

Schifffahrt-online

Binnenschifffahrt, Binnenwasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

BDB lädt zum politischen Gespräch

Neuer Staatssekretär Gastredner
beim Parlamentarischen Abend

Seite 7

Verwaltungsgericht Düsseldorf

WSD-Bescheide gegen
einige Häfen rechtswidrig

Seite 20

Mit 4 Seiten
Stellenangeboten
im Innenteil!

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 unter: www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz 



I'M ONE OF THE IRONMEN.



„Wir operieren eine der größten Binnenschiff-
flotten in Deutschland. Um die engen Takte und
Termine zu halten und den Umlauf zu gewähr-
leisten, brauchen wir moderne, leistungsfähige
Maschinen, die zuverlässig und wirtschaftlich
betrieben werden können. Deshalb fahren wir die
MTU IRONMEN.“



IRONMEN: BUILT TOUGH TO TAKE IT.
MTU SERIES 4000 WORKBOAT EDITION



www.mtu-ironmen.com

Dipl. Kfm. Heiner Dettmer
Geschäftsführer der
Reederei Dettmer
Bremen



Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur

Die ersten Anzeichen deuten darauf hin, dass sich auch die neue Bundesregierung intensiv mit der Binnenschifffahrt befassen und ihre Förderung konsequent fortführen wird

Die politische Spitze des BMVBS ist völlig neu besetzt

An der politischen Spitze des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Berlin hat es einen radikalen Wechsel gegeben. Einen Wechsel, wie es ihn so während der letzten Jahre nicht gegeben hat, - immer wieder mal wurde ein Minister - und mit ihm auch dieser oder jene Staatssekretär - ausgetauscht.

Jetzt ist alles anders. Die fünf - nach außen - wichtigsten Positionen im BMVBS sind völlig neu besetzt. Es kommt ein frischer - und für die Binnenschifffahrt hoffentlich belebender - Wind auf; obwohl fairerweise gesagt werden muss, dass das Gewerbe unter der schwarz-roten Koalition, mit zuletzt Bundesminister Wolfgang Tiefensee an der Spitze, überwiegend gut positioniert war.

Die ersten Anzeichen deuten darauf hin, dass sich auch die neue Bundesregierung intensiv mit der Binnenschifffahrt befassen und ihre Förderung konsequent fortführen wird, - zumindest lassen das die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP festgeschriebenen Punkte vermuten und erwarten.

So heißt es unter anderem wörtlich in diesem Koalitionsvertrag: „Wir werden das Forum Binnenschifffahrt und Logistik fortführen. In diesem Zusammenhang halten wir an der Investitionsförderung nach § 6 b Einkommensteuergesetz sowie an den Hilfen bei der Flottenmodernisierung und bei der Umrüstung auf abgasärmere Motoren fest. Wir werden zudem unnötige bürokratische Hindernisse für die

Schifffahrt beseitigen und ein Gesetz zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vorlegen.“

Bei dem Parlamentarischen Abend des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt am 2.12.2009 in Berlin wird Enak Ferlemann, neuer Staatssekretär und künftig wahrscheinlich überwiegend mit (Binnen-) Schifffahrtsthemen befasst, erste Fragen beantworten (müssen).

Jetzt, am Anfang seiner neuen Zuständigkeit, wird das Binnenschifffahrtsgewerbe Enak Ferlemann eine angemessene Zeit zur Einarbeitung in seine neuen Themen gönnen, danach aber werden - zweifellos ebenso fair - bestimmte Themen von Seiten der deutschen Binnenschifffahrt forciert und im Sinne des Gewerbes behandelt werden müssen.

Auf dem Foto (v.l.): Parlamentarische Staatssekretäre Jan Mücke und Dr. Andreas Scheuer, Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, Parlamentarischer Staatssekretär Enak Ferlemann (Gastredner beim Parlamentarischen Abend des BDB am 2.12.2009 in Berlin). Nicht auf diesem Foto, deswegen als zusätzliches Foto separat eingeklinkt, Prof. Klaus-Dieter Scheurle, beamteter Staatssekretär.





Schleppboot „Unterwalden“. Was die Alten so erzählen ... 8



MTU-Achtzylinder der 4000er Baureihe 15



im Hamburger Hafen hält die Krise an 18

Verkehrspolitik

- Schwarz-gelbe Koalition legt einen Gesetzesentwurf zur Beschleunigung des Wirtschaftswachstums vor **6**
- Am 2. Dezember 2009: Parlamentarischer Abend des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt dem neuen Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann **7**

Binnenschifffahrt

- **Schiffahrt-online Serie**
Geschichten aus der Schifffahrt (VIII)
Was die Alten so erzählen ... **8**

Schiffstechnik

- Flachgehende Eisbrecher für die Oder
Kiellegung bei der Hitzler-Werft in Lauenburg **11**
- Für die holländische HISWA ist der deutsche Markt ein Schlüsselmarkt. Krise? - Welche Krise? **12**
- Europort 2009 - Ideen wurden Wirklichkeit **14**
- MTU stellt Motor aus der Baureihe 4000 als Achtzylinder vor **15**

Wasserstraßen / Binnenhäfen

- Manfred Seitz: Die Flaute stärkt die Donauschifffahrt **16**
- Neues Hochwassertor für Freudenu **17**
- Im Hamburger Hafen hält die Krise an **18**
- Weltwirtschaftskrise trifft auch die Kölner Häfen **19**
- Verwaltungsgericht Düsseldorf erklärt
WSD-Bescheid für rechtswidrig **20**
- Vom Wachstumsmarkt Windenergie
profitieren auch die Häfen **21**

Rubriken

- Editorial **3**
- Nachrichten **5**
- Impressum **6**
- Stellenmarkt **22-25**

Titelbild: Schiffsverkehr auf dem Rhein bei Mannheim

Foto: Friedbert Barg

Inserentenverzeichnis

esa EuroShip	Titelseite	Wernz GmbH	16
MTU Friedrichsfeld	U2	Carl Rehder GmbH	17
Van Gemert Group	7	Scheepswerf Grave b.v.	19
Riwa Boating International	8	Schulschiff RHEIN	23
Wittig GmbH	9	Rhenus Logistics	22
RMT Rhein Mosel Transport GmbH	10	River Advice	23
Sauer & Sohn KG	14	Rhenus Logistics	24
Magdeburger Hafen GmbH	15	MSG eG	24
		KD Branch Office Limassol	25

Prof. Dierk Schröder Vorsitzender des VBW-Ehrenbeirats **VBW kündigt Neufassung seiner Publikationen an**

Der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraße (VBW) VBW stellte auf seiner diesjährigen Mitgliederversammlung am 30. Oktober 2009 den zweiten Geschäftsbericht des Vereins nach dem 2007 beschlossenen Zukunftsprogramm vor und gab einen Ausblick auf das kommende Geschäftsjahr.

Im Jahr 2007 hatte der Verein sich unter der Überschrift „VBWZukunftsperspektive 2010“ eine weitreichende Neuausrichtung gegeben. Die beschlossenen Maßnahmen zielten im wesentlichen auf eine bessere Vernetzung der Aktivitäten der kompetent besetzten VBWFachausschüsse, eine bessere Präsenz bei Entscheidern in Politik, Verwaltung und der Wirtschaft, die Entwicklung neuer Produkte, verstärkte Mitgliederinformation und Kommunikation sowie eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit.

Der auf der Mitgliederversammlung vorgestellte Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2008/2009 ließ Präsident Dr. Philippe Grulois gegenüber den Vereinsmitgliedern trotz der andauernden Wirtschaftskrise ein positives Resümee ziehen: Im vergangenen Jahr hat der VBW zahlreiche Aktivitäten zur Förderung des Systems Schiff / Wasserstraße / Hafen entfaltet. Dazu gehören u. a. die Bereitstellung von Informationen für Spediteure, Logistiker, Verlager und Parlamentarier über die Vorzüge und Leistungsmerkmale des Systems Wasserstraße. Die Vorsitzenden der VBW-Fachausschüsse berichteten über ihre Arbeit und gaben einen Ausblick auf das kommende Geschäftsjahr. Betont wurden insbesondere die hervorragende ausschussübergreifende Zusammenarbeit und das beachtliche Engagement der ehrenamtlichen Ausschussmitglieder. Der Vorsitzende des Fachausschusses für Binnenwasserstraßen und Häfen, Prof. Dr.-Ing. Christoph Heinzmann, kündigte für Mitte und Ende 2010 Neufassungen der vielbeachteten VBW-Publikationen „Eignung der Binnenschifffahrt für den Containertransport“ und „Fahrndynamik von Binnenschiffen“ an, in welchen die neuesten Erkenntnisse aus Wissenschaft und Forschung berücksichtigt sein werden.

Hervorzuheben ist auch die vom VBW mitveranstaltete 12. Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht, welche ihrem hervorragenden Ruf erneut gerecht werden konnte. Das Aufeinandertreffen von Praxis und akademischer Forschung gab der Veranstaltung auch dieses Jahr ihre besondere Note.

Erfreulich ist, dass sich die finanzielle Situation des Vereins im geplanten Umfang weiter positiv entwickelte und der VBW auf einer tragfähigen und zukunftsorientierten Basis steht.

Als weiterhin besonders wichtig sieht der Verein seine Rolle als Mitglied und Koordinator der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik (InBiLo). „Das System Wasserstraße – Die Rettung vor dem Verkehrskollaps?!“ war der mutige Titel der Auftaktveranstaltung der InBiLo, die im Rahmen der „transport logistic“ 2009 am 14. Mai auf dem Münchner Messegelände stattfand. Im kommenden Jahr soll die Arbeit der InBiLo weitergeführt und forciert werden. Projekte, welche die Förderung des Verkehrssystems und die Vernetzung seiner Akteure weiter vorantreiben werden, sind schon in Planung. Der VBW setzt nach wie vor in der Ausübung der Koordination auf seine Alleinstellungsmerkmale Neutralität, Internationalität und Vertretung aller am System Wasserstraße Beteiligten. Auf der Mitgliederversammlung wurde zudem das Präsidium des VBW wiedergewählt. Bis auf Hans-Joachim Welsch (Geschäftsführer der RO-GESA Roheisengesellschaft Saar mbH und der ZKS Zentralkokerei Saar GmbH) stellte sich das

bisherige Präsidium zur Wiederwahl und wurde durch die Mitgliederversammlung bestätigt. Thomas Menzel (Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost) wurde neuer Vizepräsident. Der bisherige Vizepräsident Hans-Joachim Welsch betonte gegenüber den VBW-Mitgliedern, dass er dem VBW eng verbunden bleiben werde. Welsch, nun Mitglied des Ehrenbeirates, wurde aufgrund seiner Verdienste mit der höchsten vom VBW zu vergebenden Auszeichnung, der Vereinsflagge, ausgezeichnet, welche er sichtlich bewegt aus den Händen des VBW-Präsidenten entgegennahm. Die bisherigen Mitglieder des Beirates des VBW wurden ebenfalls wiedergewählt. Bereits am Tag zuvor konstituierte sich der Ehrenbeirat des VBW und wählte den ehemaligen VBW-Präsidenten Prof. Dipl.-Ing Dierk Schröder zum Vorsitzenden. ■



Dierk Schröder
 Foto: F. Barg



Im Dialog mit dem Duisburger Hafenchef

Abiturienten interessieren sich für die Logistik

Junge Menschen für das Berufsfeld Logistik zu begeistern ist ein Anliegen der Duisburger Hafen AG. Bereits zum fünften Mal lud die duisport-Gruppe Abiturienten zum „Dialog mit der Jugend“ ein, der vom Initativkreis Ruhr (IR) in jedem Jahr veranstaltet wird. Bei Vorbereitungsbesuchen an den jeweiligen Schulen wurden bereits grundlegende Informationen über Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten in der duisport-Gruppe und dem Bereich Logistik vermittelt. Rund 70 SchülerInnen aus Essen, Bochum und Dortmund hatten nun Gelegenheit, den Duisburger Hafen per Bus kennenzulernen. Höhepunkt des Besuches war die anschließende Schifffahrt mit dem Vorstandsvorsitzenden der duisport-Gruppe, Erich Staake, der bereitwillig in den Dialog mit den SchülerInnen trat und Fragen rund um seinen beruflichen Alltag und das Thema Logistik beantwortete.

Quelle: duisport

Schwarz-gelbe Koalition legt einen Gesetzesentwurf zur Beschleunigung des Wirtschaftswachstum vor

Den Wachstumseinbruch schnellstens überwinden

Um „den Einbruch des wirtschaftlichen Wachstums so schnell wie möglich zu überwinden und neue Impulse für einen stabilen und dynamischen Aufschwung zu setzen“, haben die Koalitionsfraktionen von Union und FDP den Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung des Wirtschaftswachstums (17/15) vorgelegt. Mit einem ganzen Bündel von Maßnahmen im steuerlichen Bereich sollen Wachstumshemmnisse schnell und effektiv beseitigt „und durch krisenenstärkende Maßnahmen der Weg aus der Krise geebnet werden“. Neben einer Entlastung von Familien mit Kindern gehören auch Korrekturen an der Unternehmen- und Erbschaftsteuerreform zum Wachstumsbeschleunigungsgesetz.

Zur steuerlichen Entlastung und Förderung von Familien mit Kindern soll der Freibetrag für Kinder ab 2010 für jedes Kind von derzeit 6.024 Euro auf 7.008 Euro angehoben werden. Damit auch Familien in unteren und mittleren Einkommensbereichen in den Genuss der Entlastung kommen, steigt das Kindergeld ab 2010 für jedes Kind um 20 Euro. „Beide Maßnahmen sind Ausdruck einer besonderen Wertschätzung der Gesellschaft und sollen die wirtschaftliche und soziale Leistungsfähigkeit von Familien mit Kindern als Keimzelle derselben weiter stärken“, heißt es in dem Entwurf. Die Steuerausfälle durch diese Maßnahmen werden in der vollen Jahres-

wirkung mit 4,6 Milliarden Euro angegeben. Auch an der Erbschaftsteuerreform werden Korrekturen vorgenommen. So sollen die Steuersätze für erbende Geschwister und Neffen, die bisher in der Steuerklasse II je nach Höhe der Erbschaft von 30 bis 50 Prozent reichten und damit genauso hoch waren wie für Nicht-Verwandte in der Steuerklasse III, deutlich gesenkt werden. Unions- und FDP-Fraktion schlagen jetzt Steuersätze von 15 bis 43 Prozent vor. „Die Differenzierung der Steuersätze zwischen den Steuerklassen II und III trägt dem familiären Näheverhältnis Rechnung und berücksichtigt auch die erbrechtliche Sonderstellung der nahen Verwandten gegenüber fremden Dritten. Gerade vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung ist eine solche Differenzierung gerechtfertigt“, heißt es in dem Gesetzesentwurf. Die Maßnahme soll in der vollen Jahreswirkung 370 Millionen Euro kosten.

Um den Tourismus zu stärken, sollen die Mehrwertsteuersätze im Hotelgewerbe für Übernachtungen von 19 auf 7 Prozent reduziert werden. „Die Ermäßigung umfasst sowohl die Umsätze des klassischen Hotelgewerbes als auch kurzfristige Beherbergungen in Pensionen, Fremdenzimmern und vergleichbaren Einrichtungen“, heißt es im Entwurf. Die Kosten werden mit 945 Millionen Euro angegeben.

Bei der Erbschaftsteuer im Unternehmens-

bereich wollen die Koalitionsfraktionen Wachstumshemmnisse beseitigen und die Bedingungen für die Unternehmensnachfolge „krisenfest, planungssicherer und mittelstandsfreundlicher“ gestalten. So sollen Betriebe mit bis zu 20 Beschäftigten (bisher 10) nicht mehr der Lohnsummenregelung der Erbschaftsteuer unterliegen. Auch der „Behaltenszeitraum“, in dem der Betrieb weitergeführt werden muss, um von der Erbschaftsteuer verschont zu werden, wird von 7 auf 5 Jahre herabgesetzt.

Unternehmen erhalten ab 2010 bessere Abschreibungsregeln. So soll eine Sofortabschreibung von Wirtschaftsgütern bis 410 Euro möglich werden. Schon im Jahr der Anschaffung können Unternehmen damit von der Anschaffung steuerlich profitieren. Die „Zinsschranke“, mit der verhindert werden sollte, dass Konzerne in Deutschland gemachte Gewinne ins Ausland verlagern können, wird abgemildert. Die Freigrenze wird dauerhaft von 1 auf 3 Millionen Euro erhöht, um Unternehmen in „konjunkturell schwierigen Zeiten zu entlasten und zu stärken“.

Die schon mit einer Befristung eingeführten Verlustvorträge bei Sanierungen von Unternehmen sollen jetzt unbefristet erhalten bleiben. Auch bei Grundstücksübergängen im Zusammenhang mit Umstrukturierungen von Unternehmen soll es Erleichterungen bei der Grunderwerbsteuer geben. Außerdem wird auf die im Energiesteuerergesetz vorgesehene Reduzierung der steuerlichen Entlastungssätze für reine Biokraftstoffe verzichtet. Das Gesetz werde eine „wirksame Grundlage für einen schnellen und soliden Aufschwung sein“, schreibt die Koalition.

Die durch das Gesetz im nächsten Jahr insgesamt entstehenden Mindereinnahmen für die Staatskasse werden mit 6,092 Milliarden Euro angegeben. Davon entfallen auf den Bund 3,869

Impressum

Die Fachzeitschrift im Internet

Schiffahrt-online

Binnenschifffahrt, Binnenwasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

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

Herausgeber und Verlag

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

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

Redaktion

Friedbert Barg (f.barg@schiffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Ingrid Bresgen, Andreas Fröning, Petra Grünendahl, Sabine Homann, Jan Kruse, Josef Müller, Dipl.-Ing. Volker Renner, Gerhard Strack, C. Katharina Thorenz.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers, der Redaktion oder des Verlages wieder. Die Redaktion behält sich Änderungen an den Manuskripten vor. Rücksendung unangefordert eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt wurde.

Anzeigen

Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Baden-Württemberg, Bayern:
C. Katharina Thorenz, Promenade 7, 89073 Ulm,
Tel. +49 (0)731-9270805, Fax +49 (0)3212-2587751
(ckt@verlag-wortfluss.de)

Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein, Berlin, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Sachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Thüringen: Günter Achenbach, Brackeler Hellweg 165, 44309 Dortmund, Tel. +49 (0)231-7761992, Fax +49 (0)231-9508862 (mail@achenbach-media.de)

Niederlande, Belgien, Luxemburg: Eckhard Pannen, Rathausstr. 36, 46519 Alpen, Tel. +49 (0)2802-6991, Fax +49 (0)2802-809561 (eckhardpannen@t-online.de)

Anzeigenpreisliste Nr. 2/09 vom 21.4.2009

und auf die Länder 1,358 Milliarden Euro. Die Gemeinden haben Mindereinnahmen in Höhe von 865 Millionen Euro zu verkraften. Die Mindereinnahmen erhöhen sich im Jahr 2011 auf 8,22 Milliarden Euro und im Jahr 2012 auf 8,972 Milliarden Euro.

Schiffahrt-online hat in der Binnenschifffahrt weit bekannte Persönlichkeiten nach ihrer Meinung zu dem Gesetzesentwurf befragt.

Wie könnten oder werden sich nach Ihrer Meinung die geplanten Änderungen auf die Binnenschifffahrt und insbesondere auf Ihr Unternehmen auswirken?

Frank Wittig, Geschäftsführer des Schiffsausrüstungsunternehmens Wittig GmbH

... auf unser Unternehmen werden die geplanten Veränderungen keine besonderen Auswirkungen haben. Wir beurteilen aber als sehr positiv, dass der Fokus der Politik deutlich auf Familien- und Kleinbetriebe ausgerichtet wird – dieses kommt sicherlich vielen Betrieben in der deutschen Binnenschifffahrt entgegen. Die Richtung stimmt – bleibt abzuwarten, was nun konkret erreicht und umgesetzt werden kann



Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorf Häfen und Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen

In wirtschaftlich angespannten Zeiten sind grundsätzlich alle Maßnahmen zu begrüßen, die es erlauben, diese Krise zu überstehen. Gerade in der Binnenschifffahrt haben ein dramatischer Rückgang des Ladungsaufkommens und ein damit verbundener Verfall der Frachten viele Unternehmen in Liquiditätsschwierigkeiten gebracht. Aber nicht nur die Binnenschifffahrt, sondern auch viele Binnenhäfen werden ihr hohes Vorjahresniveau keinesfalls erreichen. Hieraus resultieren dann wesentlich schlechtere wirtschaftliche Ergebnisse. Die Neuss Düsseldorf Häfen haben im Jahre 2009 ihre Investitionstätigkeiten entgegen dem allgemeinen Trend nicht zurückgefahren. Steuerliche Erleichterungen sind ein erster Schritt zur Verbesserung der Liquidität im Unternehmen. ■



In der NRW-Landesvertretung in Berlin

Parlamentarischer Abend des BDB mit ...



Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium

In der spätestens durch die schwarz-gelben Koalitionsverhandlungen bundesweit bekannt gewordenen NRW-Landesvertretung in der Berliner Hiroshimastraße veranstaltet der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) am 2. Dezember 2009 einen Parlamentarischen Abend zur Schifffahrtspolitik mit dem neuen Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann.

„Was erwartet das Binnenschifffahrtsgewerbe in der neuen Legislaturperiode?“ - Dieser Frage will der BDB zu Beginn der neuen Regierungszeit nachgehen. Die Bundesregierung wird hierzu ihre Vorstellungen einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik unter Einbeziehung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt darstellen, heißt es in der Einladung des BDB zu der Veranstaltung. Vertreter der Binnenhäfen und der verladenden Wirtschaft werden mit dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt und der Politik mögliche Wege zur Bewältigung der Güterverkehre diskutieren. Und weiter: Der BDB wird dabei die Ansprüche des Binnenschifffahrtsgewerbes an eine optimale Verkehrs- und Gewerbepolitik formulieren, in der Ökonomie und Ökologie keinen Widerspruch darstellen.

Die Gastrede des Parlamentarischen Abends wird der enak Ferlemann, neuer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium halten. Auf dem Podium diskutiert er mit Uwe Becker, MdB SPD; Patrick Döring MdB FDP; Leo Gronwald, Thyssen Krupp Steel; Dr. Gunther Jaegers, BDB; und Rainer Schäfer, BÖB. ■

Enak Ferlemann: geboren am 12. Juli 1963 in Bad Rothenfelde, verheiratet, zwei Kinder

Schulische/akademische Ausbildung
1982 Abitur am Lichtenberggymnasium
1982 Banklehre bei einer norddeutschen Privatbank
1984 Wehrdienst bei der Luftwaffe
1985 Studium der Rechtswissenschaft, Politikwissenschaft und Philosophie

Berufliche Tätigkeiten
seit 1995 geschäftsführender Gesellschafter einer Wirtschaftsberatungsgesellschaft

Politischer Werdegang
seit 1986 Mitglied im Stadtrat der Stadt Cuxhaven
seit 1991 Vorsitzender der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Cuxhaven
seit 1991 Mitglied im Kreistag/Landkreis Cuxhaven
seit 1995 Vorsitzender des CDU-Kreisverbandes Cuxhaven
seit 1999 Vorsitzender des CDU-Bezirksverbandes Stade für den Elbe-Weser-Raum
seit 1999 Mitglied im CDU-Landesvorstand der CDU in Niedersachsen
seit 2001 Vorsitzender des Ausschusses für Regionalplanung, Wirtschaft und Tourismus im Kreistag des Landkreistages Cuxhaven
seit 2002 Mitglied des Deutschen Bundestages
2005 bis 2009 Vorsitzender der Landesgruppe Niedersachsen
2007 bis 2009 Vorsitzender des Unterausschusses „Zustand der Eisenbahninfrastruktur und Sicherung einer leistungsfähigen und sicheren Bahninfrastruktur für die Zukunft“; Ordentliches Mitglied des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung; Stellvertretendes Mitglied im Haushaltsausschuss; Mitglied der CDU-Kommission Aufbau Ost

seit 28.10.2009 Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Van Gemert Groep

NIJMEGEN



HEGE BV
ALUMINIUM RAMEN DEUREN & KOZIJNEN



H. VAN GEMERT
SCHIEPSREPARATIE EN CONSTRUCTIEBEDRIJF



TREMEGH BV
INTERIEURBETIMMERINGEN

Spezialisiert in:

- Umbau- und Schreinerarbeiten
- Alle vorkommenden Reparaturen über der Wasserlinie
- Steuerhäuser (Oberteil Aluminium) mit fester oder senkbarer Hubvorrichtung
- Komplettte Wohneinrichtungen und elektrische Installationen
- Aluminiumtüren – Aluminiumfenster
- Reparaturen an vorhandenen Fenstern und Lukensystemen
- „Blaue“ Schilder, Aluminiumtreppen und Radarmasten

Nijverheidsweg 37-39 · 6541 CL Nijmegen
Tel. 024-6782233 · Fax 024-6782239
info@van-gemert.nl · Web: www.van-gemert.nl

Geschichten aus der Schifffahrt (VIII)

Was die Alten so erzählen ...

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

Noch immer befinde ich mich mit meinen Erzählungen in der Zeit so um 1960 bis 1970. Es war die Zeit eines elementaren Umbruchs in der Binnenschifffahrt. Noch war die Schleppschifffahrt in vollem Gange. Es gab noch zahlreiche Schlepper und Schleppkähne. So hatte die Reederei Damco beispielsweise noch im Jahr 1959 den Dieselschlepper „Alexander von Engelberg“, den „Damco 21“ neu bauen lassen. Die Reederei Damco war zu dieser Zeit eine der größten Reedereien auf dem Rhein, jedenfalls was die Anzahl ihrer Schiffe, (Schlepper, Schleppkähne, Selbstfahrer - auch „Motore“ genannt) anging.

Auch „meine“, die Haniel-Reederei hatte, wie ich bereits schon in einer anderen Geschichte beschrieben habe, mit dem in den fünfziger Jahren neu gebauten Schleppmotorschiffen

(ich war ja auch auf so einem beschäftigt) noch kräftig in die Schleppschifffahrt investiert. Im Übrigen ebenso wie auch zahlreiche andere große Reedereien.

Es bahnte sich jedoch, für jeden sichtbar, bereits Mitte bis Ende der fünfziger Jahre mit dem Erscheinen der ersten Schubboote, bzw. Schubeinheiten auf dem Rhein jene oben genannte Zeit des Umbruchs an.

Warum erscheint mir diese allseits bekannte Entwicklung an dieser Stelle nochmals erwähnenswert?

Das hat etwas mit Nostalgie zu tun, mit der Erinnerung an die gute alte Zeit. Jedoch – ohne die neue Zeit zu missbilligen. Ich habe, genauso wie die meisten unter uns, nichts aber auch gar



- **Arbeits-, Sport- und Rettungsboote**
- **Aussenborder**
- **Motorenservice**
- **Polyester- und Schlauchbootreparaturen**

Riwa Boating International

Rijndijk 19 (Gelände Schiffswerft Bodewes)
Postbus 54 · NL 6566 ZJ Millingen a/d Rijn
Tel.: (0031) (0) 4 81-43 45 48 · Mobil: 06 50-42 66 11
Fax: (0031) (0) 4 81-43 45 57 · E-Mail: info@riwaboating.nl
Internet: www.riwaboating.nl

nichts gegen technischen Fortschritt, gegen Verbesserungen der Arbeitsbedingungen (also im besten Sinne soziale Errungenschaften). Ich

gehe sogar so weit zu behaupten, dass ich ein Mensch bin, der lieber Neuland betritt, als auf altbekanntem Terrain zu verharren. Eines bedauere ich jedoch sehr. Mit der neuen Zeit, der neuen Form der Schifffahrt, vor allem auf dem Rhein, ging auch ein großes Maß an (vielleicht nicht überall und zu jeder Zeit vorhandenen, aber doch oft genug erlebten) Ruhe und Beschaulichkeit des Metiers Schifffahrt verloren. Es wurde (und ist noch heute) ganz schön hektisch.

Plötzlich gab es keine Liegezeiten beim Laden oder Löschen von ein, zwei oder mehreren Tagen mehr. Auch für kleinere oder größere Treffen während der Reise, wenn man z.B. am gleichen Ankerplatz übernachtete o.ä. reichte es nicht mehr. Voll-Contentue-Fahrt war das erste, was sich mir im Zusammenhang mit der Schubschifffahrt einprägte. Das war schlicht und ergreifend der Begriff für den Arbeitseinsatz rund um die Uhr.

Worauf will ich hinaus, ohne in den Verdacht eines ewig Gestrigen zu geraten? Ich möchte, dass wir uns gemeinsam, wir alle die wir noch davon wissen und es erlebt haben und diejenigen, die neugierig genug sind, es erfahren zu wollen, an jene Zeiten erinnern, in denen Treffen in alten (und nun muss ich den Ausdruck doch gebrauchen) traditionellen Schifferkneipen in Duisburg, Mannheim, Bingen, Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen und wo auch immer möglich waren.

Ich könnte jetzt die seriösen und auch weniger seriösen Treffpunkte beim Namen nennen, - aber zum einen vergesse ich sicher das eine oder andere Etablissement zu erwähnen und zum anderen würde es letztendlich auch zu weit führen. Aber stellvertretend seien in diesem Zusammenhang Namen erwähnt, wie der „Kronenjockel“ an der Neckarspitz, wo's immer den Schleppschein gab, oder den „Kohlennachen“ in Mainz oder das „Hähnchen“ am Bunkerhafen und (natürlich auch) „Tante Olga“ in Duisburg oder den „Vlag en Wimpel“, „Chez Nell“, „Skipperhuis“ in Rotterdam u.v.a.mehr. In diesen Schifferkneipen (nennen wir sie mal „nautisch-maritime Informations- und Austauschräume“) wurde immer viel erzählt, gelacht, gestritten und manchmal sogar mit philosophischem Ansatz über Gott und die Welt und die Schifffahrt im speziellen geplaudert. Schließlich bekam man viel zu sehen und erlebte so manches. Ich gehe sogar soweit zu behaupten, dass diese Kneipen in der unmittelbaren und mittelfristigen Nachkriegszeit, zu



„Unterwalden“ (der stärkste Schlepper auf dem Rhein)

Foto: Günter Dexheimer

den ersten Begegnungsstätten von Deutschen und ihren direkten Nachbarn gehörten, in denen sich, aufgrund gemeinsamer Interessen und dem gemeinsam ausgeübten Beruf, schon bald ein halbwegs unverkrampfter Umgang miteinander entwickelte.

Ich hatte oft Gelegenheit und nutzte sie dann auch, den „Alten“ zuzuhören, wenn sie sich ihre Geschichten erzählten.

Der Wirt vom Kronenjockel in Monnem (Mannheim) an der Neckarspitz' hatte lange Zeit einen Papagei in seiner Kneipe, erzählte mein Vater eines Tages mal bei so einem Treffen. Dieser Papagei, es war wohl so ein großer Ara, den der Wirt des Kronenjockel von irgendeiner seiner Seefahrtsreisen (damals noch ohne größere Probleme bei der Einreise) mitgebracht hatte, saß in der Nähe des Ein- bzw. Ausganges auf einer Stange. Jedes Mal, wenn sich ein Gast anschickte, die Kneipe zu verlassen und dabei in die Nähe des Ausganges kam, ertönte die krächzende Stimme des Papageis: Host' scho zaaahlt?! Sein Besitzer, der Wirt behauptete steif und fest, ihm (dem Papageien) diese Worte nicht beigebracht zu haben ?!

Dann hörte ich von der Geschichte mit „dem Willen Gottes“. Die erzählte mir mal einer meiner „schiffischen“ Onkels. Da gab es wohl mal ein Schiff mit dem Namen „Der Wille Gottes“, ein kleiner Schleppkahn. Der lag eines Tages in Andernach auf Reede vor Anker. Der Matrose kam nachts vom Landgang zurück und wollte mit dem Nachen an Bord geholt werden. So rief er, wie es üblich war: Der Wille Gottes hau, (was im übertragenen Sinne so viel hieß, wie bei einer Fähre - hol über).

Der Wille Gottes - hau, so rief der Matrose sicher zwanzig Mal und mehr und keiner an Bord des Wille Gottes hörte bzw. erhörte ihn.

Heiser und wütend schrie nun der Genervte ein letztes Mal: Der Wille Gottes - hau, (!?) um Gottes Willen hau jetzt – oder leck mich am

....

Ich weiß nicht mehr, ob die Geschichte so ausging, dass er doch noch gehört wurde oder ob er die Nacht an Land verbringen musste.

Günter B. der Kpt. vom „Haniel Kurier 25“, mit dem ich später gemeinsam auf dem SB „Franz Haniel 10“ fuhr, war bekannt für seinen sehr humorvollen Stil, in welchem er wahre und manchmal vielleicht auch nicht ganz so wahre Geschichten aus seinem sehr abwechslungsreichen Schifferleben zum Besten gab. In einer der zahlreichen Nachtschichten an Bord des „Franz Haniel 10“ die wir gemeinsam auf der Brücke (wir bezeichneten das oft als „auf'm Bock“) verbrachten, erzählte er mir die Geschichte vom „Stern der Weisen“.

Er hatte ihn entdeckt, als er mit seinem „Haniel Kurier 25“ in der Kiesfahrt auf dem Oberrhein war. Beladen zu Tal, leer zu Berg. Im November



„Alexander von Engelberg“ („Damco 21“)

1968 irgendwo auf dem Oberrhein leer und etwa gegen 24:00 Uhr zu Berg erwischte es ihn. Urplötzlich befand er sich mit seinem Schiff mitten im dicksten Nebel. Sicht über dem Wasser gleich Null. Allerdings, und das geschah öfter, am Himmel über der oberrheinischen Tiefebene sah man die Sterne funkeln. Die Nebelwand, in die er geraten war reichte ca. 10 – 15 m hoch, was aber bedeutete, wie schon gesagt, Sicht Null, Blindfahrt. Ohne Radargerät, das hatten zu diesem Zeitpunkt keine 10 % der Schiffe auf dem Rhein.

Zu seinem Matrosen, der sich mit ihm zusammen zu diesem Zeitpunkt im Steuerhaus befand bemerkte er, in relativ gelassener Art und Weise: Was mache' mer dann jetzt, do hilft jo ach kein Heil in der Flucht, - also ?! Mir gucke uns jetzt so'n Stern vor uns am Himmel aus und fahren genau dem nach. Sprach's und beachtete nicht weiter die verdutzte Miene seines Matrosen.

Günter meinte, während er mir die Geschichte erzählte: Der hat bestimmt gemeint, jetzt ist der Alte ganz durchgeknallt, aber ich dachte mir, wenn ich es halbwegs schaffe, den Dampfer in etwa immer in der gleichen Blickrichtung zu dem Stern zu halten vermeide ich möglicher Weise, dass mir das Schiff total verfällt (quer fallen, aus dem Kurs geraten). Natürlich hatte er die Maschine ziemlich weit herunter gefahren, - sie machten nicht mehr viel Fahrt voraus. Dennoch machte sich plötzlich ein recht mulmiges Gefühl bei ihnen breit, (wenn es nicht schon vorher sowieso da gewesen wäre). Beim angestregten Sehen durch den dichten Nebel glaubten sie plötzlich festzustellen, dass der Uferbereich mit einem Mal schon sehr nahe war. Günter stoppte die Maschine, rief dem Matrosen zu: Mach den Hammer (das Anker) klar, es hat keinen Zweck mehr, egal wo wir jetzt sind, hier ist Schluss. >>>

Tankmanagement aus einer Hand....

...vom Tank bis ins Steuerhaus!

Vom Füllstand



über

Druck und Temperatur



zur

Überwachung



und

Auswertung



Drei starke Partner für ein gemeinsames Ziel

FS Schiffstechnik
GmbH & Co. KG
Werftstraße 25
47053 Duisburg

++49-203/60367-0
++49-203/60967-16
E-Mail: fs-schiffstechnik@t-online.de
Internet: www.fs-schiffstechnik.de

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

Tel.: ++49-203/93273-0
Fax: ++49-203/93273-66
E-Mail: info@wi-du.de
Internet: www.wi-du.de



Nachdem der Anker gesetzt war, das Schiff relativ ruhig lag, stellten sie aber noch was Merkwürdiges fest. Sie hatten überhaupt keine Strömung am Schiff entlang. Na-ja, dachte Günter, Grundberührung hatten wir keine, sind auch sonst nirgendwo angestoßen, - vielleicht sind wir irgendwo glücklich zwischen den Kribben gelandet?!

Dann liegen wir auch aus den Füßen.

Am nächsten Morgen wurde es gegen 08:00 Uhr richtig hell, der Nebel verzog sich ein wenig und dann war die Überraschung perfekt. Sie waren im Kiesloch, der Kiesverladung in Seltz gelandet - da hätten wir sowieso hingemusst, meinte Günter abschließend.

Dann ist da noch die Sache mit den „Elwe- oder Ilwetritsche“, auch „Elbe- oder Ilbedritsche“. Als echter Oberrheinfahrer, wurde mir als Schmelzer auf dem „Haniel Kurier 10“ erzählt, sollte man mindestens einmal in der Lage gewesen sein, einen Elwetritsche gefangen zu haben. (Was die Herrschaften auf dem Haniel Kurier nicht wussten sich aber hätten denken können, war die Tatsache, dass ich bereits als Kind, während meiner zahlreichen Mitfahrten bei Vaddern an Bord, von der Geschichte mit den Elwetritschen wusste). Aber ich hielt mich erst mal bedeckt und wartete ab, wie man mir denn erklären wollte, was ich in dieser Sache zu tun haben werde. Wir lagen mit dem „Haniel Kurier 10“ über's Wochenende in (ja wo schon, der Alte, der Wescher – sie erinnern sich kam ja von hier) in Lämersche (Leimersheim) und der Lot (Lothar) mein Matrose meinte: Heut' Abend zwischen Tag und Dunkel gehst du auf Elwetritschefang. Aha – und wie soll ich das machen? Gaaanz eeefach! Du nimmst dir einen großen Sack und eine Petroleumlaterne und einen Rei-

serbesen - ein Deckschrubber tut's auch. Dann hockst du dich in die Uferböschung und wartest bis es anfängt dunkel zu werden. Wenn es dunkel ist, machst du die Petroleum-laterne an, hältst mit der linken Hand den Sack auf und die brennende Laterne davor, - die kannst'e aber auch schwenken. In der rechten Hand hältst du den Schrubber. Dann musst du den Lockruf ausstoßen, --- der geht so: „Uiiijuijuuju“. Das ganze machst du so lange, bis du merkst, dass ein Elwetritsche angeflattert kommt. Wenn das Ding an der Laterne vorbei und in den Sack geschossen ist, machst du den Sack zu und

willst doch kein Spielverderber sein. Wenn ich gleich wieder von daheim komme, hab' ich ein Karnickel dabei, - das stecken wir in den Sack und binden ein Schleifchen drum und damit gehst du dann, wenn's dunkel ist in die Gaststätte und dann wollen wir doch mal sehen, ob du nicht frei essen und trinken hast, heut Abend.

Genauso haben wir es gemacht. Natürlich wusste ich, dass ich bei meiner Fangaktion beobachtet und belauscht werden sollte, das hat mich auch gar nicht gestört. Als ich, ca. 100 m entfernt vom Liegeplatz unseres Schiffe in der Uferböschung stand, bewaffnet mit Sack, Laterne und Schrubber, hatte ich den „Elwetritsche“ (das Karnickel) schon längst „gefangen“. Ich rief trotzdem laut und vernehmlich den Lockruf über den Uferweg: „Uiiijuijuuju“ und noch mal „Uiiijuijuuju“. Dann noch lauter: Ich hab' einen, ich hab so'n Viech im Sack. Dann bin ich schnurstracks in die Kneipe samt Sack, Laterne und Schrubber.

Auch wenn in der anschließenden Diskussion über die Echtheit des „Elwetritsche“ aufgrund seines Aussehens die Meinungen etwas auseinander gingen, konnte ich jedoch mit dem Argument überzeugen, dass „Elwetritschen“ in Gefangenschaft rein äußerlich zum Karnickel werden, deshalb wäre der Anblick eines echten Elwetritschen ja auch so selten, sodass die vagen Beschreibungen des Ungeheuers mit seinen drei Köpfen, sieben Schwänzen, den feuerroten Augen und den langen spitzen Zähnen eher angezweifelt und als Jägerlatein abgetan werden könnten.

Lothar zeigte sich, ob solch einer Beweisführung, überwältigt und zahlte brav meine Zeche an diesem Abend. ■

Rheinvorlandstraße 10
D-68159 Mannheim
Fon: +49 (0)6 21 /1234-777
Fax: +49 (0)6 21 /1234-799
E-Mail: info@rhein-mosel-transport.de
Internet: www.rhein-mosel-transport.de


RHEIN - MOSEL - TRANSPORT GMBH

- Nationale und internationale Transporte von Gütern aller Art zu Wasser
- Speditionelle Leistungen aller Art
- Entwicklung logistischer Gesamtkonzepte

RHEIN MOSEL TRANSPORT GMBH

einen Knoten drauf. Dann bringst du ihn mir in die Kneipe am Fährhaus, da wart' ich auf dich und wenn du einen Elwetritsche gefangen hast (!?), dann hast du den ganzen Abend frei essen und trinken.

Das ganze Gespräch hatte sich die Frau vom Alten mit angehört und mich dabei beobachtet. Als der Lot wegging um einen Sack und die anderen Jagdutensilien zu holen, fragte sie mich: Gell, du glaubst das nicht so recht – oder? Ich antwortete ihr: Ich weiß doch, dass das Quatsch ist. Das hab' ich mir gedacht, sagte sie – aber du



Ein Elwetritsche in freier Wildbahn !?



MS „Haniel-Kurier 25“

Neuer Eisbrecher „Gartz“ auf der Hitzlerwerft GmbH in Lauenburg auf Kiel gelegt

Flachgehende Eisbrecher für die Oder

Am 10.11.2009 erfolgte die Kiellegung des Eisbrechers „Gartz“. Dabei wurde die Sektion 2 des Schiffskörpers zum Bauplatz des Eisbrechers verbracht und dort auf Stapel gelegt. Der Eisbrecher besteht aus insgesamt 3 Sektionen die am Bauplatz des Eisbrechers zusammengefügt werden. Die Sektion 2 ist die mittlere Sektion, die später einmal den Maschinenraum aufnehmen wird.

Die klimatische Situation an den Wasserstraßen im Norden Deutschlands ist im Winter durch lange Frostperioden mit zum Teil strengen Frösten gekennzeichnet, daher kommt es auf den Bundeswasserstraßen im Bezirk der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost häufig zu langen Eisperioden mit starker Eisbildung.

Gemäß Regelung des § 35 (1) Bundeswasserstraßengesetz obliegt der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Eisbekämpfung an den Bundeswasserstraßen. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde hält daher eine Flotte von acht Eisbrechern vor, die vorwiegend im Bereich der Unteren Oder zum Einsatz kommen. Das Hauptziel des Eisaufluges auf der Oder ist die Aufrechterhaltung der Vorflut bei Eisgang.

Auf der Grundlage einer „Verwaltungsvereinbarung über die Organisation und Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisaufluges auf den Grenzgewässern der Oder von km 542,4 bis km 704,1 und der West-oder von km 0,6 bis km 17,15 vom 11.08.1997 erfolgt der Eisaufluge auf der Oder gemeinsam mit der Republik Polen. Für den Eisaufluge wurde in der DDR ab 1957

eine spezielle neue Flotte von „Oder-Eisbrechern“ entwickelt und aufgebaut. Traditionell tragen diese Eisbrecher Namen von Städten und Gemeinden aus dem Einzugsgebiet des Flusses. Einen Eisbrecher „Gartz“ und einen Eisbrecher „Oder“ gibt es bereits seit 1958. Nach langjährigem Einsatz auf der Oder und nunmehr 50 Jahren Dienstzeit sollen diese beiden alten Eisbrecher ausgesondert werden. Der Auftrag zum Neubau der Eisbrecher wurde am 29.05.2009 nach erfolgter EU-weiter Ausschreibung an die Hitzler Werft GmbH in Lauenburg vergeben. Danach erfolgte die konstruktive Entwicklung der Eisbrecher durch die Werft. Grundlage für die Konstruktion ist der 2002 in Dienst gestellte Eisbrecher „Frankfurt“, der ebenfalls auf der Hitzlerwerft in Lauenburg gebaut wurde. Damals (2001) wurde

der Entwurf der Werft bei der HSVA (Hamburgische Schiffbau- Versuchsanstalt GmbH) in Hamburg erprobt. Hierbei wurde ein Modell des Eisbrechers im Maßstab 1:7 angefertigt und in einem Eiskanal unter maßstabsgerechten Bedingungen im Eis erprobt. Dabei wurden die Bedingungen auf der Oder simuliert. Die neuen Eisbrecher sollen eine dieselmechanische Antriebsanlage erhalten. Ein Dieselmotor mit 810 KW Leistung überträgt hierbei seine Leistung über ein Schiffswendegetriebe und eine Propellerwelle auf einen Edelstahlpropeller mit einem Durchmesser von 1500 mm. Die Kosten für die Schiffsneubauten in Höhe von 10,2 Mio. € trägt der Bund. ■



Kiellegung am 10.11.2009



Der alte Eisbrecher Gartz 2007 beim Eisaufluge auf der Oder

Daten des neuen Eisbrechers „Gartz“:

- Typ: konventioneller Flusseisbrecher ausgelegt für Flachwassereinsatz. (ohne Stampfanlage)
- Besatzung: Schiffsführer, Steuermann, Maschinist, Matrose. Optional Dolmetscher/ Eisbeobachter

Länge:	34,00 m
Breite:	8,60 m
Tiefgang:	1,55 m
Fixpunkt über Wasserlinie:	4,00 m
Antriebsart:	dieselmechanischer Antrieb
Einsatzgebiet:	Oder

Für die HISWA ist der deutsche Markt - im Hinblick auf Märkte wie Asien - ein Markt mit Schlüsselfunktion

„Krise? - Welche Krise?“

Schiffahrt-online Serie

Nachbar Niederlande

Die Niederlande sind auch in Sachen Schiffbau eines der wichtigsten Nachbarländer Deutschlands. In einer Serie wird unsere Autorin **Ingrid Bresgen** in loser Folge wichtige Unternehmen des niederländischen Schiffbaus vorstellen.

Die aktuelle Wirtschaftskrise waren für die Niederlande Anlass, ein dreijähriges, auf Deutschland ausgerichtetes Marktbearbeitungsprogramm unter dem Label „Holland Maritim“ zu starten.

„Das Stärken der gegenseitigen Position kann nur positiv sein!“ Gerade in Zeiten der Krise ist es wichtig, die Kräfte zu bündeln, auch Grenzen

überschreitend. Die Niederlande haben zudem Zweck ein dreijähriges, auf Deutschland ausgerichtetes Marktbearbeitungsprogramm unter dem Label „Holland Maritim“ gestartet. Ziel sei, die gegenseitige Marktposition mit ähnlichem Image zu verbessern und zu festigen, schreibt André Vink, Direktor der HISWA Holland Marine Industry, in einem perspektivischen Vorwort zu dem Programm. Niederlande und Deutschland seien zwar seit jeher eng verbunden, dennoch sei mehr erforderlich, um gemeinsam der internationalen Konkurrenz voraus zu sein, als nur die heutige Wirtschaftskrise zu beschwören. Der deutsche Markt sei gerade im Hinblick aufstrebender Märkte wie Asien ein wichtiger Markt mit Schlüsselfunktion: „Das Stärken der gegenseitigen Position kann daher nur positiv für die Niederlande wie auch für Deutschland sein!“

Die ökonomische Verflechtung zwischen Deutschland und den Niederlanden ist neben engen politischen Beziehungen groß. Das liegt allein schon an der Lage beider Länder und dem

Rhein. Der bedeutendste Handelsfluss in Europa strömt größtenteils durch Deutschland und mündet bei Rotterdam in die Nordsee. Daher ist Rotterdam heute auch der für Deutschland bedeutendste Transithafen, während Duisburg sich aufgrund des lebhaften Rheinhandels zum weltgrößten Binnenhafen entwickelt hat.

Es verwundert daher nicht, dass die maritimen Beziehungen zwischen Deutschland und Holland sehr eng sind. Das maritime Cluster in Deutschland und den Niederlanden sind beide als sehr große und Hightech orientierte Branche mit umfangreichen Know-how und einer enormen Innovationskraft bekannt. Mit mehr als 220.000 Arbeitnehmern ist der Maritimsektor einer der treibenden Kräfte der deutschen Ökonomie. Niederländische Betriebe liefern dazu einen wichtigen Beitrag.

Aus dem Anlass beginnen wir mit der Serie „Nachbar Niederlande“ mit Porträts über niederländische Schiffs- und Yachtbauer und Zulieferer. Wir starten mit einem eher historischen Überblick über den niederländischen Yachtbau, exemplarisch an vier Unternehmen dargestellt: Contest-Yachts, Mulder Shipyard, Vollharding Shipyard und Van Dam Nordia Werft. Ab der nächsten Ausgabe porträtieren wir vor allem Zulieferer, die für die Binnenschifffahrt produ-



Die Sturier 600 CS aus Vollharding-Staveren-Werft: eine konsequente Weiterentwicklung des Erfolgsmodells.

zieren, beginnend mit der Firma Rafa, die sich mit hochwertigen Fenster- und Verglasungssystemen einen Namen in der internationalen Schiffsindustrie gemacht hat. Der darauf folgende Bericht beschäftigt sich mit Rubber Design, einem international anerkannten Spezialisten in der Entwicklung von schall-, stoß- und schwingungsdämpfenden Zuliefererteilen. Dann auch mit vielen technischen Details.

Alle vier genannten Werften haben einige Gemeinsamkeiten: Sie blicken auf eine lange Unternehmens- und Familiengeschichte zurück, und alle haben manch knappe Zeit überdauern müssen. Die derzeitige Wirtschaftskrise geht zwar auch nicht vollkommen spurlos an ihnen vorbei, aber drei von ihnen sind bis mindestens im nächsten Jahr ausgebucht. Nur ein Yachtbauer hatte ein Schiff ohne vorherigen Kundenauftrag bauen müssen – voller Zuversicht, dass es letztendlich doch verkauft wird. Der Grund für die gute Auftragslage liegt in der finanziell gut abgesicherten Kundschaft. Das zeigt sich auch im Wandel aller vier Werften: Sie alle behaupten sich auf dem Markt, da sie Luxusyachten mit modernsten technischen Ausstattungen, in bester Qualität und mit allerhöchstem Komfort anbieten.

Eine der weltweit ältesten Werften, in der

Jachten hergestellt werden, ist die Van Dam Nordia Werft in Aalsmeer. 1881 gründete Arie van Dam, jüngster Sohn einer Schiffsbauerfamilie die Werft, um Schiffe für den kommerziellen Zweck zu bauen. Sein Sohn Adriaan, der die Firma 1908 übernahm, änderte die Richtung: Er baute kleine Vergnügungsschiffe, mit denen Aristokraten die Seen und Kanäle Hollands befahren konnten. Nach dem Zweiten Weltkrieg erweiterte Adriaans Sohn die Aktivitäten auf den Export in die USA. Heute leitet Jacco Jongkind, Robert van Dams Schwiegersohn, das Unternehmen mit 30 Angestellten. Jongkind und Chefdesigner Robin Ten Hoop verbinden die Erfahrungen der Werft aus mehr als 125 Jahren mit den aktuellsten Neuheiten, wobei die zentralen Werte der Vorfahren zu Qualität, Sicherheit und optimalem Preis-/Leistungsverhältnis Veränderungen überdauert hat. Unter dem Namen „Nordia Design“ werden die Jachten gemäß den hohen Ansprüchen der Kunden im ständigen Dialog mit ihnen entwickelt, erarbeitet und hergestellt. Ein Beweis für den Erfolg der Firmenphilosophie ist die relativ lange Zeit von durchschnittlich zwölf Jahren, die ein Van Dam Nordia-Schiff im Eigentum des Käufers bleibt. Zu den Nordia Design Yachten zählen die 95' „Cruiser Constance“, die 100' Traditional „Psyra“, die 80' Traditional „Ophira V“ und die 70' Performance Cruiser „Marmalade of Manchester“.

Über 90 Jahre besteht die Vollharding Stavoren Shipyard in Stavoren. Auke van der Werff, Sohn eines Schiffswerftleiters, kaufte 1918 eine Werft für Segeljollen in Stavoren. Für damalige Zeit sehr fortschrittlich, installierte er eine elektrische Slipanlage, so dass auch größere Schiffe Zugang finden konnten. Innerhalb von zehn Jahren hatte sich die Firma einen guten Ruf für den Bau von Binnenschiffen und Frachtkähnen aus Eisen, luxuriösen Motorjachten und den sogenannten Spitsen erworben. Doch zunächst die Weltwirtschaftskrise der 30er Jahre, dann schlimmer noch der Zweite Weltkrieg trafen die Werft schwer, da Auke sich weigerte, für die Nazis zu arbeiten. Nach 1945 wurde es nicht viel besser, da die jetzt üblichen größeren Binnenschiffe nicht mehr durch die Schleuse von Stavoren passten. Mit Übergabe an seinen Sohn Anton 1956 wehte ein frischer Wind in der Werft: Eine große Fertigungshalle und ein Kran an der Slipanlage wurden gebaut, die Herstellung von Motorjachten und Segeljollen aus Eisen begann. Anfang der 70er Jahre gelang es Anton van der Werff, einen Fischkutter in eine Kutterjacht für den Freizeitbereich umzugestalten, der erste „Stavoren-Kutter“. Als in den 80er Jahren Charterunternehmen immer beliebter wurden, ließen viele Schiffseigner ihre Schiffe umrüsten, um sie vermieten zu können. Der Stavoren-Kutter, als

Motorsegler und Motorboot erhältlich, wurde zu einem Hit. Mitte der 90er Jahre hat Antons ältester Sohn, Auke van der Werff, die Vollharding Werft übernommen und ebenso schon nach kurzer Zeit einen neuen Kurs eingeschlagen. Er überarbeitete das Modell des Stavoren-Kutters. Die Sturiër, wie sie heute heißt, war von Anfang an ein Erfolg. Seitdem wird eine ganze Serie an Luxus Schiffen, je nach Ausführung für Binnen- oder Seefahrt, für den weltweiten Markt mit anspruchsvollen Kunden entwickelt.

Auf eine 70-jährige Firmengeschichte blickt die Mulder Shipyard in Voorschoten zurück, die ihren Schwerpunkt auf vor allem aus Stahl und Aluminium gefertigte Motorjachten mit Größen zwischen 35' und 90' legt. Mit eingeschränkten Serien, hohem Komfort und ausgezeichneter Verarbeitung garantiert die Mulder-Werft ihren Kunden eine uneingeschränkte Segelfreude. 1953 baute Firmengründer Dirk Mulder Senior eine 7,50 Meter lange Stahl-Motoryacht. Die später „Baby Favourite“ genannte Yacht wurde der Vorläufer der „Favourite Cruiser“, die Mulder einen guten Ruf einbrachte. Die aktuellsten Modelle der Werft sind die „Mulder 88“ und „Seabreeze 2“.

Vor 50 Jahren gründete Ed Conijn die „Contest Yachts“ in Medemblik. Damals hatte er sich kaum vorstellen können, dass heute rund 3.000 Contest-Segelyachten auf den Weltmeeren unterwegs sind. Das lag vor allem an seinen Sohn, Fritz Conijn, der zielstrebig und professionell die väterliche Firma zu einer internationalen Werft weiter entwickelt hat. Dabei hat er die Zeichen der Zeit schnell erkannt: In den 80er Jahren verlegte er den Schwerpunkt von der serienmäßigen Herstellung auf nach Kundenwünschen hergestellte Jachten mit einer Größe zwischen 40 bis 65 Fuß. 2003 hat schließlich Arjen Conijn die Geschäftsführung in dritter Generation übernommen. Er initiierte die Zusammenarbeit mit Innenarchitektin Birgit Schnaase und den Designern Georg Nissen und Doug Peterson, die den Yachten eine besondere Note verleihen. Das aktuelle Modell Cabin Sailor (CS) besticht durch Sportlichkeit und durchdachtem Interieur.

„Krise? Welche Krise?“, fragte Arjen Conijn zurück. Die Frage nach der aktuellen Wirtschaftskrise erschien ihm offensichtlich nicht zu behagen. Auch Auke van der Werff zeigte sich sehr gelassen und verwies auf die früheren Zeiten. Jacco Jongkind und Anco Kok, Marketing und Verkaufsmanager bei Mulder Shipyard, wollten die Krise nicht ganz wegdenken, aber auch sie zeigten sich sehr optimistisch. Vielleicht haben die Niederländer ja einen guten Weg gefunden, die Krise zu bewältigen. Ganz nach dem Motto: Besser als zu reden ist es zu handeln. ■

(zum Foto links)

Technische Daten: Sturier 600 CS

o.a. Hull length in metres:	18.00 m.
Beam in metres:	5.29 m.
Draft in metres:	1,6 m.
Displacement T: 4	5
Min. height above waterline:	4 m
Certificate:	CE, Catagorie A
Constructie:	staal
Interieur:	teak
Number of cabins:	3
Hull frames:	multi-chine
Steering:	hydraulic
Motor:	2 x Volvo Penta D6 207 Kw
Max. speed in knots:	11
Cruising speed in knots:	9,5
Radius in nautical miles:	1400
Capacity Diesel fuel:	5000 L
Bowthruster:	yes
Capacity fresh water:	2000 L
Hot water system:	boiler 80 L
Capacity dirt water:	650 L
Number of showers:	2
Heating:	yes
Airco:	yes

Über 31.000 Besucher auf der restlos ausgebuchten maritimen Fachmesse

Ideen wurden Wirklichkeit auf der Europort

In einer Zeit, in welcher der maritime Sektor mit den Folgen der Wirtschaftsrezession zu kämpfen hat, scheint das Bedürfnis nach einem maritimen Treffpunkt so groß wie nie zu sein. Die Fachmesse Europort, die vom 3. bis 6. November in den Messehallen der Ahoy Rotterdam stattfand, verzeichnete in diesem Jahr eine Rekordzahl von 900 Ausstellern aus 35 Ländern. Damit war die Messe zum ersten Mal restlos ausgebucht. Das zentrale Messethema lautete in diesem Jahr *Advanced Technology, imagination becoming reality*. Rund 31.000 maritime Fachbesucher kamen zur Europort, um die neuesten technologischen Entwicklungen zu verfolgen, Datenmaterial zu sammeln und auch um konkrete Geschäfte zu machen. Der Maritimsektor begrüßte das zentrale Messethema als wichtigen Erfolgsfaktor für die Zukunft. Der Messeveranstalter blickt auf eine gelungene Messeausgabe zurück. Raymond Siliakus, Ausstellungsmanager: „Die Stimmung auf der Messe war wirklich gut und Erfolg versprechend. Es war auffallend, dass in diesem Jahr sehr viele Aussteller großen Aufwand betrieben und viel Sorgfalt auf ihre Präsentation verwenden. Gerade jetzt wollen Unternehmen zeigen, was sie zu bieten haben.“

Pete Hogett, Salesmanager von Lincoln Diesels Spares Ltd. sagt: „Das letzte Jahr war für viele Unternehmen ein schwieriges und unsicheres Jahr. Wir hielten es daher auch unbedingt für erforderlich, auf der Europort vertreten zu sein.“ Henri van Boxtel, Generalmanager Services Sales Wärtsilä sagt: „Die heutige Marktsituation mag zwar unsicher sein, aber das heißt nicht, dass der Sektor aufhört, sich weiter zu entwickeln. Themen wie Nachhaltigkeit und Energiekontrolle bestimmen die Tagesordnung. Wir sehen die Europort als Chance, uns mit unseren Kunden auszutauschen und zu erfahren, welche Bedürfnisse für sie eine Rolle spielen.“ Luuk Vroombout, Inhaber von Alphatron sagt: „In diesen Zeiten müssen die Betriebe innovativ sein und in Neuerungen investieren. Die Europort bietet hierfür ein erstklassiges Podium. Es ist die einzige Messe, auf der Besucher aus allen maritimen Bereichen vertreten sind: aus der Binnenschifffahrt, der Seeschifffahrt, der Baggerindustrie, dem Offshore-Bereich, der Marine, dem Fischereiwesen und dem Sektor der Megajachten.“

Aus den Messestatistiken zeigt sich, dass die Anzahl der Besucher im Vergleich zur letzten Auflage gleich geblieben ist, aber dass die Qualität beträchtlich gestiegen ist. 74% aller

Besucher haben ein Mitspracherecht, wenn es um die Entscheidung bei Investitionen geht. 24% der Besucher sind sogar selbst Entscheider. Auch aus den Reaktionen der Aussteller wird deutlich, dass sie mit der Qualität der Messe äußerst zufrieden sind.“

Chris Wilson, Salesmanager bei VersaDock International sagt: „Die Europort ist für uns eine gute, wenn nicht die beste Messe, um unsere Produkte auf ein höheres Niveau zu heben.“

Hochkarätiges internationales Interesse

Die Europort erfreute sich eines großen internationalen Interesses. Besucher aus 86 Ländern fanden den Weg zur Ahoy Rotterdam. Unter den Besuchern waren spezielle Handelsdelegationen u. a. aus Panama, China, Saudi-Arabien und Brasilien. Aussteller NED-DECK MARINE konnte am ersten Messetag bereits vier große Aufträge aus Italien, den Niederlanden, Norwe-

gen und Spanien verzeichnen. ABC hat während der Messe Verträge für den Verkauf von sieben Motoren, vier davon für Algerien, mit einem Wert von mindestens drei Millionen Euro unterzeichnet. Martin Bloem, Managingdirector von HME gibt an: „Der wachsende internationale Status der Europort ist eine direkte Folge der stets stärker werdenden Position der Niederlande in der internationalen maritimen Arena. Das niederländische Cluster des Schiffbaus ist spezialisiert, innovativ und auf die Bedürfnisse der Endverbraucher ausgerichtet.“

um den Schadstoffausstoß zu verringern. Tineke Netelenbos, Vorsitzende der KVNR: „Die Klimaveränderung beeinträchtigt uns alle und wird gleichzeitig von uns allen verursacht. Als Schiffseigner wollen auch wir unsere Verantwortung tragen. Manchen Menschen ist nicht immer klar, dass die Schifffahrt in wachsendem Maße nachhaltig und grün ist. Dies ist einer der Gründe, warum wir gemeinsam mit der Plattform Schiffsemissionen auf der Europort 2009 eine grüne Route zusammengestellt haben.“ Die grüne Route führte die Besucher entlang der 31 Aussteller, die mit nachhaltigen Techniken einen nachweisbaren Beitrag zur Verringerung der Verschmutzung durch Schiffe liefern. So präsentierte MAN Diesel auf der Europort die neuesten Motorinnovationen mit einem klaren Fokus auf die Reduzierung der NOx-Emissionen. Royal Wagenborg Shipping demonstrierte „Sauberes Fahren“ und Damen Shipyards präsentierte zusammen mit Smit das E3 TUG Projekt. Alewijnse nutzte die Gelegenheit, ein neues Brennstoffzellen-Schiff mit 0% Emission und 15% geringerem Treibstoffverbrauch vorzustellen.

Umfangreiches Kongressprogramm

Während der Europort 2009 fand ein Rekord an Workshops, Kongressen und Konferenzen statt. Für alle maritimen Bereiche wurden spezifische, sachbezogene Programme zusammengestellt. Die *Advanced Technology Conferences* in dem speziell errichteten Veranstaltungsforum der Europort waren stark frequentiert. Jan Smit, Innovationsmanager von HME und Mit-Veranstalter dieser Konferenzen, gab an, dass es ein eindeutiges Interesse an Datenaustausch gab. „Im Vorfeld erhielten wir bereits zahlreiche Anmeldungen, aber während der Messtage schlossen sich auch viele spontane Zuhörer an.“

Im BinnenschifffahrtHaus wurden aktuelle Themen der Binnenschifffahrt behandelt, und während der CEDA Dredging Days wurden Baggertechniken der Zukunft besprochen. Auch andere Konferenzen im Kongress- und Konferenzzentrum wie die Europort Short Sea Conference und die Konferenz „Integrale Zusammenarbeit“ zogen viele interessierte Besucher an.

Europort, connecting the maritime world

Die nächste Auflage der Europort findet vom 8. bis 11. November 2011 in der Ahoy Rotterdam statt. ■

Motoren- und Aggregatetechnik



FPT
POWERTRAIN TECHNOLOGIES



Guascor Power



mase
GENERATORS

Sauer & Sohn KG
sauer motive systems

Groß-Zimmerner-Str. 51
D-64807 Dieburg
Telefon: 060 71/20 6-0
Telefax: 060 71/20 6-300

www.sauerundsohn.de
info@sauerundsohn.de

gen und Spanien verzeichnen. ABC hat während der Messe Verträge für den Verkauf von sieben Motoren, vier davon für Algerien, mit einem Wert von mindestens drei Millionen Euro unterzeichnet.

Martin Bloem, Managingdirector von HME gibt an: „Der wachsende internationale Status der Europort ist eine direkte Folge der stets stärker werdenden Position der Niederlande in der internationalen maritimen Arena. Das niederländische Cluster des Schiffbaus ist spezialisiert, innovativ und auf die Bedürfnisse der Endverbraucher ausgerichtet.“

Auch Ministerpräsident Balkenende bezog sich in seiner Eröffnungsrede auf die Niederlande als innovatives Land des Schiffbaus. Bei der Eröffnung waren Botschafter und Gesandte aus China, Polen, Rumänien, Korea, Brasilien, England und Belgien zugegen.

Der weltweiten Klimaveränderung wird auch im maritimen Sektor größte Aufmerksamkeit gewidmet. Es wurden ehrgeizige Ziele gesteckt,

Antrieb für harten Einsatz in Schleppern, Binnenschiffen und Offshore-Versorgungsschiffen **MTU-Arbeitsschiffmotor der Baureihe 4000 jetzt auch als Achtzylinder**

Die Tognum-Tochter MTU Friedrichshafen stellte auf der Schiffsmesse Europort in Rotterdam erstmals die Achtzylindervariante des weiterentwickelten Arbeitsschiffmotors der Baureihe 4000 vor. Der Langhub-Motor aus der „Iron Men“-Baureihe ist speziell für die Anforderungen von Arbeitsschiffen optimiert.

So konnten der spezifische Verbrauch auf 195 Gramm pro Kilowattstunde verringert und die Wartungsintervalle für die Grundüberholung je nach Leistung und Lastprofil auf bis zu 34.000 Stunden verlängert werden. Mit dem 8V 4000 sind nun neben dem 12V und 16V 4000 alle Motorvarianten dieser Baureihe verfügbar, die ein Leistungsspektrum von 746 bis 2.240 kW abdecken. Der Motor erfüllt alle heutigen Emissionsrichtlinien wie EPA Tier 2, ZKR 2 und EU Stufe IIIA und ist technisch für die künftigen Emissionsstufen gerüstet.

Arbeitsschiffe wie Hochseeschlepper, Binnenschiffe oder Feuerlöschboote sind die Schwerstarbeiter unter den Wasserfahrzeugen. Der Einsatz von Dieselmotoren in Arbeitsschiffen ist durch die Vielzahl

der unterschiedlichen Schiffstypen sehr vielfältig. In Abhängigkeit vom Einsatzzweck werden unterschiedliche Anforderungen an den jeweiligen Motor gestellt. So braucht ein Binnenschiff, welches Tag und Nacht im Dauereinsatz ist, einen deutlich anderen Antrieb als

beispielsweise eine Megayacht. Hauptmerkmal der „Iron Men“-Baureihe 4000 für Arbeitsschiffe sind daher niedrigster Kraftstoffverbrauch, lange Wartungsintervalle für minimale Lebenswegkosten, sowie höchste Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit. ■



Die Arbeitsschiffmotoren der MTU-Baureihe 4000 decken in den Varianten 8V 4000, 12V 4000 und 16V 4000 ein Leistungsspektrum von 746 bis 2.240 kW ab. Die Baureihe erfüllt alle heutigen Emissionsrichtlinien wie EPA Tier 2, ZKR 2 und EU Stufe IIIA und ist technisch für die künftigen Emissionsstufen gerüstet. Im Bild der 8V 4000. °Foto: MTU

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

Logistik fängt beim Standort an – wir haben ihn!

Magdeburger Hafen GmbH

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

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

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

Sinkenden Transportvolumen, damit verbundenen sinkenden Frachtraten und Kapazitätsüberhang trotzten

Manfred Seitz: Die Flaute stärkt die Donauschifffahrt

Das sinkende Transportvolumen und damit verbunden sinkende Frachtraten und ein Kapazitätsüberhang machen vor der österreichischen Donaugüterschifffahrt nicht halt. Die Wirtschaft durchläuft Zyklen und so wird dem gegenwärtigen Zyklus des Abflachens der wirtschaftlichen Entwicklung wieder ein Zyklus der Stärkung folgen. Und davon wird die Donauschifffahrt profitieren, gibt sich Manfred Seitz, Geschäftsführer der österreichischen Wasserstraßengesellschaft via donau überzeugt. Auf der Donau ging die Transportleistung seit Beginn dieses Jahres zwar in einigen Bereichen deutlich um bis zu 50 Prozent zurück, doch gleichzeitig haben andere Warengruppen stark zugelegt und wurde so das Minus teilweise kompensiert. Erze, Stahlprodukte oder Transporte mit Affinität zum Automotiv-Sektor waren auf den Schiffen weniger zu sehen, dafür haben die Mengen bei landwirtschaftlichen Produkten in diesem Jahr spürbar gegenüber dem Vorjahr zugelegt.

„Bei einigen Agrarprodukten sogar um bis zu 100 Prozent gegenüber 2008“, geht Seitz ins Detail. Und das nach einem ohnehin starken Rekordjahr 2008 mit mehr als 12 Mio. transportierten Gütertonnen auf dem österreichischen Donauabschnitt.

Seitz: „Die Binnenschifffahrt hat in Österreich bisher im Vergleich zu anderen Verkehrsträger weniger stark Volumen eingebüßt.“ Standen im vergangenen Jahr die Verloader vor der Frage,

vorher Schiffsraum bekommen, wenn schon alle Kapazitäten ausgelastet sind, so stellt sich die Frage derzeit anders, nämlich wie kann der Transport kostengünstig abgewickelt werden. Das Blatt hat sich gewendet: Die Transportpreis steht im Vordergrund und die Kapazitätsfrage im Hintergrund, weil ausreichend Schiffsraum disponibel am Markt vorhanden ist.

Die Frachtpreise sind seit dem Einsetzen der Wirtschaftsflaute um 25 bis 30 Prozent gesunken und Seitz hofft, dass die Binnenschifffahrtsunternehmen das angespannte Verhältnis zwischen gleichbleibender Fixkosten und sinkenden Erlöse managen können. Die Branche habe gute Aussichten, wieder Oberwasser zu bekommen. Und zwar mit der Entwicklung neuer Produkte, mit denen man neue Kunden für den Schifftransport erreichen könne. Beispiele dafür hat Seitz gleich einige parat. So hat Hödlymayr gemeinsam mit Partnern im Mai dieses Jahres den Eco-Danube-Shuttle-Dienst für Projektladungen zwischen den Häfen Deggendorf in Bayern und Giurgiu/Russe in Rumänien begonnen. Aber auch die Wiener Helogistics Holding mit den Reedereien EDDSG und Marhart im Hintergrund plant den Start eines regelmäßigen Container-Shuttle-Verkehrs zwischen dem Schwarzmeerhafen Konstanz und Hinterlandhäfen entlang der Donau. Seitz: „Es gibt noch ausreichend Potenzial für die Binnenschiffer und mit den neuen Konzepten sind sie auf dem richtigen Weg, dieses Potenzial zu



Via-Donau-Chef Manfred Seitz

heben.“ Denn punkten kann das Binnenschiff nicht nur mit innovativen Produkten, sondern natürlich auch mit der Energieeffizienz, die bei der Transportkostenbetrachtung in Zeiten wie diesen immer größere Rolle spielt. Generell hat die wirtschaftliche Rückwärtsfahrt in der Logistik einen enormen Kostendruck mit sich gebracht. Daher schauen die Verloader mehr als bisher auf den Preis. Die Politik übersieht die Nöte der Binnenschiffer nicht: Im Oktober gibt es in Brüssel auf EU-Ebene ein Hearing, bei dem die Mitgliedstaaten und die Unternehmen in der Schifffahrt ihre Einschätzung zur aktuellen Lage in ihrer Branche präsentieren. Diese will man zuerst hören, bevor man ihr politisch helfend zur Seite steht. Erst jüngst hat der EU-Rat der EU-Kommission die Order erteilt, eine Strategie für den Donauroum zu entwickeln. Darin geht es auch um den Gütertransport. Die Donau als Transportweg in die Donauanrainerstaaten muss in dieser Strategie entsprechend berücksichtigt werden, plädiert Seitz. Die Donauanrainerstaaten östlich von Österreich will man dazu bringen, nationale Konzepte für die Schifffahrt auszuarbeiten, um die Donau als Transportweg in der Donauroum-Strategie nachhaltig zu verankern.

Josef Müller ■

Über 30 Jahre Erfahrung ...

WERNZ GmbH

GENERATOREN – MOTOREN – STROMERZEUGER

- Wir sind **die Spezialisten** auch für **Ihre Sonderanfertigungen**.
- Wir führen **fachgerecht mechanische** und **elektrische Reparaturen direkt an Bord** aus.
- Wir sind **24 Stunden für Sie** erreichbar.

QUALITÄT HAT EINEN NAMEN. TESTEN SIE UNS!

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73 Sperlweg 10
 Telefax: 0 62 06 / 91 08 74 68623 Lampertheim
 Mobil: 01 71 / 3 20 20 50 Mail: WernzGMBH@aol.com



Auf der Donau ging die Transportleistung seit Beginn dieses Jahres in einigen Bereichen deutlich um bis zu 50 Prozent zurück

In den Wiener Häfen wird derzeit kräftig in den Ausbau der Infrastruktur investiert

Neues Hochwassertor für Freudenau Ende des Jahres

Von Josef Müller

In den Wiener Häfen wird derzeit kräftig in den Ausbau der Infrastruktur investiert. Im Hafen Freudenau schreitet der Bau des Hochwasserschutztors zügig voran und bis Ende dieses Jahres wird es so weit sein: Dann wird das neue Hafentor, das diesen Hafenteil künftig immer vor Hochwasser schützen wird, eingesetzt. Darauf freut sich Walter Edinger, Vorstand des Wiener Hafens schon jetzt. Hochwasserschutz ist auch im Hafen Albern ein Thema. Dort werden derzeit die Dämme verstärkt und ist ebenfalls der Bau eines Hochwasserschutztors geplant, das 2013 vorhanden sein und auch diesen Hafenteil vor den Unbillen der Natur schützen wird. Ende 2008 wurde der neue Containerterminal I in Betrieb genommen und derzeit wird der bisherige Terminal II modernisiert und als Ergänzung zu Terminal I entwickelt. Das alles, um ausreichend Kapazitäten für die Zukunft zu schaffen für die Abwicklung des im maritimen und kontinentalen Kombi-Verkehrs, der gerade in Freudenau eine dominante Rolle einnimmt.

Um mehr Platz zu gewinnen, wird ein Teil des Hafenbeckens zugeschüttet und dadurch 70.000 m² zusätzliche Landfläche gewonnen. Edinger: „Damit haben wir direkt an der Wasserkante ausreichend Platz für die weitere Expansion.“ Darauf könnte etwa ein weiterer Terminal und somit vierter Container-Terminal errichtet werden. Vor allem wenn es darum geht, rasch einen Ersatz zu finden, sobald der Kombi-Terminal auf dem Wiener Nordwestbahnhof geschlossen wird. Bis Ende 2011 könnte man eine Alternative zum Nordwestbahnhof anbieten.

Edinger bezeichnet den Hafen gern als „Überseehäfen“ von Österreich. Begründet wird das mit zahlreichen Ganzzugverbindungen zwischen Wien und den Nordseehäfen, aber auch zu kontinentalen Destinationen innerhalb Europas. Allein 85 Zü-

ge werden über die drei Containerterminals in Freudenau wöchentlich abgewickelt. „Der Wiener Hafen ist eine Drehscheibe zwischen Ost und West“, betont Edinger.

Anlässlich des Kongress smart rivers '21 im September in Wien nutzte der Hafen die Chance, um den Hafen der internationalen Binnenschiffahrts- und Logistikwelt vorzustellen. Wien ist nicht nur für europäische Unternehmen interessant, sondern auch für amerikanische, die via Wien Märkte in Südosteuropa bedienen wollen und dafür eine Logistik-Drehscheibe suchen. Im vergangenen

Im Hafen Freudenau schreitet der Bau des Hochwasserschutztors zügig voran

Jahr wurden über den Wiener Hafen 12 Mio. Tonnen Güter und 335.000 TEU umgeschlagen. Das war ein gutes Ergebnis und spiegelte sich auch im Ergebnis wider. Das stimmte die Wiener Stadt froh, in deren Besitz sich die der Hafenteile Freudenau, Albern und Lobau befinden. In diesem Jahr lief es bislang geschäftlich nicht gerade einfach. Wasserseitig hat das Umschlagsvolumen um bis zu 30 Prozent nachgelassen, weil weniger Rohstoffe für die Industrie angelandet worden sind. Beim Lagergeschäft bewegt sich das Geschäft auf dem Niveau des Vorjahres und das Container-Handling hat um 13 Prozent nachgelassen, blickt Edinger auf das erste Halbjahr zurück. 142.000 TEU wurden über die Terminals abgefertigt. Beim Pkw-Umschlag hat die Verschrottungsprämie gegriffen und hat der Autoumschlag zugelegt. ■





CARL REHDER GMBH

Assekuranz- und Schiffsmakler

Ihr Spezialist auf allen Gebieten der Transport- und Schiffsversicherung



Bei uns können Sie sicher vor Anker gehen!

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

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

Das wichtigste Ziel des Unternehmens ist die Entwicklung individueller, optimierter Deckungskonzepte, verbun-

den mit einer intensiven Beratung und Betreuung jedes einzelnen Kunden.

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

Eine qualifizierte Schadenabteilung garantiert eine einfache und schnelle Abwicklung aller Schäden.

CARL REHDER GMBH
Lindhorster Straße 4
D - 21218 Seevetal (Hittfeld)
Tel.: +49 (0) 41 05 77028-0
Fax: +49 (0) 41 05 77028-22
Info@Carl-Rehder.de
www.Carl-Rehder.de



Der HHLA-Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters blickt trotz Umsatzrückgängen optimistisch in die Zukunft. Foto: HHLA

Von Sabine Homann

Bereits bei der Jahreshauptversammlung im Juni diesen Jahres befürchtete Klaus-Dieter Peters, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), für das Jahr 2009 erstmals in der Geschichte des Containers den Rückgang des weltweiten Containeraufkommens. So wurde dann auch bei

Trotz Umsatzrückgang respektable Rendite, aber:

Im Hamburger Hafen hält die Krise weiter an

der Vorlage des HHLA-Zwischenberichts für die Monate Januar bis September deutlich, dass der massive Rückgang im Containerumschlag Umsatz und Gewinn des Unternehmens einbrechen lässt: Der Umsatzerlös geht um 25,8 Prozent zurück, das Betriebsergebnis nimmt um 50,5 Prozent ab. Dennoch erwirtschaftet das Unternehmen eine zweistellige Rendite und kann seine Jahresprognose bestätigen.

„Wir haben ein beachtliches Ergebnis erzielt. Schließlich sind gerade jene Märkte, in denen wir in den vergangenen Jahren besonders dynamisch gewachsen sind, in Folge der Wirtschaftskrise überproportional eingebrochen“, so Peters. Wengleich sich die Mengen bei Umschlag und Transport im dritten Quartal leicht erholen konnten, rechnet der HHLA-Chef

dennoch mit einem allenfalls moderaten Aufschwung, da das vierte Quartal saisonbedingt schwächer ist. Zudem bleibt das wirtschaftliche Umfeld schwierig: Der Hamburger Hafen ist als Europas führende Drehscheibe des Warenaustauschs mit Asien sowie Mittel- und Osteuropa von der globalen Wirtschaftskrise besonders stark getroffen, denn gerade in diesen bislang dynamischen Wachstumsregionen sind überproportionale Rückgänge zu verzeichnen. So liegt der Containerverkehr zwischen Asien und Europa in den ersten acht Monaten des Jahres 2009 um 22 Prozent unter den Vorjahreswerten.

Gleichzeitig brechen die Charraten für Zubringerschiffe (Feederschiffe) aufgrund großer Überkapazitäten um bis zu 80 Prozent ein. In Verbindung mit niedrigen Treibstoffkosten sind



Die Charraten für Feederschiffe (hier eines am Containerterminal Lübeck) brechen aufgrund großer Überkapazitäten um bis zu 80 Prozent ein. Foto: HHLA

zurzeit Feederverkehre von Beneluxhäfen um die Nordspitze Dänemarks in den Ostseeraum attraktiver als die Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal. Dies relativiert auch die verkehrsgeografischen Vorteile des Hamburger Hafens. Entsprechend deutlich fällt der Mengenrückgang an den HHLA Container Terminals in Hamburg aus. Das Unternehmen erwartet, dass das Umschlagvolumen im Gesamtjahr 2009 auf den Container Terminals in Hamburg und Odessa voraussichtlich um über 30 Prozent und das Transportaufkommen im Binnenlandverkehr um über 20 Prozent unter den Rekordwerten des Vorjahres liegen wird.

Peters sieht die HHLA insgesamt gut gerüstet für die noch anhaltende Wirtschaftskrise und die hoffentlich kommende Konjunkturerholung: „Unsere rechtzeitigen Anpassungsmaßnahmen im Umschlag, in der Hafenlogistik sowie im Hinterlandverkehr versetzen die HHLA gemeinsam mit unseren Maßnahmen zur Senkung der Kosten und unserem umfassenden Qualifizierungsprogramm dazu in die Lage.“ Zudem sei es der HHLA in einem besonders schwierigen ökonomischen Umfeld gelungen, die finanzielle Stabilität des Konzerns auf einem hohen Niveau zu erhalten.

Ob der Optimismus berechtigt ist, wird sich in den kommenden Monaten zeigen, denn die Bergfahrt im Containerumschlag scheint noch nicht beendet. So bestätigte das Hamburger Umschlagsunternehmen Eurogate gegenüber der Tageszeitung „Hamburger Abendblatt“, dass die weltweit siebtgrößte Containerreederei China Shipping ihre Zubringerverkehre aus Hamburg abziehen wird. Im Liniendienst der Reederei fahren 108 eigene Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 120.000 Standardcontainer (TEU). Die französische Container-Linienreederei CMA CGM, die drittgrößte der Welt, hat bereits mehrere Dienste von Hamburg ins belgische Zeebrügge verlegt, denn hier ist die Kostenstruktur attraktiver. In Hamburg ist das Verladen eines Containers auf einen Feeder teurer als beispielsweise in Rotterdam, das zudem 2010 einen Rabatt einführen möchte. Im Hamburg hingegen steigen die Gebühren, zuletzt im März.

Neben der Gebührenstruktur ist die fehlende Elbtiefe problematisch: CMA CGM übernahm vor wenigen Tagen das neue Flaggschiff der Gruppe, die in Korea gebaute Christoph Colomb, das 13.300 TEU laden kann. Am 9. Dezember läuft das Schiff erstmals Bremerhaven an. Zukünftig wird es im Liniendienst zwischen Europa und Asien fahren. Mit einem Tiefgang von 15,5 Metern kann es den Hamburger Hafen vollbeladen nicht ansteuern, solange die Fahrrinnenanpassung noch aussteht. ■

„Kooperationsverkehre“ mit der DB Schenker Rail Deutschland wurden zum Sorgenkind: Hohe Fixkosten

Weltwirtschaftskrise trifft auch die Kölner Häfen



Dr. Rolf Bender, Vorstandssprecher der Häfen- und Güterverkehr Köln AG

Weltweite Wirtschaftskrise trifft auch die HGK Köln: Das gesamtwirtschaftliche Umfeld der Häfen- und Güterverkehr Köln AG (HGK) hat sich weiter verschlechtert. Nach einem positiven Ergebnis im ersten Halbjahr 2009 machten dem Unternehmen zuletzt weitere Rückgänge im Güteraufkommen zu schaffen.

Mit umfassenden Sparmaßnahmen bemüht sich die HGK, die Auswirkungen der Krise auf das Jahresergebnis abzumildern.

Vor allem die so genannten „Kooperationsverkehre“ mit der DB Schenker Rail Deutschland wurden in den vergangenen Monaten zum Sorgenkind. Diese mit hohen Fixkosten verbundenen Geschäfte gingen fast um die Hälfte zurück. „Die HGK hat sich in der Weltwirtschaftskrise gut gehalten. Wir

haben uns auf die absehbaren Folgen der Krise frühzeitig eingestellt“, sagt Vorstandssprecher Dr. Rolf Bender.

Die massiven Einbrüche im regionalen Güterverkehr seien zu kurzfristig eingetreten, um diese in so kurzer Zeit ausgleichen zu können. „Wir sehen aber deutlich, dass die zum Jahresanfang eingeleiteten Maßnahmen zur Kostensenkung greifen“, ist er überzeugt.

Zu diesen Sparmaßnahmen zählen die Vermietung nicht genutzter Gleisanlagen, die Wie-

DB SCHENKER

Die Geschäfte der HGK mit DB Schenker Rail gingen fast um die Hälfte zurück

dereingliederung extern vergebener Aufgaben sowie Vorbereitungen zur Einführung von Kurzarbeit. Soziale Härten wird die HGK dabei weitgehend abmildern.

„Für das Jahr 2010 müssen wir mit einer insgesamt weiter schwierigen Lage in der Logistikbranche rechnen“, so Dr. Bender, „spätestens 2013 erwartet die HGK, die Rekordergebnisse von 2007/08 wieder zu erreichen; vorausgesetzt wir können begonnene Investitionsprojekte wie den Godorfer Hafen wie geplant umsetzen.“ ■

Scheepswerf Grave b.v.

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



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

BÖB: Die Verwaltung behindert die Förderung des Kombinierten Verkehrs

Drei Gerichte, ein Urteil: Rückzahlungsforderungen der WSD-West ungerechtfertigt

Im Rechtsstreit um Rückzahlungsforderungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (Münster) des Bundes liegen die richtigen Argumente erkennbar auf Seiten der im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen organisierten Binnenhäfen. „In allen drei bis heute verhandelten Verfahren entschieden die Gerichte zu Gunsten der Häfen und wiesen die Rückzahlungsforderungen als unbegründet zurück.“, stellt BÖB-Geschäftsführer Karl Michael Probst fest. Jetzt besteht die Notwendigkeit für ein Handeln der Politik.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD) in Münster betreibt gegen eine Vielzahl von öffentlichen Binnenhäfen Rückforderungsverfahren von Zuwendungen des Bundes, die im Rahmen der Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr gewährt wurden. Die WSD West begründet die Rückzahlungsforderungen mit Verstößen gegen die Auflagen der Zuwendungsbescheide.

Die Vorwürfe des schweren Vergabefehlens, der fehlenden Anzeige gegenüber der Verwaltung sowie der Zinsberechnung wurden bis heute von drei unterschiedlichen Gerichten in unterschiedlichen Verfahren als unberechtigt verworfen. In diesen Verfahren haben sich nun öffentliche Häfen gegen die von der WSD West vertretene Rechtsauffassung durchgesetzt.

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen bekräftigt deshalb seine Forderung nach einer politischen Lösung. „Die juristische Aufarbeitung liefert den Beweis, dass sich die betroffenen Binnenhäfen richtig verhalten haben.“, so Probst. Damit besteht für die Politik nunmehr die Möglichkeit, die Verwaltung anzuweisen, ihre Arbeit wieder verstärkt in den Dienst der Vergabe neuer Mittel für den Kombinierten Verkehr zu stellen. „Heute ist erkennbar, dass das Vorgehen der WSD die Antragstellung neuer Fördermittel behindert und somit eine Schwächung des Kombinierten Verkehrs in Kauf genommen wird“, beschreibt Probst die Besorgnis im Verband.

Es ist jetzt die Aufgabe der Politik, den zukünftigen Auftrag an die Verwaltung zu definieren, damit keine Einzelinteressen die Politik des Kombinierten Verkehrs behindern.

Die Braunschweiger Rechtsanwältin Ilka Hahne hat die Urteile in dem nebenstehenden Namensartikel aufgearbeitet. >>>

Erste Entscheidungen in den umstrittenen Rückforderungsverfahren der WSD West zu Gunsten der betroffenen Binnenhäfen

VG Düsseldorf erklärt WSD-Bescheid für rechtswidrig

Von Ilka Hahne, Rechtsanwältin
Kanzlei Dr. Appelhagen und Partner
Braunschweig

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD) in Münster betreibt gegen eine Vielzahl von öffentlichen Binnenhäfen Rückforderungsverfahren von Zuwendungen des Bundes, die im Rahmen der Fördermaßnahmen für den kombinierten Verkehr gewährt wurden. Die WSD West begründet die Rückzahlungsforderungen mit Verstößen gegen die Auflagen der Zuwendungsbescheide. So sollen die Häfen zum Teil Vergaberechtsvorschriften nicht richtig eingehalten haben oder formalen Berichtspflichten nicht rechtzeitig nachgekommen sein. Aufgrund dieser angeblichen Verstöße gegen das Zuwendungsrecht erhebt die WSD West Rückforderungen bis zu 25 % der geförderten Summen und macht gleichzeitig Zinsansprüche in nicht unerheblichem Umfang geltend.

Zu diesen Rückforderungen sind eine Reihe von Verfahren vor Verwaltungsgerichten anhängig. In den ersten drei dieser Verfahren haben sich nun öffentliche Häfen gegen die von der WSD West vertretene Rechtsauffassung durchgesetzt.

Das Verwaltungsgericht Düsseldorf hat in einem Verfahren den Rückforderungsbescheid der WSD West, der wegen eines angeblich schwerwiegenden Vergaberechtsverstößes ergangen war, für rechtswidrig erklärt. Die Klägerin hatte eine Containerverladebrücke nach europaweiter Ausschreibung im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens auf Grundlage der VOL/A vergeben. Nach der Mittelverwendungsprüfung behauptete die WSD West, dass die Klägerin den Vorrang des offenen Verfahrens bzw. der öffentlichen Ausschreibung hätte beachten müssen, wozu sie aufgrund der Anlagen zum Förderbescheid verpflichtet gewesen wäre. Die Klägerin habe sich aufgrund der Förderung vergaberechtlich wie der Bund als Fördermittelgeber einordnen lassen müssen. Die Tätigkeit der Klägerin im Sektorenbereich Verkehr sei nicht maßgeblich, aus diesem Grunde habe sie zwingend den 2. Abschnitt der VOL/A anzuwenden gehabt und durfte nicht im Verhandlungsverfahren die Containerverladebrücke beschaffen.

Dieser Auffassung ist das Verwaltungsgericht Düsseldorf nicht gefolgt. Es bestätigte vielmehr

die Rechtsauffassung der Klägerin, nach der die Vorschriften des Abschnitts 3 der VOL/A anwendbar waren, da sie im Sektorenbereich Verkehr eine Tätigkeit ausübt. Das Verhandlungsverfahren ist demnach eine zulässige Vergabeart und ein schwerer Vergaberechtsverstoß konnte nicht festgestellt werden. Gegen dieses Urteil hat die WSD West die Zulassung der Berufung bei dem OVG Münster beantragt.

In einem weiteren Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße ist ein Zinsbescheid der WSD West im Zusammenhang mit einem Rückforderungsverfahren angegriffen worden.

Hierbei ging es in einem ersten Rechtsstreit um die Frage der Zinshöhe. Die zugrunde liegenden Bescheide verwiesen auf die damaligen Allgemeinen Nebenbestimmungen (ANBest-P), die drei Prozent über dem jeweiligen Diskontsatz auswiesen. Das VG Neustadt hatte, insoweit der Klägerin folgend, die Auffassung vertreten, dass die WSD West deswegen daran gehindert sei, fünf Prozentpunkte über dem jeweiligen Zinssatz zu verlangen. Nachdem die WSD West eine Neuberechnung angekündigt hatte, wurde dieses Verfahren für erledigt erklärt. Im neuen Bescheid verlangte die WSD West dann auch entsprechend der ANBest-P „nur“ drei Prozent, nun aber nicht nach dem jeweiligen Zinssatz, sondern nach einem bestimmten Zinssatz aus 2001. Auch hier ist der Wortlaut der ANBest-P jedoch ein anderer. Daher ist nun der zweite Rechtsstreit vor dem VG Neustadt zu dieser Frage anhängig. Anfang Dezember 2009 wird das VG Neustadt über die Frage verhandeln, welche Zinsen die WSD West verlangen darf: drei Prozent über dem jeweiligen Diskont- bzw. Basiszinssatz, so wie es die damaligen ANBest-P vorsehen, oder über einem bestimmten Zinssatz, wie es die WSD West verlangt.

In dem jüngst entschiedenen Verfahren hat das Verwaltungsgericht Braunschweig einer Klage gegen die WSD West im Zusammenhang mit einem berechtigten Rückforderungsbescheid stattgegeben.

Das Verwaltungsgericht Braunschweig hat in einem Verfahren den Rückforderungsbescheid der WSD West, der wegen eines vermeintlichen Auflagenverstößes ergangen war, für rechtswidrig erklärt. Die WSD West hatte der Klägerin in verschiedenen Jahren Zuwendungen für



Ilka Hahne, Rechtsanwältin. Kanzlei Dr. Appelhofen und Partner, Braunschweig

den Ausbau eines Containerterminals bewilligt. Die Prognosen für die aktuellen Umschlagszahlen teilte die Klägerin der WSD West jeweils in den folgenden Zuwendungsanträgen bzw. Verwendungsnachweisen mit, jedoch nicht in gesonderten Schreiben. Die Umschlagszahlen waren in einigen Jahren höher angestiegen als erwartet, andererseits hatte sich das Betriebsergebnis infolge der gleichzeitigen Erhöhung

der Lohn- und Betriebskosten nicht geändert, sodass die Veränderungen im Ergebnis keine Auswirkungen auf die gewährten Zuwendungen hatten.

Die WSD West vertrat jedoch die Auffassung, die Klägerin hätte ihr aufgrund einer Auflage in den ANBest-P jeweils unverzüglich die Veränderung der Umschlagsmengen mitteilen müssen und nicht nur „beiläufig“ im Rahmen von Verwendungsnachweisen oder weiteren Zuwendungsanträgen. Deshalb forderte die WSD West schließlich bei zwei Bewilligungsbescheiden je 5 % der Zuwendung zurück. Das Verwaltungsgericht Braunschweig folgte dieser Auffassung nicht und hob den Rückforderungsbescheid der WSD West auf. Es bezweifelte bereits einen Verstoß gegen die Pflicht zur „unverzüglichen“ Anzeige der für die Zuwendungsbewilligung maßgeblichen Umstände. Diese Auflage sei zu unbestimmt; ggf. hätte die WSD West die Klägerin unter Fristsetzung auffordern können, die nach ihrer Auffassung relevanten Umstände aktuell mitzuteilen. Des Weiteren hat das Verwaltungsgericht es als ermessensfehlerhaft

gewertet, dass die WSD West den Nichteintritt eines „Schadens“ als unerheblich angesehen hat.

Die WSD West hätte berücksichtigen müssen, dass der Förderzweck durch den Auflagenverstoß nicht beeinträchtigt wurde. Die Rückforderung einer Zuwendung allein wegen des Verstoßes gegen (bloße) Mitteilungspflichten ohne Beeinträchtigung des Zuwendungszwecks verstoße gegen das Übermaßverbot und sei auch nicht wegen des Gebots der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit intendiert.

Die WSD West kann gegen das Urteil noch die Zulassung der Berufung beim OVG Lüneburg beantragen. Zur Information sei darauf hingewiesen, dass in Nr. 5.5 der zum 01.04.2009 erlassenen neuesten Fassung der „Richtlinie zur Förderung vom Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs“ nunmehr die konkret gefasste Verpflichtung enthalten ist, der Bewilligungsbehörde jeweils zum 15.09. eines jeden Jahres den Sachstand zum KV-Terminal mittels eines Vordrucks mitzuteilen. ■

Im Herzen Schleswig-Holsteins entsteht neues Logistik-Drehkreuz

Vom Wachstumsmarkt Windenergie profitieren auch die Häfen

Das Schleswig-Holstein zu den Vorreitern in Sachen erneuerbare Energie gehört, wirkt sich auch positiv auf die Häfen des Landes aus: So steuert die Hafenstadt Rendsburg dank des Konjunkturpaketes und Windenergieanlagenherstellers REpower auf Wachstumskurs. Am 11. November setzt Wirtschaftsminister Jost de Jager den Rammschlag für Spundwände die zum Bau des Neuen Hafens Kiel-Canal. Die in Luxemburg gefertigten Stahlelemente erreichten Norddeutschland umweltfreundlich auf Binnenschiffen.

In Osterrönfeld, das auf der südlichen Seite des Kanals dem Rendsburger Kreishafen gegenüberliegt, entsteht im Schnittpunkt von Nord-Ostsee-Kanal, der Eisenbahnlinie Flensburg-Hamburg, der Autobahn A7 und verschiedener Bundesstraßen für rund 25 Millionen Euro eine 300 Meter lange Kaianlage mit Krananlagen für Schwerlasten. Schleswig-Holstein unterstützt das Projekt mit rund 12 Millionen Euro. Der beschauliche Ort mit nur knapp 5.300 Einwohnern wird so zum neuen Logistik-Drehkreuz im Herzen Schleswig-Holsteins. Verantwortlich für das Projekt ist die Neue Hafen Kiel-Canal-GmbH, die zu gleichen Teilen von der Gemeinde Osterrönfeld und der Wirtschaftsförderungsge-

sellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde getragen wird.

Vorerst ist der neue Hafen schwerpunktmäßig für das Verladen von REpower-Windkraftanlagen vorgesehen. Das 2001 gegründete Unternehmen mit Hauptsitz in Hamburg, das international agiert, verfügt über acht deutsche Standorte, darunter der in Rendsburg, der von dem neuen Hafen profitieren wird. Hier ist auch eine neue Produktionsstätte mit Forschungs- und Verwaltungszentrum sowie Lagerhalle geplant. Die Region erhofft sich die Ansiedelung von Zulieferern und Dienstleistern in Hafen so wie in einem angrenzenden Gewerbegebiet. Die Verbindung erfolgt über eine schwerlastfähige Straße. Insgesamt umfasst das Hafengelände etwa 16 Hektar. Hinzukommen etwa 80 Hektar Gewerbegebiet. Durch Beachtung der Laichzeit der Fische im Nord-Ostsee-Kanal werden die Baggerarbeiten allerdings erst Mitte 2010 beginnen, so dass der Endausbau im Frühjahr 2011 abgeschlossen sein soll.

Geplant sind drei bis vier Schiffsanläufe pro Woche, so dass pro Jahr zwischen 500 und 1.000 Schwergutladungen alleine für REpower umgeschlagen werden könnten.

Gondeln, Flügel, Turmelemente und andere Komponenten für die Windkraftanlagen, die

aufgrund ihres Gewichtes und ihrer Ausmaße nicht auf der Straße transportiert werden können, werden per Schiff zu den Basishäfen für die entstehenden Windparks oder auch direkt zu den jeweiligen Baustellen an Land (onshore) als auch auf dem Meer (offshore) transportiert. Alleine in Schleswig-Holstein stehen bereits über 3.000 Windräder. Die Kraftpakete erzeugen bereits ein Drittel des Energiebedarfs des nördlichsten Bundeslandes. Da der Bund gerade der Errichtung von 40 Offshore-Windparks zustimmte, ist von guten Wachstumschancen des Marktes auszugehen. Osterrönfeld hat sich das Ziel gesetzt, zum Mittelpunkt der Windkraftbranche zu werden.

Langfristig werden über den neuen Hafen in Osterrönfeld auch die Güterströme anderer Firmen abgewickelt, hofft Wirtschaftsminister de Jager und ist sich sicher, dass dies zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Region führen werde. Bislang arbeiten im Kreisgebiet Rendsburg mehr als 1.000 Menschen in der Windenergiebranche. Jost de Jager hofft: „Mit dem neuen Hafen wird nicht nur der Ruf Schleswig-Holstein als Land der Windenergie untermauert, sondern zugleich die maritime Wirtschaft gestärkt und der Nord-Ostsee-Kanal ein kleines Stück aufgewertet.“ *Sabine Homann* ■

Kostenlose Stellengesuche

Schiffahrt-online, die Fachzeitschrift im Internet für die Binnenschiffahrt, erscheint seit dem 16.11.2009 mit einem Stellenmarkt. Über die in den Stellenangeboten freigeschalteten Hyperlinks können Bewerber sich direkt per E-Mail mit den ausschreibenden Stellen in Verbindung setzen. Darüber hinaus gilt bis einschließlich zur April-Ausgabe, dass alle Stellengesuche, die von Privatpersonen (nicht Agenturen, Vermittlern etc.) aufgegeben werden, kostenlos veröffentlicht werden. Die Größe richtet sich nach der Textmenge und ist auf maximal 1/4 Seite beschränkt.

Geben Sie uns Ihren Text per E-Mail auf:
mail@schiffahrt-online.de

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 Binnenschiffahrt

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt e.V.
Schulschiff RHEIN
 Stadthafen / Rheinanlagen
 Tel. 0 20 66 – 22 88 0 • Fax 0 20 66 – 22 88 22

Dreilagiger Containerverkehr von Hamburg nach Dresden möglich

Zwanzig Prozent mehr Güter auf der Elbe

Trotz geringerer Fahrrinntiefen im September und der anhaltenden Wirtschaftskrise sind die Transportzahlen im Jahr 2009 auf der Elbe bis Oktober deutlich gestiegen.

In den ersten zehn Monaten des Jahres wurden bereits 791.338 Tonnen Güter an der Magdeburger Stadtstrecke gezählt. Im letzten Jahr waren es hier 645.502 Tonnen, also eine Steigerung von über 20 Prozent. Gerhard Schimm, Leiter des Dezernates Schiffahrt in der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost ist erfreut über die positiven Zahlen. „Wenn die Belebung der Binnenschiffahrt auf der Elbe weiter anhält, können bis zum Jahresende eine Million Tonnen Fracht an der Stadtstrecke Magdeburg erreicht werden.“ so Schimm.

Auch beim Transport von Containern auf der Elbe ist eine steigende Tendenz zu verzeichnen. Waren es im Oktober 2008 noch 8.301 Container sind es in diesem Jahr bereits 8.378, so dass bei positiver Entwicklung zum Jahresende der zehntausendste Container die Stadtstrecke passieren könnte. Die Befahrbarkeit der Elbe ist von Hamburg nach Dresden grundsätzlich mit 3-lagigem Containerverkehr möglich.



Wir bei Rhenus lösen mit 17.700 Beschäftigten an 290 Standorten in Europa logistische Aufgaben namhafter Kunden und erzielen damit einen Umsatz von 3,1 Mrd. EUR. Wenn Sie beweglich sind, können Sie mit uns und Ihren Ideen die Rhenus bewegen.

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

Zur Verstärkung unseres Teams in Duisburg suchen wir ab 01.03.2010 eine/n

NAUTISCH-TECHNISCHE/N SCHIFFSINSPEKTOR/IN VORWIEGEND FÜR UNSERE BINNENSCHIFFSFLOTTE (TANK-/TROCKEN-/SCHUBSCHIFFFAHRT)

AUFGABEN, die fordern	VORAUSSETZUNGEN, die Sie locker erfüllen
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Technische Betreuung unserer Binnenschiffsflotte aus Trockengüter- und Bunker- sowie Bilgenentölungsbooten <input type="checkbox"/> Vorbereitung und Abwicklung von Werftaufenthalten <input type="checkbox"/> Havariebetreuung inklusive Havariebereitschaft <input type="checkbox"/> Technische Überwachung der Flotte einschließlich Bau-, Umbau- und Reparaturarbeiten <input type="checkbox"/> Schulung der Mannschaften in technischen Sicherheitsfragen <input type="checkbox"/> Technische Betreuung von Sondertransporten 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hohe Belastbarkeit <input type="checkbox"/> Flexibilität <input type="checkbox"/> Durchsetzungsvermögen <input type="checkbox"/> Teamfähigkeit <input type="checkbox"/> Gute MS Office-Kenntnisse

QUALIFIKATIONEN, um die Andere Sie beneiden	Wir bieten MEHR als ANDERE
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Schiffstechnische oder nautisch-technische Ausbildung <input type="checkbox"/> Erfahrung in technischer Schiffsbetreuung <input type="checkbox"/> Idealerweise auch nautische Kenntnisse 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hochinteressante Aufgaben <input type="checkbox"/> Ein spannendes Umfeld <input type="checkbox"/> Gestaltungsspielräume <input type="checkbox"/> Persönliche Entfaltung <input type="checkbox"/> Anerkennung von Leistungen <input type="checkbox"/> Persönliche Karriereplanung <input type="checkbox"/> Selbstständiges Arbeiten in einem kleinen Team <input type="checkbox"/> Dienstwagen, auch zum privaten Gebrauch

Ein Kontakt, auf den Sie nicht verzichten sollten!

Richten Sie Ihre Bewerbungsunterlagen (mit Gehaltswunsch und Hinweis zum möglichen Eintrittstermin) an rita.poess@de.rhenus.com oder an Rhenus AG & Co. KG, Frau Rita Pöss, August-Hirsch-Str. 3, 47119 Duisburg. Bei Rückfragen steht Ihnen Frau Pöss unter 0203-8009-404 gerne zur Verfügung.



Nautiker in allen Positionen **willkommen**

River Advice ist das führende, unabhängige Kompetenz- und Dienstleistungszentrum in der Flusskreuzfahrt. Das stark wachsende, inhabergeführte Unternehmen entwickelt Projekte in der Binnenschifffahrt für Reiseveranstalter, Investoren und Banken und übernimmt das vollständige Management von Flusskreuzfahrtschiffen.

In 2010 managen wir die Schiffe MS Alemannia, MS Avalon Affinity, MS Avalon Creativity, MS Avalon Felicity, MS Avalon Luminary, MS Avalon Scenery, MS Bellissima, MS Britannia, MS Excellence, MS Fidelio, MS Johannes Brahms, MS Königstein, MS Olympia, MS Princesse de Provence, MS Rembrandt, MS River Art, MS River Explorer, MS River Navigator, MS River Odyssey, MS Spirit of Caledonia, MS Sound of Music und suchen zur Verstärkung unserer nautischen Abteilung per sofort oder nach Vereinbarung Mitarbeiter für die folgenden Positionen:

Corporate Captain

1. und 2. Kapitäne

Steuerleute

Matrosen

Maschinisten

Wir erwarten:

- Mehrjährige Erfahrung in der Binnenschifffahrt in der jeweiligen Position
- Rhein- und/oder Donaupatent in den Positionen 1. und 2. Kapitän (weitere Patente von Vorteil aber nicht Bedingung)
- Gute Fachkenntnisse in der jeweiligen Position
- Gute deutsche und/oder englische Sprachkenntnisse
- Gute Umgangsformen
- Freude am Beruf

Wir bieten:

- Eine abwechslungsreiche, selbstständige und verantwortliche Tätigkeit auf einem der von uns gemanagten Flusskreuzfahrtschiffe
- Einen Schweizer Arbeitsvertrag inklusiv sozialer Absicherung (Kranken-, Renten- und Unfallversicherung)
- Eine der Position angemessene Vergütung
- Die Möglichkeit der persönlichen und fachlichen Weiterentwicklung
- Einen sicheren Arbeitsplatz in einem gesunden wachsenden Unternehmen

Ihre schriftliche Bewerbung richten Sie bitte an:

River Advice Ltd
Nauenstrasse 63A / Postfach
4002 Basel
Schweiz

Oder per E-Mail an:
Mika Mihic, HR Assistant Nautik
Tel. +41 61 205 18 60
mika.mihic@riveradvice.com
www.riveradvice.com

Kostenlose Stellen- gesuche bis zur April-Ausgabe 2010

Schiffahrt-online, die Fachzeitschrift im Internet für die Binnenschifffahrt, erscheint seit dem 16.11.2009 mit einem Stellenmarkt. Über die in den Stellenangeboten freigeschalteten Hyperlinks können Bewerber sich direkt per E-Mail mit den ausschreibenden Stellen in Verbindung setzen. Darüber hinaus gilt bis einschließlich zur April-Ausgabe, dass alle Stellengesuche, die von Privatpersonen (nicht Agenturen, Vermittlern etc.) aufgegeben werden, kostenlos veröffentlicht werden. Die Größe richtet sich nach der Textmenge und ist auf maximal 1/4 Seite beschränkt.

Geben Sie uns Ihren Text per E-Mail auf:
mail@schiffahrt-online.de



Wir bei Rhenus lösen mit 17.700 Beschäftigten an 290 Standorten in Europa logistische Aufgaben namhafter Kunden und erzielen damit einen Umsatz von 3,1 Mrd. EUR. Wenn Sie beweglich sind, können Sie mit uns und Ihren Ideen die Rhenus bewegen.

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

Zur Verstärkung unseres Teams in Duisburg suchen wir ab 01.01.2010 eine/n

LEITER/IN DER ABTEILUNG SCHIFFSTECHNIK FÜR UNSERE BINNEN- UND KÜSTENMOTORSCHIFFFAHRT

AUFGABEN, die fordern	VORAUSSETZUNGEN, die Sie locker erfüllen
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Planung, Vergabe, Überwachung von Schiffsneu-/umbauten und -reparaturen <input type="checkbox"/> Koordination der technischen Dienste/Führung des Inspektorenteams <input type="checkbox"/> Budgetverantwortung für die technische Abteilung <input type="checkbox"/> Betreuung aller schiffstechnischen Projekte unserer Reedereien <input type="checkbox"/> Technische Betreuung von Havarieangelegenheiten <input type="checkbox"/> Vertretung des Unternehmens bei Behörden und in technischen Gremien 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hohes Engagement <input type="checkbox"/> Durchsetzungsvermögen <input type="checkbox"/> Teamfähigkeit <input type="checkbox"/> Führungsstärke <input type="checkbox"/> Gute MS Office-Kenntnisse

QUALIFIKATIONEN, um die Andere Sie beneiden	Wir bieten MEHR als ANDERE
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Schiffbauliche, technische oder gehobene nautische Ausbildung <input type="checkbox"/> Betriebswirtschaftliche Kenntnisse <input type="checkbox"/> Berufserfahrung in einer entsprechenden Position oder in der 2. Reihe bei einer Reederei oder Werft 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hochinteressante Aufgaben <input type="checkbox"/> Ein spannendes Umfeld <input type="checkbox"/> Gestaltungsspielräume <input type="checkbox"/> Persönliche Entfaltung <input type="checkbox"/> Anerkennung von Leistungen <input type="checkbox"/> Persönliche Karriereplanung <input type="checkbox"/> Selbstständiges Arbeiten mit einem kleinen, motivierten Mitarbeiterteam <input type="checkbox"/> Dienstwagen, auch zum privaten Gebrauch

Ein Kontakt, auf den Sie nicht verzichten sollten!

Richten Sie Ihre Bewerbungsunterlagen (mit Gehaltswunsch und Hinweis zum möglichen Eintrittstermin) an rita.poess@de.rhenus.com oder an Rhenus AG & Co. KG, Frau Rita Pöss, August-Hirsch-Str. 3, 47119 Duisburg. Bei Rückfragen steht Ihnen Frau Pöss unter 0203-8009-404 gerne zur Verfügung.

VORSTAND OPERATIVER BEREICH GESUCHT

Als eines der bedeutendsten Binnenschifffahrts-Unternehmen in Süddeutschland setzt die MSG ihre Flotte für innovative Verkehrslösungen ein. Ob Rohstoff oder Fertigprodukt, Container oder Schwergut - rund 70 MSG-Schiffe sind bei uns im Einsatz: von Holland, Belgien und Frankreich über den Rhein und seine Nebenflüsse zur Donau oder zu den westdeutschen Kanälen. Mit unseren Partnerunternehmen bieten wir die komplette Supply-Chain aus einer Hand.

Zur Ergänzung und Verstärkung unseres Vorstandsteams im operativen Bereich suchen wir eine/n dynamische/n und motivierte/n Mitarbeiter/in mit beruflicher Erfahrung und nachgewiesener Kompetenz auf den Tätigkeitsgebieten Spedition, Logistik und Unternehmensführung.

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann richten Sie Ihre Bewerbung bitte an:

MSG eG
Herrn Aufsichtsratsvorsitzenden Rudolf Stegmann
Südliche Hafenstraße 15, 97080 Würzburg
oder per E-Mail an: rudolf-stegmann@t-online.de





Nautische-/ Technische Schiffsbesatzungen



Das KD Branch Office Limassol ist die zypriotische Niederlassung der Köln Düsseldorf Deutsche Rheinschiffahrt AG und bereedert im Auftrag und auf Rechnungen der Premicon-Cruise LTD Schiffsgesellschaften und der Scenic-Schiffsgesellschaften deren auf dem Rhein, Main, Main-Donau-Kanal, der Donau, der Mosel und der Elbe fahrenden Flusskreuzfahrtschiffe MS Bolero, MS TUI Maxima, MS Johann Strauß, MS Artistry, MS Viktoria, MS Classica, MS Avalon Poetry, TC Flamenco, TC Avalon Tapestry, TC Bellevue, TC Avalon Tranquility, TC Avalon Imagery, TC Premicon Queen, MS Bellavista, MS Mozart, MS Dresden, MS Scenic Emerald, MS Scenic Diamond, MS Scenic Ruby und MS Scenic Sapphire.

Hinzu kommt ein Neubau der Klasse TwinCruiser (TC), welcher im Sommer 2010 in Dienst gestellt wird.

Zum nächstmöglichen Termin, bzw. zum Februar 2010 suchen wir qualifizierte Mitarbeiter (m/w) in folgenden Positionen:

Kapitäne, Schiffsführer, Steuerleute:

Wir erwarten:

- mehrjährige Erfahrung auf Flusskreuzfahrtschiffen
- Rheinpatent und/oder
- Donaupatent
- Elbepatent (nur für MS Dresden)
- gute deutsche und/oder englische Sprachkenntnisse
- gute Fachkenntnisse und Freude am Beruf

Maschinisten:

Wir erwarten:

- mehrjährige Erfahrung auf Flusskreuzfahrtschiffen
- gute deutsche und/oder englische Sprachkenntnisse
- gute Fachkenntnisse und Freude am Beruf

Matrosen:

Wir erwarten:

- abgeschlossene Ausbildung
- gute Fachkenntnisse und Freude am Beruf
- gute deutsche und/oder englische Sprachkenntnisse von Vorteil

Wir bieten:

- eine selbständige, abwechslungsreiche und verantwortliche Tätigkeit an Bord der modernsten Flusskreuzfahrtschiffe
- eine leistungsgerechte Vergütung nach zypriotischem Recht
- eine umfangreiche, soziale private Absicherung (Kranken-, Renten-, Unfallversicherung, etc.)
- Weiterbildung mit Aussicht auf Beförderung zum Steuermann, Schiffsführer und Kapitän
- zeitgemäße, moderne Freizeitregelung
- einen sicheren Arbeitsplatz bei hervorragendem Betriebsklima in einer wachsenden, zukunftsorientierten Unternehmensgruppe.

Bitte richten Sie Ihre Bewerbung an:

KD Branch Office Limassol
P.O. Box 50689
CY-3608 Limassol
Cyprus

oder per E-Mail an:

Corporate Captain John Derksen
Tel.: +49 173 72785129
john.derksen@kd-cy.com

OP-Manager Wolfgang Behrend
Tel.: +49 173 7375918
wolfgang.behrend@kd-cy.com

Branch Manager Dr. Michael Knauer
Tel.: +357 25 871 877
michael.knauer@kd-cy.com

Wir freuen uns über Ihre Bewerbung.

