifffahrts-



Dr. Craig E. Philip, CEO der Ingram Barge Company und Vorstandsmitglied PIANC USA

experten waren besonders die österreichischen Wissenschaftler und Fachleute, die einen großen Teil des umfangreichen Vortragsprogrammes aktiv gestalteten. Sie traten in insgesamt 9 Moderationen und Vorträgen auf.

Auf der Via-Donau-Homepage (www.via-donau.org) heißt es dazu denn auch: „Für via donau war die Teilnahme an SmartRivers 2011 sehr wichtig, um das österreichische Know-how international weiter bekannt zu machen und das Interesse an der Donau weiter zu verstärken. Neben Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler, der das Wasserstraßen Management aus österreichischer Sicht präsentierte, haben auch weitere 4 via donau Vertreter Vorträge gehalten. Themen waren etwa RIS (RIS-basiertes Schleusenmanagement, Management von geografischen RIS Daten – der RIS Index bzw. Aus-



Gewaltige Schotten weit vor den Toren der Stadt schützen New Orleans vor Fluten aus dem Golf von Mexico. Foto: F. Barg



Schubverband mit 21 Leichtern á 1.600 t Tragfähigkeit auf der Mississippi-Bergfahrt vor Memphis/Tennessee. Foto: Friedbert Barg



Das Mississippi-Schubboot „Martha Ingram“ ist 61 m lang und 16,5 m breit. Bei den Hauptmaschinen handelt es sich um drei EMD 20-645 Dieselmotoren mit einer Leistung von insgesamt 10.650 PS (7.830 kW). Die drei Propeller haben einen Durchmesser von je 2,90 m. Das Schubboot wurde 1978 in der St. Louis Shipyard gebaut.

wirkungen von extremen Wetterereignissen auf das Transportsystem der Europäischen Union (EWENT) und das NEWADA Projekt. Außerdem betreute die Österreichische Delegation zusammen mit Hafen Wien, TINA Vienna und Austria Tech einen gut besuchten Gemeinschaftsstand“.

Die deutsche PIANC-Sektion war - neben einigen zuhörenden Gästen, die noch am Tag zuvor an der HTG-Mitgliederversammlung im fränkischen Würzburg teilgenommen hatten - durch Lucia Hahne und Dr.-Ing. Carsten Thorenz von der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe, Dieter Seefeldt von der Hamburg Port Authority, Dipl.-Ing. Christof Neumann von der Firma Knabe Enders Dührkop Ingenieure GmbH, Hamburg, und Roland Hörner in seinen Funktionen als Geschäftsführer des Mannheimer Hafens und Präsident der Europäischen Binnenhafen-Vereinigung, mit Fachvorträgen vertreten.

Wer an den Präsentationsunterlagen der meisten während der Konferenz gehaltenen

Vorträge interessiert, kann sie sich von der Internetseite http://smart11.pianc.us/ag_techprog.cfm herunterladen.

Damit sich die Konferenzteilnehmer aber einen persönlichen Eindruck über die Gegebenheiten an Bord eines Mississippi-(Binnen-)Schiffes machen konnten, hatten die Organisatoren der PIANC-Veranstaltung die Besichtigung des Schubbootes „Martha Ingram“ der in Memphis/Tennessee ansässigen Ingram Barge Company organisiert.

Während der Abschlusszeremonie wurde Nachdem sich die SmartRivers Konferenzen inzwischen schon zu einer Tradition entwickelt haben, wurde in New Orleans offiziell beschlossen, die Organisation künftiger Veranstaltungen ganz auf die PIANC zu übertragen.

Die SmartRivers Conference 2013 findet wieder in Europa statt und wird von der PIANC in Liège und Maastricht ausgerichtet. ■



Eine der drei 12-Zylinder-Hauptmaschinen der „Martha Ingram“.



Unterzeichnete für die Europäische Binnenhafen-Vereinigung (EFIP) die Vereinbarung, dass künftig die PIANC die SmartRiver Konferenzen ausrichten wird: EFIP-Präsident Roland Hörner.



Rund 300 Gäste aus Amerika, Europa und China haben an der Konferenz teilgenommen.



Dieter Seefeldt, Hamburg Port Authority erläuterte Details zum EU-Forschungsprojekt EFFORTS. Fotos: Friedbert Barg

Dr. Erhard Busek (IDM) zur Europäischen Donauraumstrategie

Eine EU-Flagge wäre schön, - aber Flagge allein reicht nicht

Dr. Erhard Busek (1941) ist neben zahlreichen anderen Aufgaben auf europäischer und internationaler Ebene, seit 1995 Vorstand des Instituts für den Donauraum. Als stets scharfer Kritiker, gilt der ehemalige Politiker und Publizist zahlreicher Bücher als unermüdlicher Brückenbauer in Fragen des Donauraumes.

Als Advokat der Donau meint Busek, dass die Donau auch aus ökologischen Gründen viel mehr für Verkehrszwecke genutzt werden muss. Die Donauraumstrategie ist für Busek eine Herausforderung und eine echte Chance, die positive Mythologie der Donau mit einem echten Hintergrund zu erfüllen.

Das Institut für den Donauraum und Mitteleuropa (IDM) in Wien, ist seit 1993 Nachfolger des 1953 gegründeten Forschungsinstituts für Fragen des Donauraumes (FDI).

Das IDM leistet als Schnittstelle und Mittler einen wichtigen Beitrag zur Zusammenarbeit in den Bereichen Wissenschaft, Kultur, Politik, Wirtschaft und Verwaltung. Gleichzeitig versteht sich das IDM als Clearinghouse für die Belange des Donauraums sowie Mittel- und Südosteuropas und unterstützt die Arbeit der Botschaften, Handelsvertretungen, Kulturinstitute und Fremdenverkehrsvertretungen der Länder des Donauraums sowie Mittel- und Südosteuropas in Österreich als auch der österreichischen Vertretungen dort.

Zusätzlich ist das IDM eine wichtige Dokumentationsstelle, Herausgeber zahlreicher Publikationen (Zeitschrift Donauraum) und beschäftigt sich mit Lehr- und Veranstaltungstätigkeit, Nachwuchsförderung, Grundlagenarbeit, PR und Forschung.

Seit dem 1. April 2011 besteht eine Vereinbarung über die Etablierung des Projekts „Institut für den Donauraum und Mitteleuropa an der Universität für Bodenkultur Wien“ mit dem Ziel der Entwicklung und Durchführung gemeinsamer Aktivitäten zur Umsetzung der Donauraumstrategie der Europäischen Kommission. Das Projekt ist vorerst auf fünf Jahre geplant.

In einem Gespräch mit unserem österreichi-

schen Korrespondenten Peter Baumgartner äußerte sich Busek zum aktuellen Stand der Donauraumstrategie.



Dr. Erhard Busek gilt als unermüdlicher Brückenbauer in Fragen des Donauraumes

Die Wasserstraße Donau ist als Transportweg ein Bereich der Donauraumstrategie. Wie schätzen Sie die diesbezüglichen Entwicklungschancen ein und in welchem Güterbereich (Schwergut, Kohle/Erz, Container etc.) glauben Sie, kann die Donau als europäische Wasserstraßepunkten?

Busek: Die Entwicklungschancen haben sich gegenwärtig durch die EUSDR (Donaurauminitiative) schlagartig verbessert. In den genannten Bereichen, aber auch bei Mineralien, Baumaterial, bestimmte Arten von Lebensmittel etc. hat die Donau Zukunft.

Welchem Bereich der Binnenschifffahrt (Fahrgast/Tourismus oder Cargo) räumen Sie bessere Chancen in Zukunft ein?

Busek: Tourismus ist gegenwärtig schon sehr gut vertreten und hat alle Chancen, wenn die Infrastruktur (Hotels, Kulturangebote etc.) verbessert werden. Cargo hängt vom Ausbau und Modernisierung der Hafenanlagen ab.

Ist Ihnen ein Binnenschifffahrtsprojekt bekannt, das gerade aktuell in den osteuropäischen Ländern als zentrales Anliegen/Aufgabe/Planung läuft?

Busek: Mir ist der Ausbau einiger Infrastruktureinrichtungen (Brücken zwischen Rumänien und Bulgarien, Hafenanlagen in Serbien) bekannt. Im Bereich der Schifffahrt selbst kenne ich keine.

Der österreichische Schiffsbau hat für die ehem. Sowjetunion einmal eine sehr wichtige Bedeutung gehabt. Viele Schiffe aus Österreich fahren heute noch unter ukrainischer/russischer Flagge. Glauben Sie, dass die österreichische Schiffbauqualität trotz Preisnachteil in Zukunft wieder Kunden entlang der unteren Donau wird finden können?

Busek: Die Möglichkeiten Österreichs, Schiffbau anzubieten, hängt von der Bereitschaft zu Investitionen, aber auch Kooperationen ab.

Müssten Sie die formulierten Vorhaben im Rahmen der Donauraumstrategie benoten, wo würden Sie die größten Umsetzungsaussichten sehen und wie würde da Ihre Reihenfolge von 1 – 5 ausschauen?

Busek:

1. River Information Service (RIS)
2. Beseitigung infrastruktureller Hindernisse (in aller Vorsicht betreffend Vertiefung).
3. Ankurbelung des Tourismus
4. Energienutzung
5. Ausbau der Verbindung Atlantik – Schwarzmeer

Sind Sie selber schon einmal mit einem Donaukreuzfahrtschiff und/oder mit einem Donaufrachter gefahren? Wenn ja, welche Erfahrung war das für Sie? Wenn nein, steht das noch auf Ihrer Planungsliste?

Busek: Ich bin vor kurzem auf einem Donaukreuzschiff von Belgrad bis Vidrin gefahren. Die Erfahrung war beeindruckend. Auf der Planungsliste steht das Donaudelta.

Die Schiffs-Flagge als äußeres Kennzeichen des Heimathafens eines Schiffes verliert auch in der Binnenschifffahrt (wie in der Seeschifffahrt) mehr und mehr an Bedeutung. Sollte in einem einheitlichen Donauraum die Nationalflagge durch eine EU-Flagge auf den Schiffen ersetzt werden oder was ist Ihre Meinung dazu?

Busek: Die EU-Flagge wäre schön, wenn gleich die Donau-Kommission hier wahrscheinlich auch etwas mitzureden hat. Aber Flagge allein genügt nicht. ■

Nenzinger Liebherr-Werk feiert 35-jähriges Bestehen

Top in Hafenkranen und top als Arbeitgeber

Vom 29. September bis zum 1. Oktober 2011 hat die Liebherr-Werk Nenzing GmbH ihr 35-jähriges Bestehen gefeiert. Den Abschluss der Feierlichkeiten im österreichischen Nenzing bildete ein Tag der offenen Tür mit mehr als 20.000 Besuchern. Damit wurden die bereits im Vorfeld hoch gesteckten Erwartungen weit übertroffen. Der Auftakt zu den Feierlichkeiten hatte bereits am Mittwoch, dem 28. September, mit einem feierlichen Festakt stattgefunden, an dem zahlreiche Vertreter aus Wirtschaft und Politik sowie viele langjährige Geschäftspartner teilnahmen. Am zweiten Tag begrüßte die Liebherr-Werk Nenzing GmbH dann rund 500 Kundinnen und Kunden aus der ganzen Welt.

Der Tag der offenen Tür wurde zu einer besonderen Leistungsschau des Werkes. Die Besucher erwartete ein abwechslungsreiches Programm bestehend aus Werksrundgängen, Gerätevorführungen, Multivisionsshows, Informationsständen und vielem mehr.

Der Werksrundgang führte durch alle Produktionsanlagen und ermöglichte den Gästen einen Einblick in hochmoderne Produktionstechnologien wie zum Beispiel die vollautomatisierte Roboterfertigung, die in der neuen Werkshalle VIII untergebracht ist. Die Besucher hatten zudem die Gelegenheit, Großgeräte wie Hafenmobilkranen oder Offshorekrane hautnah selbst zu erleben.

Am Prüfstand wurde ihnen außerdem im Rahmen von Gerätevorführungen gezeigt, wie bis zu 600 Tonnen schwere Hafenmobilkranen im Containerumschlag funktionieren oder im Tandemeinsatz schwerste Lasten millimetergenau bewegen. Aus dem Baumaschinenbereich wurden zahlreiche Tiefbau- und Spezialtiefbaugeräte ausgestellt, die am neuen Drehmoment- und Bohrprüfstand des Werkes verschiedenste Ramm- und Bohrverfahren vorführten.

Im Mittelpunkt stand jedoch nicht nur die Größe der Krane und der Produktionsanlagen, sondern auch die Innovationskraft des Unternehmens: In einem eigenen Technologie-Pavillon wurden neue Entwicklungen aus den Bereichen der Steuerungs- und Antriebstechnik vorgestellt. Eines der Highlights war die Präsentation des ersten hydraulischen Hybridantriebs Pactronic® für Hafenmobilkranen, der eine Steigerung der Umschlagleistung in Verbindung mit re-

duziertem Kraftstoffverbrauch ermöglicht. Dieses innovative Antriebssystem und seine positiven Auswirkungen auf die Arbeitsschwindigkeit wurden eindrucksvoll am Prototypen des neuen Hafenmobilkranen LHM 420 demonstriert. Als weitere Innovation für die Offshoreindustrie wurde das revolutionäre System der aktiven Seegangsfolge (Active Heavy Compensation – AHC) präsentiert, das die Stärke des Wellengangs registriert und die Hubhöhe der am Haken hängenden Last exakt den Bewegungen des Meeres angleicht. Beispielhaft für die Neuentwicklungen im Bereich der Werkstofftechnologie waren die neuen Raupenkran-Haltestangen aus Kohlefaser ausgestellt.

Die Kohlefasertechnologie birgt aufgrund ihrer besonderen Materialeigenschaften sowie der Möglichkeiten zur Gewichtseinsparung großes Potential für technischen Fortschritt. In einer eigens für die Veranstaltung konzipierten Multivisionsshow erlebten die Besucher eine einzigartige Verbindung von Mensch und Technik für die gesamte Familie.

Mit dieser für die Region wohl einzigartigen Leistungsschau dokumentierte Liebherr seine Innovationskraft und gab ein starkes Signal als Top-Arbeitgeber und Ausbildungsbetrieb im österreichischen Bundesland Vorarlberg. ■



Das Liebherr-Werk im voralbergischen Nenzing.

Foto: Liebherr

Österreichs Donauhäfen

Bessere Vernetzung mit dem Seehafen Koper

Im Herzen Europas gelegen, zählen die Donauhäfen Wien und Enns zu den bedeutendsten Wirtschafts- und Logistikdrehscheiben Österreichs. Sie verknüpfen die zentralen Verkehrskorridore Europas und bieten der österreichischen Wirtschaft direkte Verbindungen vor allem zu den bedeutendsten Nordseehäfen. Jetzt sollen auch regelmäßige Linienverkehre zum Hafen Koper folgen.

Am 20. Oktober präsentieren sich die beiden Häfen im Rahmen einer Veranstaltung mit Unterstützung des Hafens Koper als kompetente Logistikpartner für den Wirtschaftsstandort Österreich. Das Ziel ist eine verstärkte Zusammenarbeit der österreichischen Häfen mit dem slowenischen Seehafen, um künftig auch Richtung Adria Linienangebote aufzubauen.

Konkret ist der Hafen Koper sowohl für Linienverkehre im Container- und Automotive-Sektor als auch für österreichische Seefrachtverkehre interessant. Die Anbindung an den Seehafen Koper bedeutet für die österreichische Wirtschaft eine Zeitersparnis von etwa 7 Tagen für Gütertransporte in den Fernen Osten im Vergleich zu den Nordseehäfen. Zusätzlich wird die europäische Nord-Süd-Achse über die Wasserstraße Donau mit der Schwarzmeerregion verbunden.

„Die Warenumschnitte österreichischer Häfen haben sich in den letzten Jahren stetig Richtung südliche Seehäfen verschoben. Koper hat inzwischen alle anderen europäischen Seehäfen in der Bedeutung für die österreichische Wirtschaft überholt“, so Monika Unterholzner, Prokuristin und Leiterin für internationales des Hafens Wien. „Unsere gemeinsame Präsentation in Koper dient

dazu, die Geschäftskontakte zwischen den Häfen zu intensivieren und weiter auszubauen“.

„Mit Fahrplanwechsel 2012 verfügt der Ennschafen durch eine NINA-Anbindung (Nationales Intermodales Netzwerk Austria) über eine tägliche Zugverbindung zum Cargocenter Graz/Werndorf mit täglicher Weiterleitung zum Seehafen Koper“, erläuterte Christian Steindl, Geschäftsführer des Ennschafens.

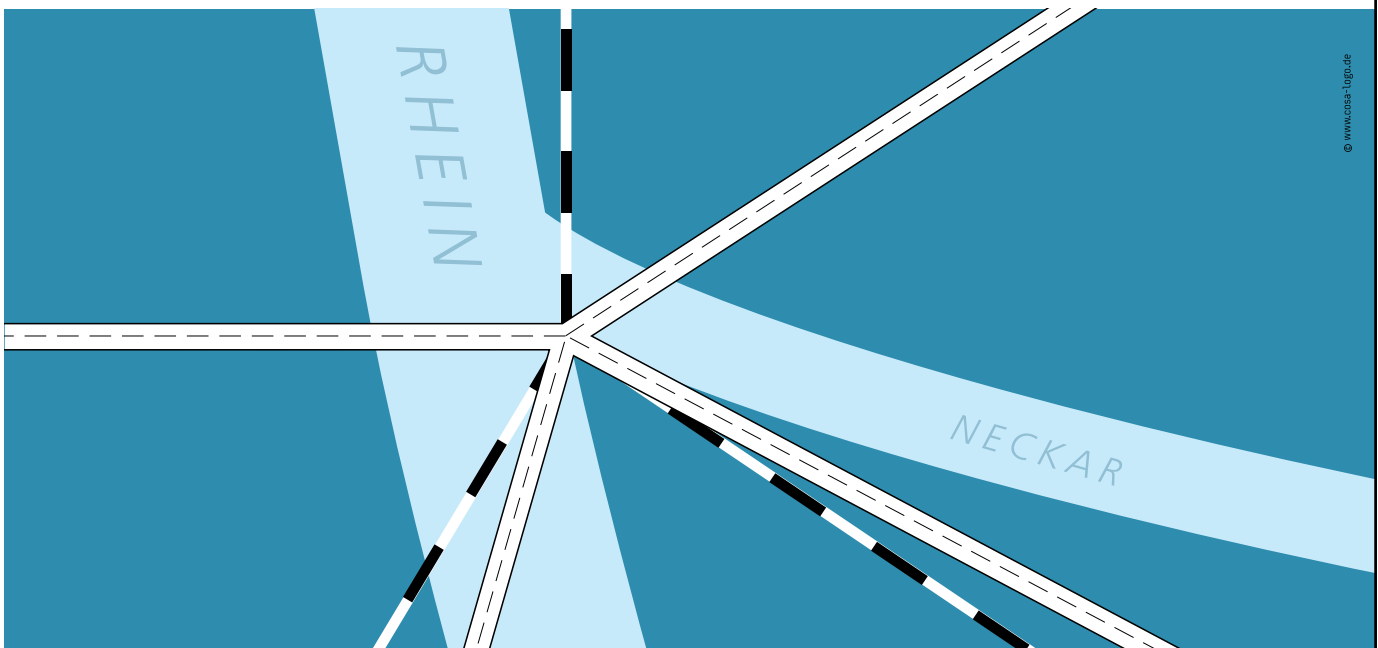
Ausgehend vom Hafen Wien verkehren ab Ende Oktober 2011 zwei Containerzüge wöchentlich vom Hafen Wien – Containerterminal in den Hafen Koper.

Zusätzlich verfügen die beiden Donauhäfen Wien und Enns über die einzigen trimodalen Roll-on/Roll-off Terminals in Österreich.

Nicht nur die Häfen Wien und Enns präsentierten ihre Dienstleistungsangebote, sondern auch die Unternehmen Frikus und Kühne+Nagel unterstrichen in ihren Statements die Wichtigkeit der Verbindungen zwischen den Häfen. Zahlreiche internationale Unternehmen, die in Koper tätig sind, sowie österreichische Speditionsunternehmen folgten der Einladung der Häfen Wien und Enns nach Portoroz.

Anzeige

Hafen Mannheim
weltweit für die Region



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



Gemeinsame Tagung von BÖB und EFIP in Berlin

Enger (Hafen-) Schulter-schluss in Europa

Um „Strategische Herausforderungen und Konzepte für See- und Binnenhäfen“ zu diskutieren, haben der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und der European Federation of Inland Ports (EFIP) in Berlin ihre alljährlichen Mitgliederversammlungen gemeinsam veranstaltet.

Die Herausforderungen, vor denen die Mitglieder stehen, sind laut BÖB-Präsident Rainer Schäfer sowohl national und international identisch. So werden in den Häfen von Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA) in den kommenden Jahren, je nach Szenario Mengenzuwächse, zwischen 75 und mehr als 200 Prozent etwa bei den Containern erwartet. „Und die Prognosen für die deutschen Seehäfen sind ähnlich dramatisch“ so Schäfer weiter.

Das betrifft vor allem den Bereich der Güter, die zum Großteil für Deutschland gedacht sind oder durch Deutschland transportiert werden sollen. Hier treffen sie derzeit schon auf überlastete Straßen und qualitativ unterschiedlich ausgebaute Schienennetze. „Allein die Flüsse und Kanäle haben noch Kapazitäten“, zeigte Schäfer auf. Zudem machen die ZARA-Drehscheiben den interessierten Unternehmen bei ihren Ausbauprojekten verpflichtende Vorgaben für den Modal-Mix, sprich eine stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn.

Allerdings ist für die Nutzung der Wasserwege, so EFIP-Präsident Roland Hörner, eine entsprechende Infrastruktur in den Häfen sowie entlang der Flüsse und Kanäle erforderlich. Das bestätigte auch Hervé Martel vom Hafen Paris: Dort hat vor allem der Großhandel starkes Interesse an der staufreien, umweltfreundlichen und kostengünstigen Versorgung über die Seine gezeigt. Nun gelte es, den Wasserweg für die Anforderungen fit zu machen und Erweiterungsareale vorzubereiten. Für das erste benötigen die Häfen, so Schäfer, finanzielle Mittel und Planungssicherheit, für das zweite geeignete Flächen. Die knappen Kassen verhinderten aber nicht nur den Ausbau, sondern teilweise sogar den Unterhalt der Infrastruktur. Die konkurrierenden Interessen der Stadtentwicklung bedrohten zahlreiche

Standorte – an deren Erweiterung gar nicht zu denken sei.

Und selbst, wenn beides gegeben sei, so mahnte der Direktor der Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft mbH Mannheim, Roland Hörner, müssten daneben heute die Bürger; Institutionen und Politik auf allen Ebenen von dem Nutzen der Maßnahmen überzeugt werden. „Wir müssen mehr kommunizieren, Verständnis für uns und unsere Ansprüche schaffen.“ Eine Aufgabe, für die Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorf Häfen GmbH, gerne auch die Unterstützung der Hafen-Kunden, Handel und Industrie, gewinnen möchte.

In den anderen europäischen Staaten habe man die Zeichen bereits erkannt, investiere teilweise pro Jahr Milliarden in die Wasserstraßen- und Hafinfrastruktur, so Schäfer weiter. Dann drohten die Verkehre von den ZARA-Häfen in neue Terminals, kurz vor der deutschen Grenze bewegt zu werden, um letztendlich auf dem Weg zum Kunden die

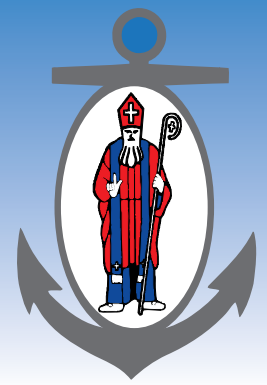
deutschen Straßen zu überfluten, so seien Befürchtung. Daneben sei es aber auch erforderlich, alle vorhandenen Möglichkeiten optimal zu nutzen, forderte der Präsident auch die Mitglieder auf.

Dabei können die nationalen und europäischen Häfen auf die Unterstützung der Europäischen Kommission bauen, wie der Abteilungsleiter Sicherheitspolitik & Seesicherheit Dimitros Theologitis versicherte. In der neuen Richtlinie für transeuropäische Netze haben die See- und Binnenhäfen als Knoten in den Verkehrsnetzen eine stärkere Bedeutung. Zudem wird die Connecting Europe Facility mit wahrscheinlich rund 50 Mrd. Euro ausgerüstet, die besonders Transport-, Daten- und Energieprojekte finanzieren sollen. Die Kommission erwartet allerdings auch, dass im Hafbereich Ansprüche an Transparency und offenen Marktzugang für Dienstleistungsangebote eingehalten werden. „Oberstes Ziel ist es, in Bewegung zu bleiben, wir müssen das Wachstum bewältigen, ohne dass es zu Umweltproblemen kommt.“

Hörner zum Abschluss: Ein Beispiel wie Zusammenarbeit ganz unkompliziert und ergebnisorientiert bereits funktioniert, sei das gemeinsame Büro der beiden Verbände für europäische See- sowie Binnenhäfen in Brüssel. ■



Das BÖB-Diskussionspodium mit (v.l.) Sebastian Reimann (DVZ-Redakteur), Dimitros Theologitis (EU-Kommission), Roland Hörner (BÖB-Vizepräsident), Bert Luijendijk (NVB) und Hervé Martel (Hafen Paris).
Foto: Friedbert Barg



„Suchet den Herrn, solange er sich finden lässt“

Ep.: Jes 55, 6-9
Ev.: Mt 20,1-16



*Liebe Vereinskameraden und -kameradinnen,
Freunde des Schifferstandes,*

Diesen Rat gibt uns der fromme, alttestamentarische Jude und Prophet Jesaja, und er schenkt nicht nur seinen Zeitgenossen, sondern auch uns heute diesen Rat, weil sein wie unser Gott ein Gott des Erbarmens und des Verzeihens ist; und dadurch, dass dieses Prophetenwort in der Lesung der heutigen Liturgie verkündet wird, sagt die Kirche, dass dieses Wort auch für uns Bedeutung hat, obwohl wir als neutestamentliche Menschen so gerne sagen, Christus – seine Menschwerdung, sein Tod und seine Auferstehung – habe die Verhältnisse dieser Welt umgekehrt.

Und konsequent feiern wir Christen nicht mehr wie der alte Bund den Sabbat – Samstag – als Feiertag und Tag des Herrn, der am siebten Tag das Schöpfungswerk vollendete und weshalb die Tempelpriester zu Jerusalem den Sabbat als Ruhetag, Feiertag, ganz sorgfältig verkündeten, beachteten und pflegten, sonder wir Christen pflegen die Sonntags-Heiligung, beachten den ersten Tag der Woche als Feiertag, weil Christus am Sonntag, dem ersten Tag der Woche, von den Toten auferstanden ist.

Und trotzdem, wenn Sie am Freitag auf den Markt gehen oder im Aldi einkaufen: jeder wünscht jedem ein ‚schönes Wochenende‘ und meint damit zugleich Wochenende und Wochenanfang, siebter und erster Wochentag zugleich, den Samstag wie den Sonntag. Das für viele arbeitsfreie ‚Ende der Woche‘ schenkt Gelegenheit für Heimarbeit und Gelegenheitsarbeiten, Zeit für

Feste und Familienfeiern und nicht zuletzt Gelegenheit zum Ausruhen und neue Kräfte sammeln. Der Stress am Wochenende – vor allem, wenn das Wetter nicht mitspielt – ist enorm groß. Kaum einer denkt noch an den ‚Tag des Herrn‘, also Gelegenheit zu Besinnung und Gottesdienst, Gotteslob ob unserer Erlösung zu feiern durch bessere Mahlzeiten und eben ‚sonntägliche‘ Kleidung. Der Sonntag: *Ein Feiertag vor dem Herrn.*

Noch vor 50 Jahren war einiges anders: Es gab noch keine elektrische Waschmaschine, und so wurde die frische Wäsche, möglichst für die ganze kommende Woche, für den Sonntag herausgelegt. Auch die Freiheit von der Arbeit wurde ernster genommen als heute und so konnte, wer wollte, mehr Zeit in die Familie investieren. Und als deutlichstes Zeichen für den Gesinnungswandel ist für mich: der Sonntag war in jedem Kalender als *erster* Tag der Woche, als *Wochenanfang* ausgedruckt, und der Samstag erst am Wochenende.

Dann wurde dies geändert und der Sonntag rutschte im Kalenderdruck auf den *siebten* Tag – die Folge, langfristig, ist der Gesinnungswandel: wir wünschen einander ein ‚schönes Wochenende‘. Und nur noch wenige Mitmenschen achten den Sonntag als ‚Tag des Herrn‘ durch besonderen Gottesdienst.

Warum dieser Wandel auch in der Gesinnung möglich wurde, mögen andere

erforschen. Mitursächlich sind sicher die beiden Weltkriege und die Wirtschaftskrise sowie der Wandel von der Agrar- zur Industriegesellschaft und die scheinbare Aufklärung durch den Rationalismus sowie das wirtschaftliche Denken, dass alles seinen Geldwert hat oder keinen Wert.

Und unsere Wirtschaft, unsere Gesellschaft, will Werte schaffen. So ist es – nach dem Gesinnungswandel – wohl nur noch eine Frage der Zeit, bis der Sonntag als Feiertag, als ‚Tag des Herrn‘ abgeschafft wird und damit als arbeitsfreier Tag, denn Freizeit und Besinnung, Erholung bringen vordergründig keine Wertschöpfung. Wollen wir also den Sonntag als Feiertag nicht nur als ‚Tag des Herrn‘, sondern auch für uns als Tag der Muße und Erholung erhalten, dann sollten wir schleunigst aufhören, uns ein ‚schönes Wochenende‘ zu wünschen, und wieder bewusst einen schönen Sonntag, vielleicht sogar einen ‚gesegneten‘ Sonntag wünschen.

Denn: **„Suchet den Herrn,
solange er sich finden lässt.
Unser Herr ist barmherzig
und groß im Verzeihen.“**

Eigenschaften, die zwar lebensnotwendig sind, die unsere Wirtschaft, der Kapitalismus, nicht besitzt.

Pastor Werner Paquet

Aus dem Mannheimer Hafen Abschiedsgottesdienst für Diakon Barth



Ökumenischer Gottesdienst auf dem Museumsschiff »Schaufelraddampfer ex Rheinland« der Köln-Düsseldorfer mit dem ev. Pfr. Peter Annweiler, dem holländischen ev. Schifferpfr. Gert van Zeben, Diakon Günter Johannes Barth und Heinz Mainzer (1. Vors. Neckargerach)

Feier auf der »Willi«

In den Mannheimer Printmedien wurde bereits ausführlich über den Abschied von Diakon Günter Johannes Barth berichtet (s. Artikel nächste Seite). Auch hier soll sein vielfältiges Engagement noch einmal gewürdigt werden.

Der in eine Schifferfamilie – Großvater war Binnenschiffer am Mittelrhein, Vater und Onkel arbeiteten als Binnenschiffer bei der bekannten Reederei Fendel – vor 65 Jahren Hineingeborene, gelernte Sozialarbeiter scheidet schweren Herzens aus dem Dienst. Seit 1985 betreute Günter Barth zunächst unter der Leitung von Monsignore Anton Weinmann, dann ab 1998 eigenverantwortlich, die Mannheimer Dienststelle der „Katholischen Binnenschifferseelsorge in Deutschland“. In den letzten fünf Jahren drückten bereits die Geldsorgen sehr, doch Günter Barth finanzierte die Dienststelle komplett noch mit Hilfe der Unterstützung von Unternehmen, Binnenschiffern und Privatpersonen aus Spenden. Nun jedoch kommt, durch den Beschluss des Bistums Speyer, das endgültige Aus. Nichts destotrotz will der Diakon der Schifffahrt aber auf jeden Fall im privaten Bereich verbunden bleiben. „Die Menschen auf den Schiffen haben nicht nur ein allgemeines Interesse, sondern ein tiefes Bedürfnis, Schifferseelsorge zu erfahren. Es tut weh, aufhören zu müssen“, dieses Zitat gibt seine Verfassung ob des jetzigen Zustandes wieder.



mit einer Träne im Knopfloch

Ein Gruß zum Abschied ... es geht eine Träne auf Reisen ...



mit den Mitgliedern der Schiffervereine Assmannshausen und Mannheim

An dieser Stelle sei Günter Johannes Barth Dank gesagt für die vielen Jahre seines persönlichen und beruflichen Einsatzes.

Wir wünschen einen „bewegten Ruhestand“, angefüllt mit allen Interessen und Freizeitwünschen, die bisher vielleicht zu kurz kamen.

Monika Dünnwald



■ Abschied von der Kirche auf dem Wasser

Über hundert Jahre bestand die katholische Binnenschifferseelsorge in Mannheim Von Bettina Henkelmann

Wenn Diakon Günter Johannes Barth am 29. Juli mit einem Gottesdienst in der Jesuitenkirche als Seelsorger für die Binnenschiffer verabschiedet wird, geht auch die mehr als 100-jährige Ära der katholischen Schifferseelsorge in Mannheim zu Ende.

Um 1900 von Prälat Joseph Bauer begründet, gehört die katholische Schifferseelsorge in Mannheim bald der Vergangenheit an. Ein Umstand, den Diakon Barth sehr bedauert. Verständnis erhält er von Dekan Karl Jung, „zumal Günter Barth seinen Dienst mit sehr viel Herzblut versehen hat.“ Die Entscheidung des Ordinariats sei aber schon vor etlichen Jahren getroffen worden, nachdem sich die Diözese Speyer als Partner aus der Seelsorge zurückgezogen habe. Dazu komme, dass sich das Be-

rufsbild des Schiffers in den letzten Jahren verändert habe. Viele Schiffer machten heute öfter Station an Land. Das war zu Beginn der Seelsorge, die 1870 von Johann Hinrich Wichern ins Leben gerufen wurde, nicht der Fall. Vorbildlich war das ökumenische Miteinander zwischen Diakon Barth und dem evangelischen Pfarrer Peter Annweiler, die gemeinsam die Schiffer im Hafengebiet Mannheim-Ludwigshafen betreuten. Das bestätigt auch Karl Jung, der

manchmal auf der „Wichern“ oder „St. Nikolaus“ mit unterwegs war. „Mein herzliches Dankeschön geht an dieser Stelle an Diakon Barth“, so der Dekan, der sich darüber freut, dass die Fahne der katholischen Schifferseelsorge künftig ihren Platz in der Jesuitenkirche findet.



War 22 Jahre als Schifferseelsorger tätig: Diakon Günter Johannes Barth.

■ „Allzeit Gute Fahrt – In Gottes Namen“

Mit seinem 65. Geburtstag geht Binnenschiffer-Seelsorger Günter Johannes Barth in den Ruhestand

„Ich habe Neckarwasser im Blut“, sagt Günter Johannes Barth, der am 18. Juli 1946 in Mannheim geboren wurde. Mit seinem 65. Geburtstag heißt es für den hauptamtlichen Diakon, der selbst aus einer Schifferfamilie stammt, Abschied nehmen von seiner Tätigkeit als Seelsorger für die Binnenschiffer. Für „Kirche Aktiv“ plauderte er „aus dem Seesack.“

Inwieweit unterscheidet sich Ihr Dienst von dem eines „gewöhnlichen“ Seelsorgers?

Dadurch, dass ich von mir aus zu den Leuten aufs Schiff komme. Ich verwirkliche damit den kirchlichen Auftrag, nämlich zu den Menschen zu gehen. Manchmal reden wir nur übers Wetter, ein anderes Mal kommen vielleicht ganz persönliche Anliegen zur Sprache.

Was zeichnet denn die Binnenschiffer aus?

Ein Hauptmerkmal ist, dass die Binnenschiffer wenige Anknüpfungspunkte an

eine Heimatgemeinde, an Vereine und an das Land überhaupt haben.

Was für Sorgen haben die Menschen?

Das ist zum einen die Trennung von ihren Kindern, wenn sie schulpflichtig sind und die Familie nur am Wochenende und in den Ferien zusammen ist. Zum anderen sind sie ja abhängig vom Rhein. Da ist die Situation in diesem Jahr extrem. Erst gab es das Hochwasser, dann die Havarie bei der Loreley, die die Schiffer zu einer unfreiwilligen Pause zwang. Jetzt ist es das Niedrigwasser, das ihnen zu schaffen macht. Denn sie können nur mit halber Ladung fahren.

An welche Erlebnisse während Ihrer Dienstzeit denken Sie besonders gerne zurück?

Das waren die Kindstufen und Hochzeiten an Bord. Aber auch wenn ich zu Schwerverkranken oder Sterbenden gerufen wurde, die ich lange kannte, waren das nachdrückliche Erlebnisse.

Sind über die Jahre engere Beziehungen zu den Schiffern entstanden?

Ja. Die Schiffer zusammen sind wie eine große Familie auf dem Wasser. Ich habe gerade wieder dieses Gemeinschaftsgefühl bei einer Wallfahrt mit Schiffern zum Grab des heiligen Nikolaus auf Bari erlebt.

Dann sind die Schiffer gläubige Menschen?

Ja. Jeder Schiffer, der noch auf Tradition hält, nimmt bevor er losfährt die Mütze ab und befehlt sich und sein Schiff mit den Worten „Allzeit Gute Fahrt – In Gottes Namen“ Gott an. Denn es gibt für die Schiffe immer noch gefährliche Stellen im Rhein.

Interview: Bettina Henkelmann

Termine:

Sonntag, 10. Juli, 11 Uhr:
 „Eintauchen ins Leben“ – Ökum. Gottesdienst der Binnenschifferseelsorge auf dem Museumsschiff und Rahmenprogramm.
 Freitag, 29. Juli 2011, 18 Uhr:
 Abschiedsgottesdienst für Günter Johannes Barth in der Jesuitenkirche (A 4, 2).

Ein Dankeschön

an alle bisherigen Präses, Delegierte, Vorsitzende, Schriftführer und allen anderen ehrenamtlichen Mitarbeiter in den Mitgliedsvereinen des bisherigen St.-Nikolaus-Schiffer-Verbandes.

Ohne Eure Anstrengungen und ehrenamtliche Mitarbeit, ohne Euren Einsatz im Verein und im Verband hätte der Verband schon viel früher sein Leben beendet – und wäre auch das Vereinsleben vielerorts ärmer geworden. Auch wäre ohne diese Mitarbeit so manchem „Senior“ nicht zu einem runden Geburtstag bzw. Ehejubiläum gratuliert worden.

Auch wäre der Schifferstand in der Öffentlichkeit seltener dargestellt worden, ich denke nicht zuletzt an die Fahnen- und Ehrenabordnungen, die je fotografierbar sind.

Also: *Herzlichen Dank,*
 auch für das Ermutigen zwischendurch,
 Euer ehemaliger Generalpräses

Pastor Werner Paquet

Und damit verbinde ich eine *Bitte:*
 Engagiert Euch auch bitte weiterhin – als Vertreter des Schifferstandes wie als Mitarbeiter in Orts- und Kirchengemeinden, besonders aber in *unserer „Interessengemeinschaft Schiffervereine“*. Denn ein Verein, der seine Aufgaben aufgibt, gibt sich selbst auf.

Pastor Werner Paquet

Impressum

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“ I/2012, 31. Oktober 2011



©hadü

+ + + TERMINE + + +

- | | | | |
|--|--|--|--|
| <p>Freitag 11. November 2011
 18.30 Uhr
 ab 19.30 Uhr</p> | <p>11. November 2011
 Hl. Messe in der St.-Maximilian-Kirche, anschließend Bezirksversammlung, »Interessengemeinschaft Schiffervereine«, Bezirk IV Niederrhein Teil II Ruhrort
 ♦ Hotel-Restaurant „Taverne“ im Deutschen Haus</p> | <p>Sonntag 20. Mai 2012</p> | <p>20. Mai 2012
 Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine, Bezirk I Oberrhein/Neckar</p> |
| <p>Samstag</p> | <p>12. November 2011
 „Ball der Schifffahrt“ 2011
 ♦ Duisburg-Homberg ♦ Glückauf-Halle</p> | <p>Sonntag 3. Juni 2012</p> | <p>3. Juni 2012
 Schifffertag in Nackenheim</p> |
| <p>Sonntag</p> | <p>4. Dezember 2011
 St.-Nikolaus-Wallfahrt zu Assmannshausen</p> | <p>Donnerstag 7. Juni 2012</p> | <p>7. Juni 2012
 Fronleichnamsprozession ♦ Duisburg-Ruhrort</p> |
| <p>Sonntag</p> | <p>4. März 2012
 Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine, Bezirk III Mittelrhein ♦ Urmitz</p> | <p>Sonntag 20. Oktober 2012</p> | <p>20. Oktober 2012
 Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine, Bezirk IV Niederrhein/Kanalgebiet ♦ Haren/Ems</p> |
| <p>Sonntag</p> | <p>17. März 2012
 „ARGE“ – Schiffer-Verein Beuel 1862 eV ♦ Beuel (Bonn)</p> | <p>Außerdem jeder 1. Montag im Monat ab 19.00 Uhr offener Monatstreff des St.-Nikolaus-SV Ruhrort „Taverne im Deutschen Haus“</p> | |
| <p>Ostermontag</p> | <p>9. April 2012
 Osterfestmesse in der St.-Maximilian-Kirche, anschließend gemeinsames Schifferfrühstück – St.-Nikolaus-SV Ruhrort 1880 eV</p> | | |
| <p>Sonntag</p> | <p>6. Mai 2012
 Schifferwallfahrt ♦ Kamp-Bornhofen, anschl. Versammlung der »IG Schiffervereine«</p> | | |

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

+ + + TERMINE + + +

Familiennachrichten

Assmannshausen

4.10. Ingeborg Nemeč
29.10. Heinz Gattenhof
23.11. Günter Unger
1.12. Eckart Klingenburg sen.
6.12. Wendelin Kilian
11.12. Heinz Weiland
16.12. Josef Hötger
17.12. Heinz Schneider
18.12. Ludwig Schweibächer
19.12. Adolf Fass

Dorfprozelten

20.10. Karl Heinz Zöllner
28.10. Rudi Weber
30.10. Wolfgang Zöllner
31.10. Reinhold Brand
1.11. Harm Boontjes
6.11. Winfried Zöllner
6.11. Adolf Brößler
22.11. Gert Amrhein
24.11. Werner Geier
26.11. Rudi Wolz
26.11. Heinrich Zöllner
22.12. Reinald Zöllner
24.12. Helga Wolf
28.12. Arno Rheinthal
GOLDENE HOCHZEIT FEIERN
18.11. Sigrid & Korbinian Brand

Erlach

9.10. Hans Büchner
23.10. Ottilie Bils
30.10. Franz Wolf
11.11. Dieter Heim
11.11. Ernst Zentel
12.11. Martin Brönnner
8.12. Hubert Bils
8.12. Manfred Müller
27.12. Lidwina Greser
29.12. Ernst Brunner
30.12. Gerd Hortig

Faulbach

2.10. Heinz Stapf
7.10. Gerhard Buberl
12.10. Volker Fries
1.11. Gertrud Brand
7.11. Helmut Fleckenstein
7.11. Günter Heinemeier
10.11. Leopold Pichura
19.11. Paul Hock
6.12. Reiner Rüd
10.12. Rita Stapf
15.12. Winfried Fecher
GOLDENE HOCHZEIT FEIERTEN
21. 9. Gertrud & Eugen Brand
NACHTRAG III. QUARTAL
29. 8. Thomas Wolf

Freudenberg

9.10. Eleonore Maier
10.10. Helmut Schork
15.10. Wilhelm Kern
19.12. Elisabeth Mayer
Greffern
13.10. Oskar Kiefer
17.10. Klaus Koch
26.10. Otto Krebs
1.11. Bernhard Jäger
3.11. Heinrich Bauer
7.11. Kurt Gerth
15.11. Gustav Friedmann
10.12. Otmar Bader
15.12. Adolf Riebold

DIAMANTENE HOCHZEIT FEIERTEN

2. 6. Rita & Georg Hofen
IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:
25. 7. Kurt Fütterer 71 J.

Haren-Ems

1.10. Clemens Esders
2.10. Hubert Wessels
10.10. Lambert Schepers
25.10. Heinz Litmeyer
27.10. Rudolf Schepers
1.11. Gerhard Schepers
5.11. Bernhard Wolters
10.11. Hermann Sibum
12.11. Johann Held
14.11. Ernst Schlierf
15.11. Heiner Hebbelmann
17.11. Heinrich Jüngerhans
17.11. Gerhard Litmeyer
18.11. Johann Schepers
19.11. Hermann Hunfeld
21.11. Bernhard Gerdelmann
22.11. Kaspar Held
26.11. Heinz Schepers
3.12. Hermann Wermes
4.12. Adolf Esders
4.12. Wilhelm Litmeyer
5.12. Hermann Bartling
9.12. Thea Backers
12.12. Wilhelm Gerdelmann
17.12. Hermann Lohmann
17.12. Rudolf Schepers
20.12. Wilhelm Schepers
20.12. Otto Schulte
21.12. Otto Deymann
22.12. Gerhard Schepers
23.12. Anton Schepers

GOLDENE HOCHZEIT FEIERTEN UND FEIERN

20. 6. Thekla & Heinrich Janzen
20. 8. Lenchen & Rudolf Litmeyer
26.10. Wilma & Tim Schepers
29.10. Annlene & Gerhard Schepers
26.11. Marianne & Hubert Boll
IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:
27. 6. Heinrich Kiepe

Haßmersheim

23.10. Leo Ebert
6.11. Hans Höfer
27.11. Eva Bittler
28.12. Emma Spröhnle
Hirschhorn
6.10. Katharina Rippe
14.10. Wolfgang Schäfer
27.10. Helmut Günther
8.11. Ernst Konradi
12.11. Heinz Albert
6.12. Rosl Kerle
6.12. Helga Sauer
7.12. Ilona Dörr
11.12. Swanhild Klostermann
12.12. Martin Bell

Kamp-Bornhofen

6.10. Theo Michelbach
29.10. Alfred Leyendecker
31.10. Gerda Weinand
2.11. Katharina Ruckes
8.11. Marliese Querbach
12.11. Martin Kauth
21.11. Hilmar Stanschus
15.12. Mechthilde Mueller
21.12. Alfred Kup
25.12. Thea Diesler

Knetzgau

19.10. Ludwig Weiglein
24.10. Helmut Geheeb
28.10. Horst Gräf
1.12. Gert Klauer
29.12. Herbert Friedrich

Mannheim

2.10. Johann Göttert
15.10. Thea Kinkel
19.10. Anne-Marie Bretzel
1.11. Kurt Raab
22.11. Karl Kern (2. Vors.)
23.11. Luise Berns
1.12. Margot Dörflinger
10.12. Beate Fendel
11.12. Josef Adler
13.12. Gertrud Christian

Neckargerach

1.10. Karl Kumpf
18.10. Klaus Peter Mainzer
30.10. Hermann Schenk
2.11. Elisabeth Herrmann
4.11. Regina Fuchs
8.11. Günter Geiselmann
16.11. Martin Bell, jun.
23.11. Kilian Senftleber
25.11. Ludwig Müller
10.12. Elisabeth Keller
11.12. August Maier
11.12. Trudbert Spröhnle

12.12. Martin Bell, sen.
14.12. Konrad Theobald
15.12. Annchen Bell
15.12. Theodor Lorenz
16.12. Herrmann Riedle
21.12. Karl Spröhnle
22.12. Gerhard Lösken
24.12. Franz-Josef Lorenz
Ruhrort
1.10. Karl Kumpf
2.10. Klaus-Rudolf Stoerb
3.10. Michael Scholz
7.10. Rosemarie Hoffmann
19.10. Hans Stoerb
9.11. Karl Westphal
14.11. Wilhelm Wittig
14.11. Lothar Barth
15.11. Kurt Hilgers
22.11. Dieter Nimis
30.11. Raymond Saenn
30.11. Emil Oess jr.
4.12. Johannes van den Berk
4.12. Georg Dolejsi
19.12. Willi Quernhorst
23.12. Peter Haas
Urmitz
18.10. Jürgen Hellmuth
28.10. Helmut Goebel
11.11. Hans-Joachim Reißig
16.11. Peter Hommen
17.11. Karin Müller
11.12. Gregor Will
11.12. Johnny De Vette
GOLDENE HOCHZEIT FEIERN
25.11. Liane & Manfred Dilg

86 J.
77 J.
86 J.
69 J.
63 J.
70 J.
69 J.
57 J.
53 J.
52 J.
68 J.
78 J.
71 J.
67 J.
74 J.
55 J.
68 J.
64 J.
58 J.
55 J.
57 J.
55 J.
72 J.
69 J.
69 J.
60 J.
60 J.
60 J.
70 J.
60 J.
70 J.
65 J.

86 J.
70 J.
86 J.
80 J.
64 J.
98 J.
90 J.
90 J.
77 J.
64 J.
53 J.
65 J.
74 J.
88 J.
91 J.
57 J.
52 J.
81 J.
71 J.
85 J.
74 J.
62 J.

Hier wollen wir gratulieren, Anteil nehmen und informieren.

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

Senden Sie Ihre
Familiennachrichten an nikolausig@googlemail.com



©hadü

Mit diesen

Gedanken zur Weihnachtszeit

wünschen wir allen Fahrenden, Lesern und Freunden der Schifffahrt

Gott und die Menschen

Die Theologie beschäftigte im Laufe der christlichen und kirchlichen Entwicklung sich immer stärker damit, dass Jesus Christus zu gleichen Teilen Mensch und Gott ist; während die Christen in den ersten Jahrhunderten nur die Auferstehung Christi und die Erscheinung des Herrn als Hochfest gefeiert haben. In dem Maße wie das menschliche Wesen Christi Eingang in die Theologie fand, hat sich auch liturgisch die Feier der Geburt Christi im sechsten Jahrhundert als drittes Hochfest durchgesetzt. Die doppelte Wesenheit Christi kommt auch in vielen Weihnachtsliedern zum Ausdruck. So heißt es in einem Weihnachtslied „Es ist ein Ros' entsprungen, wahr' Mensch und wahrer Gott“.

Seit dem vierten Jahrhundert wird das Fest der Geburt Christi am 25. Dezember gefeiert, obgleich der tatsächliche historische Geburtstag Jesu unbekannt ist. In der heidnischen Kultur wurden Riten zur Wintersonnenwende an diesem Datum abgehalten, bei denen z.B. die Römer ihren Sonnengott Saturn feierten. Die heidnischen Kulte sollten verdrängt werden; für die Lichtmetaphorik, welche in der biblischen Christologie u.a. bei Johannes 8,12 (Ich bin das Licht der Welt) eine Rolle spielt, erschien der Termin besonders geeignet. Ab dem 7. Jahrhundert setzte sich der Brauch auch in Deutschland durch: Die Geburt Christi wurde am 25. Dezember gefeiert.

Dabei spielt in den letzten Jahren die Festmesse und der weihnachtliche Kirchgang bedauerlicherweise eine immer untergeordnetere Rolle. Wird es zu einer neuen Wesensart vieler Mitmenschen, in dem man sich zum Weihnachtsfest „herablässt“ dem Gottesdienst beizuwohnen? Jeder, der Willens ist ein Christ zu sein, muss es für sich entscheiden, dabei aber bedenken, dass jeder Gottesdienst, jede Messe ein Fest des Glaubens ist – nicht nur zur Weihnachtszeit.

eine besinnliche Adventszeit,
 ein gesegnetes Weihnachtsfest
 und für das kommende Jahr:

Allzeit gute Fahrt
 In Gottes Namen



Advent und Weihnachten Brauchtum

In Deutschland - wie auch in einigen Ländern - ist auch der 26. Dezember ein Feiertag, denn an diesem Tag wird des Heiligen Stephanus gedacht. Weit vor dem Heiligen Abend beginnt Weihnachten bereits mit dem ersten Advent. In den Adventswochen bereiten sich die Menschen auf Weihnachten vor. Meist mit dem allgemein bekannten vorweihnachtlichen Stress wie Geschenke kaufen, Plätzchen backen und Wunschzettel schreiben. Der eigentliche Sinn der Advent- und Weihnachtszeit geht im Konsumrausch immer mehr unter.

Was wird eigentlich gefeiert? Die Wünsche „Bon noel“, „Merry Christmas“ und „Fröhliche Weihnachten“, welche Bedeutung haben sie? Aus dem Mittelhochdeutschen „ze wihen nahten“ wird das Wort Weihachten hergeleitet und ursprünglich mit „in den heiligen Nächten“ zu übersetzen ist.

Die Christen feiern in dieser heiligen Nacht die Geburt Christi vor über 2000 Jahren in einem Stall zu Bethlehem. Nach dem christlichen Glauben ist, mit der Geburt Christi, Gott Mensch geworden. Gott möchte die Menschen erlösen, ihnen nahe sein – in dem er sich erniedrigt, klein macht wie ein hilfloses Kind. Weihnachten gilt deshalb als das Fest der Liebe und der Versöhnung.

Ein vielfältiges Brauchtum, das sich über viele Jahrhunderte entwickelt hat, gehört bis heute zum Weihnachtsfest: Weihnachtskrippen schmücken als vergegenwärtigendes Symbol für die Geburt Christi in großer Vielfalt die Kirchen und Wohnzimmer. Diese Verehrung geht auf die Weihnachtsgeschichte nach Lukas (2,12) zurück: Dort verkündet der Engel den Hirten: „Ihr werdet finden das Kind in Windeln gewickelt und in einer Krippe liegen“. Auch in den Weihnachtsgottesdiensten aufgeführte Krippenspiele dienen der Veranschaulichung und Verehrung des weihnachtlichen Geschehens.

Die Tradition des Christbaums ist hingegen noch nicht so alt. Erst seit einigen Jahrhunderten zum beliebtesten Weihnachtssymbol geworden, unterliegt er heute jährlich wechselnden Deko-Trends.

Während in der heutigen Zeit der verhältnismäßig junge Brauch der weihnachtlichen Bescherung ein Zeichen der Freude über die Geburt des Erlösers ist, wurden die Kinder früher ausschließlich am Nikolaustag beschenkt. Diese Tradition wird bis heute noch in manchen Ländern, z.B. den Niederlanden, gepflegt. Außerdem sollen die Weihnachtsgaben daran erinnern, dass die Heiligen Drei Könige nach der Geburtserzählung des Evangelisten Matthäus (2, 1-16) Jesus an der Krippe mit ihren Geschenken Gold, Weihrauch und Myrrhe verehrt haben.

Text: Monika Dünnwald
 Foto: ©Fritz Hemberger

Interessengemeinschaft (IG) der Schiffervereine

da die Interessen der Schiffervereine auch weiterhin vertreten werden sollen, wenn auch nicht mehr in der starren Form eines eingetragenen Vereins, begrüßt Pastor Werner Paquet die Erstellung von knappen Protokollen, von denen wir nachstehend beispielhaft zwei Versionen wiedergeben möchten.

Januar 2011

St. Nikolaus Schifferverein 1907 Neckargerach

Verbandsbericht 2010

103. Vereinsjahr.

- Januar - Dreikönigschießen bei KKS Guttenbach.
 - Beisetzung Anna Epple, Fahngelcit.
 - Arbeitssitzung Vorstand Mainzer, Schriftführer.
- März - Beisetzung Erika Clewe, Fahngelcit.
 - Bez. Versammlung Hirschhorn, Teilnahme 8 Mitglieder.
 - Generalversammlung-Nr. 102 43 Mitglieder anw.
 Ehrung 50 Jahre Klaus-Peter Mainzer
 25 Jahre Karl Lorenz
 Bertram Kirchesch
- Mai - Beisetzung Erich Köbler, Rockenau.
- Juni - Fahngelcit an Fronleichnam in Guttenbach.
- Juli - Teilnahme Einweihung Treidlerdenkmal Eberbach
- Okt. - Teiln. Tag der Seelsorgeeinheit in Neckargerach.
- Dez. - Nikolausfeier im Café Lorenz.

Allgemeines

- Fahne in der Kirche zu Weihnachten.
- Vorstand Mainzer gratulierte zu 35 Geburtstagen.

gez. RWL
 Details im Jahresbericht 2010 und Kladde v. 08.01.2011-01-12



St. Nikolaus Schifferverein

Hirschhorn gegr. 1950

Jahres - Kurz - Bericht 2010

- 07.03. Jahreshauptversammlung wegen Eis und Schnee verlegt auf Anfang März, weniger Mitglieder anwesend.
- 21.03. Bezirksversammlung des Verbandes, sehr schwach besucht, wie nie zuvor (Insges. 15 Personen)
- 17.04. Teilnahme Mitgliederversammlung DLRG Hirschhorn (Station)
- 04.05. 1. Treffen im Vereinsraum, Abstimmung über Schiffermastfest, zuvor großer Bericht über den Schifferverein in der Rhein-Neckar-Zeitung mit Foto.
- 13.05. Himmelfahrtstag, Mastfest an der Schule. Guter Verlauf u. harmonisches kleines Fest. Dank an alle Helfer u. Kuchen-spender.

Der für Anfang Juni fest geplante Ausflug (Berchdesgaden) mußte leider wegen zu geringer Beteiligung abgesagt werden.

Monatliche Treffs im Vereinsraum : Mai, Juni, August, September, Oktober und November.

- 30.09. Tagesausflug an den Main, Schifffahrt Wertheim-Miltenberg Besuch Kloster Engelsberg und Amorbach.
- 12.10. Kleines Oktoberfest bei Weisswurst, Brezeln und gezapftem Weizen-Bier.
- 14.11. Volkstrauertag, Trauerfeier in der Ersheimer Kapelle.
- 16.11. Treffen mit dem Thema :60 Jahre St. Nikolaus Schifferverein
- 04.12. Patronatsfest in der Pfarrkirche, anschl.kleine Adventsfeier im Vereinsraum. Vor dem Gottesdienst : Kaffee mit hefefuppen.

Das war das Jahr 2010 für den St. Nikolaus Schifferverein Hirschhorn.

Hirschhorn im März 2011

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 _____

Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.



Was haben wir erreicht?

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

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

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

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

Werte erhalten und fördern



Werden Sie Mitglied !

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

Mit einem Jahresbeitrag von 20,00 Euro für Personen und 60,00 Euro für Vereine und Unternehmen können Sie bereits Mitglied werden.

Wir brauchen Ihre Hilfe...

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



*Fördergesellschaft
Museum der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V.*

Kommen Sie an Bord!

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