

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

BDB-Geschäftsbericht 2009

Die Zahl der Unternehmen in der Binnenschifffahrt nimmt weiter ab

Seite 10

Schifffahrt-online-Serie

Geschichten aus der Schifffahrt. Zeitzeugen-Interview: Du wirst Schiffer, - basta!

Seite 12

Die Excelsior-Havarie

Der Angeklagte hätte die Fahrt ohne Änderung der Stauung keinesfalls antreten dürfen

Seite 14



esa EuroShip: Das Kompetenzzentrum der Allianz für Schiffsversicherungen.

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

Ein Unternehmen der Allianz 



Im Briefumschlag an **Schiffahrt-online**, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

oder per Fax am 0211-383684

Schiffahrt-online-Leserreise 2010 - Tansania - 4.-14.7.2010

Hiermit melde ich mich **un** zur **Schiffahrt-online**-Leserreise 2010 Tansania an. Bitte reservieren Sie

1.999 € pro Person im Doppelzimmer / Personenzahl: _____ Anzahl Doppelzimmer: _____

2.224 € pro Person im Einzelzimmer / Personenzahl: _____ Anzahl Einzelzimmer: _____

Teilnehmerdaten (Ihr Reisepass muss zum Reisebeginn noch mindestens 6 Monate gültig sein!)

Name _____ Vorname _____

Straße _____ PLZ/Ort _____

geb. am _____ geb. in _____

Nationalität _____ Reisepass-Nr. _____

ausgestellt in _____ ausgestellt am _____ gültig bis _____

Name _____ Vorname _____

Straße _____ PLZ/Ort _____

geb. am _____ geb. in _____

Nationalität _____ Reisepass-Nr. _____

ausgestellt in _____ ausgestellt am _____ gültig bis _____

Berechnung des Gesamtpreises

Preis je Reiseteilnehmer: _____ €

Mein Gesamtpreis beträgt demnach _____ €

Der Gesamtpreis wird ca. 4 Wochen vor Reiseantritt fällig. Die Anzahlung (500,- € pro Person) überweise ich jetzt/nach dem Erhalt der Teilnahmebestätigung auf das Konto 1005225675, Stadtparkasse Düsseldorf, BLZ 30050110, F. Berg Verlag, Verwendungszweck: LeserreiseTansania.

Für Rückfragen erreichen Sie mich unter Festnetzanschluss _____

Fax _____

Mobilelefon _____

E-Mail _____

Ort/Datum _____ Unterschrift _____

Die Reise kann nur bei einer Mindestteilnehmerzahl von 20 Personen durchgeführt werden. Die Höchstteilnehmerzahl liegt dagegen bei 40 Personen. Anmeldeschluss ist am 3.6.2010. Es zählt das Eingangsdatum der Reiseanmeldung im F. Berg Verlag.



Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur

Lastkraftwagen gehören zum Kombinierten Verkehr dazu und sind nicht wegzudenken, aber ...

... Schiene und Wasserstraße müssen weiter entwickelt werden

Eines ist völlig klar und wird von niemandem bestritten: Ohne Lkw geht's nicht - Punkt

Lastkraftwagen gehören zum Kombinierten Verkehr dazu und sind nicht wegzudenken, denn sie erreichen all die Ziele, die per Schiene und Wasserstraße nicht zu erreichen sind: die Straßen in den Innenstädten, die Dörfer und Siedlungen weit im Landesinnern und in den Bergen. Ohne LKWs wäre die Versorgung der Bevölkerung nicht zu gewährleisten. Ikea, C&A und all die Kaufhäuser, Autohändler, Gemüseläden und Supermärkte stünden ohne Ware da, gäbe es den Verkehrsträger Straße nicht, der ihnen die Container mit den bestellten Produkten bis an die Tür bringt.

So weit, so gut, so richtig. In der Verkehrsplanung für den Kombinierten Verkehr ist es eigentlich so vorgesehen, dass Eisenbahnen und Schiffe den Ferntransport von Gütern - meist in Containern - übernehmen und diese dann in den Häfen und Güterbahnhöfen zur zielgenauen Verteilung (siehe oben) auf Lastkraftwagen umschlagen.

Hier liegt aber oft der Hase im Pfeffer, steht der Autofahrer im Stau und sind die Fernstraßen gnadenlos überlastet, denn es ist leider nicht immer so, dass der Lkw nur die ortsnahe Verteilung übernimmt. Vielmehr und viel häufiger fährt er parallel zu Schienen- und Wasserwegen - und das zu Preisen, die oftmals weit unter seinen eigenen Betriebskosten liegen. Das kann natürlich auf Dauer nicht gutgehen und ist weder im Interesse der betroffenen (Speditions-) Unternehmen noch der verladenden Wirtschaft. Hielte sich jeder an die vorgesehenen Spielregeln des Kombinierten Verkehrs, könnte eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten entstehen. So aber nicht.

In Deutschland wurden im kombinierten Verkehr mit Containern insgesamt fast 165 Millionen Tonnen befördert, hat das Statistische Bundesamt in Wiesbaden herausgefunden. Und weiter: „Das war gegenüber dem Jahr 2008 ein Rück-

gang um 20%. Der kombinierte Verkehr mit Containern wurde 2009 von der Finanz- und Wirtschaftskrise besonders stark getroffen. Der Rückgang fiel noch höher aus als die bereits erhebliche Abnahme des Gesamtverkehrs mit Eisenbahnen und Schiffen (- 17% auf 780 Millionen Tonnen). Damit sank der Anteil des Containerverkehrs am Gesamtverkehr dieser Verkehrsträger um einen Prozentpunkt auf 21%.

Die stärksten Verluste verbuchte der Containerverkehr über See (- 24%). Hier war der Rückgang höher als die Abnahme des Seeverkehrs insgesamt (- 17%). Im Eisenbahnverkehr entwickelten sich Containerverkehr und Gesamtverkehr mit Rückgängen von 16% parallel. In der Binnenschifffahrt konnte sich der kombinierte Verkehr besser behaupten als der Binnenschiffsverkehr insgesamt: Während der kombinierte Verkehr nur um 8% abnahm, insbesondere aufgrund der Erholung zum Jahresende, sank der Gesamtverkehr um 17%.

Der Transport auf Schienen und Wasserwegen ist daher für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs von entscheidender Bedeutung.” ■



Neuss Trimodal GmbH

Schiffahrt-online Leserreise 2010

- **Tansania:** Seregenti-Safari, Ngorongoro-Krater, Lake Manyara, die tansanischen Häfen am Victoria-See - und die Massai **30**



Für **Dezember 2010** ist eine Leserreise zur **WorkBoat Show in New Orleans** in Vorbereitung.
Erste Informationen hierzu unter Tel. 0211-383648

Titelbild: Den linken der beiden je 65 m hohen Zwillingstürme im **Düsseldorfer Hafen** wird das 5-Sterne-Hotel **Hyatt** beziehen, der rechte ist für Büros vorgesehen. **Foto: Friedbert Barg**

Impressum

Die Fachzeitschrift im Internet

Schiffahrt-online

Schiffahrt, Binnenwasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

3. 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

Schiffahrt

- Seit über 12 Monaten erstmals signifikanter Anstieg Fast 13 Prozent Wachstum in der Binnenschiffahrt **6**
- Mit KLIWAS: BMVBS beim Weltverkehrsforum in Leipzig **7**
- Kristin Kahl: Leidenschaft für Grüne Logistik **8**
- ISGINTT-Einführung am 8.6. in Brüssel **8**
- OptiModal und Neuss Trimodal starten Quirinus-Express **9**
- BDB Geschäftsbericht: Weniger Unternehmen **10**
- **Schiffahrt-online Serie**
Geschichten aus der Schiffahrt (X)
Du wirst Schiffer, - basta! **12**
- **Die Excelsior-Havarie:** Der Angeklagte hätte die Fahrt ohne Änderung der Stauung keinesfalls antreten dürfen **14**

Schiffstechnik

- Tognum mit verbessertem Auftragseingang **18**
- Lehnkering: Neuen Gastanker in Auftrag gegeben **19**

Binnenhäfen / Wasserstraßen

- Hafenkongress Karlsruhe: Aussteller loben hohes Besucherniveau **20**
- Hafengeburtstag Hamburg: Ein maritimes Volksfest der Superlative **21**

See- und Flusskreuzschiffahrt

- SMM: Kreuzschiffahrtbau auf stabilem Kurs **22**
- A-Rosa: Sommerspecials aufgelegt **23**
- Viking: Zusatztermin für einzigartige Fluss- und Seekreuzfahrt von Odessa zur Krim **23**

Rubriken

- Editorial **3**
- Impressum **4**
- Nachrichten **5**
- Aufbewahrt **24-27**

Redaktion

Friedbert Barg (mail@schiffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Ingrid Bresgen, Petra Gründahl, Sabine Homann, Jan Kruse, Josef Müller, Dipl.-Ing. Volker Renner, Gerhard Strack

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

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

Anzeigenpreisliste Nr. 2/2010 vom 11.5.2010

3. Neuss Düsseldorf Hafentag am 21. und 21.5. Die Krise als Motor der Globalisierung

Am Donnerstag, 20. Mai und Freitag, 21. Mai, laden die Neuss Düsseldorf Häfen (NDH) Experten aus dem In- und Ausland zum 3. Neuss Düsseldorf Hafentag ein. Nach zwei erfolgreichen Hafentagen findet in diesem Jahr wieder der Hafentag mit hochkarätiger Besetzung statt. Das Motto der diesjährigen Veranstaltung ist „Die Krise als Motor der Globalisierung“. Erwartet werden zahlreiche Redner wie Hans Smits, CEO des Havenbedrijfs Rotterdam, Claudia Roller, Vorstand Hafen Hamburg Marketing, Erich Staake, Vorsitzender des Vorstandes der Duisburger Hafen AG, Dr. Stefan Rommerskirchen, Geschäftsführer der ProgTrans AG.

Informationen: Telefon: +49 (0) 2131/5323-203, Telefax: +49 (0) 2131/5323-106. mburken@nd-haefen.de, www.nd-haefen.de ■

Seerechtskanzlei

Nöll bei Lebuhn & Puchta

Der langjährige Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder, Rechtsanwalt Dr. Hans-Heinrich Nöll, ist in die renommierte Seerechtskanzlei Lebuhn & Puchta eingetreten. Nöll hat während seiner mehr als zwei Jahrzehnte dauernden Tätigkeit zunächst als Justitiar und später als



Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder vielfältige und umfassende Kenntnisse und Erfahrungen in der nationalen und internationalen Schifffahrt erworben, die er jetzt als internationaler Schifffahrtsanwalt einsetzen wird. Lebuhn & Puchta ist eine der führenden deutschen Seerechtskanzleien mit über 50-jähriger Tradition und weltweit in allen Bereichen der maritimen Wirtschaft tätig. ■

Vorstandsvorsitz bei der DBR in Berlin neu besetzt

Piotr Chajderowski übernimmt Vorsitz - S. Dziadek und Georg Seidel scheiden aus

Mit sofortiger Wirkung wurde am 11.5.2010 Piotr Chajderowski (40) zum Vorsitzenden des Vorstandes der Deutschen Binnenreederei AG (DBR) bestellt. Er konzentriert sich in dieser Funktion auf die Bereiche Strategie, Personal und Finanzen. Ihm unterstellt als neuer Kaufmännischer Leiter wird ebenfalls mit sofortiger Wirkung Christian Lunk (34), der Prokura erhält. Thomas Seider (43) bleibt im neuen Zweivorstand nach wie vor für die Bereiche Vertrieb und Betrieb verantwortlich. Ausgeschieden aus dem Gremium sind im guten gegenseitigen Einvernehmen der bisherige Vorsitzende des Vorstandes, Sebastian Dziadek sowie Dr. Georg Seidel, bislang zuständig für Finanzen und Administration.

Piotr Chajderowski war seit 1995 als Investmentmanager für verschiedene polnische Unternehmen tätig und wirkte dort als Spezialist in der Unternehmensfinanzierung, bevor er am 1. Juli 2009 zur Odratrans S.A. wechselte und dort zum Stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden berufen wurde. Diese Funktion übt er neben dem Vorstandsvorsitz bei der DBR weiterhin in Personalunion aus. „Die Leitung eines internationalen Unternehmens ist kein Neuland für mich. Ich freue mich sehr auf die neue Aufgabe und vor allem darauf, dass ich durch meine Doppelfunktion im Mutterkonzern und bei der Tochtergesellschaft die Optimierung gemeinsamer Synergien und Ressourcen jetzt noch besser steuern kann. Die DBR ist ein starker Teil der ODRATRANS Group und sie ist nachhaltig positioniert in einem unserer wichtigsten Märkte. Ich werde alles dafür geben, dass wir unsere Stellung in den deutschen und westeuropäischen Fahrtgebieten noch weiter ausbauen können. Unseren Kunden und Partnern kann ich dabei versichern, dass wir weiterhin gut und vor allem lösungsorientiert zusammenarbeiten werden.“

Der Kunde steht bei uns an erster Stelle“, so Chajderowski.

Christian Lunk ist bereits seit 2002 bei der DBR im Bereich Controlling, den er seit 2005 leitet, tätig. In seiner neuen Funktion erhält der Berliner Prokura und ist direkt dem Vorstand unterstellt.

„Die Beförderung freut mich sehr. Durch meine bisherige Tätigkeit bin ich sehr vertraut mit dem Unternehmen und meinen Aufgaben. Die Übernahme von mehr Verantwortung gibt mir die Chance, mich noch stärker in das Unternehmen einzubringen. Auch von meiner Seite kann ich unseren Kunden und Partnern nur bestätigen, dass wir unsere Zusammenarbeit wie gewohnt zuverlässig fortsetzen werden“, sagte Lunk.

Die DBR mit Sitz in Berlin gehört zur Odratrans Group mit Sitz in Breslau (Wrocław). Unter der Flagge der gesamten Gruppe fahren europaweit über 1.000 Schiffseinheiten, mehr als 900 davon befinden sich im Eigenbesitz. Die Ladekapazität der gesamten Flotte beträgt über 540.000 Tonnen. Mehrheitlich gehört die Gruppe dem Finanzinvestor Fundusz Mistral aus Warschau. Das Aktionsgebiet der verschiedenen polnischen, deutschen und niederländischen Unternehmen der Odratrans Group umfasst nach eigenen Angaben die Binnenwasserstraßen zwischen Elbe, Rhein, Main und Donau, Oder, Weichsel und Weser bis hin zu den belgischen und holländischen Rheinmündungshäfen. Hinzu kommen die Wechselverkehre zwischen den Niederlanden, dem Rheinstromgebiet und den Kanalarstationen. ■

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.

Im Januar 2010 zeigt sich erstmals seit über 12 Monaten ein signifikanter Anstieg bei der Beförderung auf deutschen Binnenwasserstraßen

Fast 13 % Wachstum in der Binnenschifffahrt

Es geht wieder aufwärts mit der Güterbeförderung per Binnenschiff.

Im Januar 2010 zeigt sich erstmals seit über 12 Monaten ein signifikanter Anstieg bei der Beförderung auf deutschen Binnenwasserstraßen., teilte das Statistische Bundesamt (Destatis) in Wiesbaden mit.

Die transportierte Gütermenge steigt von 14,9 auf 16,8 Millionen Tonnen, eine Zunahme um fast 2 Millionen Tonnen. Noch stärker - um fast ein Drittel

Rheinvorlandstraße 10
D-68159 Mannheim
Fon: +49 (0)621/1234-777
Fax: +49 (0)621/1234-799
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

- wächst der Containerverkehr. Mit diesem Anstieg ist allerdings der durch die weltweite Wirtschaftskrise verursachte Einbruch bei weitem noch nicht wieder ausgeglichen.

Die jetzt registrierten Werte bewegen sich für die Güterbeförderung insgesamt nur auf dem Niveau des Jahres 2002.

Beim Containerverkehr ist allerdings schon wieder fast das Ergebnis vom Januar 2008 erreicht worden. ■

Güterverkehr der Binnenschifffahrt Vorläufige Ergebnisse

Hauptverkehrsverbindungen/ Gutarten	Januar			Januar bis Januar		
	2010	2009	Veränderung in %	2010	2009	Veränderung in %
Beförderung	Mill. Tonnen					
Insgesamt	16,8	14,9	+12,7	16,8	14,9	+12,7
Nach Hauptverkehrsverbindungen						
Innerdeutscher Verkehr	3,8	3,0	+26,2	3,8	3,0	+26,2
Versand in das Ausland	3,8	3,4	+10,0	3,8	3,4	+10,0
Empfang aus dem Ausland	7,7	7,2	+7,1	7,7	7,2	+7,1
Durchgangsverkehr	1,6	1,3	+19,6	1,6	1,3	+19,6
Nach Gutarten						
Landwirtschaftliche Erzeugnisse u.ä.	0,7	0,6	+19,4	0,7	0,6	+19,4
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1,1	1,0	+12,5	1,1	1,0	+12,5
Feste mineralische Brennstoffe	3,0	2,7	+10,0	3,0	2,7	+10,0
Mineralölerzeugnisse u.ä.	2,7	2,7	-0,8	2,7	2,7	-0,8
Erze, Metallabfälle	2,6	2,1	+24,1	2,6	2,1	+24,1
Eisen, NE-Metalle	0,8	0,8	+1,4	0,8	0,8	+1,4
Steine und Erden	2,4	2,4	+0,6	2,4	2,4	+0,6
Düngemittel	0,4	0,2	+94,3	0,4	0,2	+94,3
Chemische Erzeugnisse	1,6	1,2	+35,0	1,6	1,2	+35,0
Andere Halb- und Fertigerzeugnisse	1,4	1,2	+20,3	1,4	1,2	+20,3
Deutsche Flagge	5,5	4,5	+21,4	5,5	4,5	+21,4
	Mill. tkm					
Beförderungsleistung	4 415	3 769	+17,1	4 415	3 769	+17,1
	1 000 TEU					
Container	177	136	+29,7	177	136	+29,7

Mit KLIWAS, dem Forschungsprogramm für Folgen des Klimawandels für Wasserstraßen und Schifffahrt

BMVBS beim Weltverkehrsforum in Leipzig vom 26.-28.5.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist beim 3. Weltverkehrsforum, vom 26. bis 28. Mai 2010 in Leipzig, mit einem eigenen Konferenzstand vertreten. Fünf aktuelle Themenschwerpunkte werden von Experten vor Ort präsentiert: Das Vulkanasche-Forschungsflugzeug Falcon, die Themen Elektromobilität, eTicket und Logistik sowie das Klimafolgen-Forschungsprogramm KLIWAS.

Dazu sagte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer: „Mein Haus wird Themen präsentieren, die die Menschen aktuell bewegen. Die isländische Vulkanasche zum Beispiel beeinträchtigt den Flugverkehr in ganz Europa. Aus diesem Grund stellen wir an unserem Stand ein Modell des Forschungsflugzeugs „Falcon“ des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) aus. Seit dem 19. April garantiert die Falcon durch ihre Messflüge exakte Daten, die wir als verlässliche Basis zur Bewertung der Gefahrensituation brauchen.“

Über das Thema Elektromobilität wird die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW) informieren. Ramsauer: "Das Thema Elektromobilität ist für die Bundesregierung von großer Bedeutung. Ich engagiere mich mit Nachdruck dafür, dass bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren.

Deutschland soll in diesem Bereich zum Leitmarkt werden. Mein Haus hat aus den Mitteln des zweiten Konjunkturpakets das Förderprogramm „Elektromobilität in Modellregionen“ aufgelegt.“

In acht Modellregionen Berlin/Potsdam, Hamburg, Bremen/Oldenburg, Sachsen, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Stuttgart und München werden in den nächsten Monaten Mobilitätskonzepte unter Nutzung innovativer elektrischer Antriebskonzepte untersucht. Am Konferenzstand gibt das BMVBS einen Überblick über diesen groß angelegten Praxistest in den Modellregionen. Vor Ort werden auch ein e-smart sowie der "Citysax" und ein Hybrid-Bus der Leipziger Verkehrsbetriebe ausgestellt. Der „Citysax“ ist ein vollelektrischer Kleinwagen für den Stadt-

verkehr, der in Dresden von einem mittelständischen Unternehmen hergestellt wird. Unter dem Dach "eTicket Deutschland" haben sich alle Mobilitätsdienstleister im öffentlichen Personenverkehr und auch die Industrie vereint. Der Fahrgast soll mit einem einzigen Ticket alle Busse, Straßen- und U-



Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer

Bahnen des ÖPNV in Deutschland nutzen können.

Mit dem "eTicket Deutschland" wird der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hierfür verbindliche Standards einführen.

Nähere Informationen zum Fahrschein und zum Projekt werden dem interessierten Besucher beim Weltverkehrsforum in Leipzig geboten. Das Projekt wird vom Bundesverkehrsministerium gefördert.

Ein Partner ist auch das Logistics Council Germany. Hier wird die Initiative "Germany - Gateway to Europe" vorgestellt. Die vielseitigen Stärken der deutschen Logistikregionen, die herausragende Infrastruktur, Vernetzung und die bedeutendsten Branchencluster des Landes werden anschaulich präsentiert. Wie innovative Transport-, Verkehrs- und Logistiklösungen in der Praxis aussehen und aussehen können, zeigen zudem das Unternehmen SkySails und das EffizienzCluster LogistikRuhr.

Ein weiterer Teil der Exposition ist das Klimafolgen-Forschungsprogramm KLIWAS. Das BMVBS erforscht seit März 2009 die Folgen des Klimawandels für Wasserstraßen und die Schifffahrt. Ziel ist es einerseits, die Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsträgers zu sichern, und andererseits, die Gewässerqualität und die Lebensräume in den Flüssen und an den Küsten zu schützen. Teil der Ausstellung ist auch das Zentrale Meldesystem der Bundesrepublik Deutschland für Gefahrgut und Schiffsverkehr (ZMGS). Es ist die Kommunikationsplattform zwischen den Schiffsbetreibern, den nationalen Sicherheitsbehörden und dem europäischen SafeSeaNet System.

Tankmanagement aus einer Hand....

...vom Tank bis ins Steuerhaus!

Vom Füllstand



Druck und Temperatur



Überwachung



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



Kristin Kahl engagiert sich bei Contargo für effizientere Containertransporte

Leidenschaft für grüne Logistik

Sie ist 31 Jahre jung, für ihre Studienleistungen mehrfach ausgezeichnet worden und kann sich seit knapp einem Jahr beim Container-Logistik-Spezialisten Contargo ganz dafür einsetzen, dass die Unternehmen ihre Transporte von der Straße auf Bahn und Binnenschiff verlagern. Die Rede ist von Kristin Kahl. In den Jahren ihrer Berufstätigkeit nach dem Studium der Angewandten Kulturwissenschaften kam Kristin Kahl immer häufiger mit Fragen der Logistik in Berührung und begeisterte sich für das Fach. So entschied sie sich, zusätzlich an der Hochschule Heilbronn den MBA in Transport und Logistik zu absolvieren.

Dass ihr dieses Thema am Herzen liegt, belegen die Auszeichnungen, mit denen sie nach ihrem Abschluss im letzten Jahr bedacht wurde. Der Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg e.V. zeichnete sie für den besten Abschluss des Semesters aus. Hinzu kam der Preis der Professorinnen der Hochschule Heilbronn für den Abschluss als hochschulbeste Absolventin der Masterstudiengänge sowie der Buchpreis der Wirtschaftsjunioren bei der Industrie- und Handelskammer Heilbronn-Franken als Anerkennung für ihre Masterarbeit.

In der Masterarbeit beschäftigte sich Kristin Kahl mit dem „Bau eines seehafenfernen Megahub-Terminals am Niederrhein“. Die Arbeit entstand in enger Zusammenarbeit mit Contargo. Ziel dieses Projektes ist die

Optimierung der Containerbinnenschifffahrt mit effizienten Anbindungen der Terminals an Mittel- und Oberrhein sowie denen von Mosel, Neckar und Main in Richtung Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge und Amsterdam.

Das geplante Binnenschifffahrts-Megahub soll als umweltfreundliche „Drehscheibe auf dem Wasser“ fungieren: Von den einzelnen Seehafenterminals werden die Importcon-



Kristin Kahl: „Mein Ziel ist, so viele Container wie möglich von der Autobahn auf die Wasserstraße zu verlagern.“

Foto: Contargo

tainer zunächst von so genannten „Spoke-Schiffen“ gebündelt zum zentralen Hub transportiert („Hub-and-Spoke-System“). Erst dort werden sie „sortenrein“ von den Binnenschiffsoperatoren übernommen und an ihr eigentliches Ziel im Hinterland weiterbefördert. Dasselbe Prinzip gilt für den Export. Die Entmischung der Transportströme sorgt für mehr Effizienz im Binnenschifftransport.

„Die Transportlogistik interessiert mich besonders, weil durch die Globalisierung die Warenströme immer mehr zunehmen werden und gleichzeitig die Versorgung sicherzustellen ist. Ich sehe bei optimaler Produktionsplanung ein großes Potential, dass viel mehr Güter im Kombinierten Verkehr transportiert werden können als bisher“, so Kahl.

Inzwischen hat Kristin Kahl einen festen Platz bei Contargo Ludwigshafen gefunden. Zu ihren vielfältigen Aufgaben gehören die Kundenbetreuung im Raum Koblenz / Frankfurt / Aschaffenburg, die Betreuung einer Reederei als Key Account Manager sowie die Betreuung diverser Projekte wie beispielsweise die Umsetzung der Megahub-Thematik. Kristin Kahl engagiert sich zudem als Nachhaltigkeitsbeauftragte von Contargo und unterstützt den Umweltmanagementbeauftragten bei der Einführung eines Umweltmanagementsystems an verschiedenen Standorten. ■

International Safety Guide for Inland Navigation Tankbarges and Terminals

ISGINTT wird am 8.6. in Brüssel eingeführt

ISGINTT, das Projekt zur Entwicklung von Sicherheitsrichtlinien für das Laden und Löschen von Binnentankschiffen, hat seinen wichtigsten Meilenstein erreicht: die Veröffentlichung der ersten Edition der Sicherheitsrichtlinien.

Das Projekt wurde im Januar 2006 durch die ZKR und OCIMF initiiert und schließt mittlerweile alle Industrieverbände ein, die mit der Beförderung gefährlicher Güter auf europäischen Binnenwasserstraßen befasst sind. Der Zweck des ISGINTT ist, die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter an der Schnittstelle von Binnentankschiffen mit anderen Fahrzeugen oder Anlagen an Land (Umschlagstellen) zu verbessern. Die Sicherheitsrichtlinien werden mit denen der

Seeschifffahrt (z. B. „International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (IS-GOTT)“, „Liquefied Gas Handling Principles on Ships and in Terminals“) kompatibel sein. Die Absicht ist nicht, aktuelle Rechtsvorschriften zu ersetzen oder zu ändern, sondern zusätzliche Empfehlungen zur Verfügung zu stellen. ISGINTT ist das Ergebnis der „besten Praxis“, wie sie von den beteiligten Industrieverbänden empfohlen wird. Die ZKR und die beteiligten Industrieverbände betrachten das ISGINTT als innovatives und wertvolles Werkzeug zur Verbesserung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt. Sie werden die Richtlinien über Tankschiffe und Terminals daher zur Anwendung empfehlen. Um eine möglichst breite Anwendung sicher-

zustellen ist beabsichtigt, die Richtlinien in Englisch, Französisch, Deutsch und Niederländisch zu veröffentlichen.

Die belgische Präsidentschaft der ZKR lädt alle betroffenen Akteure ein, an einer Diskussion über die Erwartungen von Politik und Industrie bezüglich der Sicherheit der Binnenschifffahrt an der Schnittstelle Schiff-Land teilzunehmen und sich aus erster Hand über das Ergebnis des ISGINTT-Projektes zu informieren.

Die Einführung des ISGINTT findet am 8. Juni 2010, von 16 - 20 Uhr im Brüsseler Palais d'Egmont, 24 rue des Petits Carmes, statt. Anmeldung unter secretariat@isgintt.org oder Tel. + 33388522010. ■

Software der Neuss Trimodal soll die Verbindung zur Binnenschifffahrt optimieren

Neue Züge zwischen Rotterdam und Neuss



Karsten Scheidhauer, Geschäftsführer der Neuss Trimodal GmbH und Direktor der Optimodal Repräsentanz (I.) und Verwaltungschef Ulrich Altmann. Foto: F. Barg

Von Friedbert Barg

Nach dem „Betuwe-Express“, der zwischen Rotterdam und Duisburg verkehrt, brachten die niederländische Optimodal BV jetzt den „Quirinus-Express“ zwischen dem Rotterdamer und dem Neusser Hafen und die Deutsche Gesellschaft für den kombinierten Güterverkehr (Kombiverkehr) den „Mozart-Express“ zwischen Neuss und Wien sowie Budapest auf die Gleise. Koordiniert wird alles durch die Neuss Trimodal GmbH. „Wir sind aber deswegen keine Gegner der Binnenschifffahrt!“, betont Karsten Scheidhauer, Direktor der Neusser Optimodal Re-

präsentanz und Geschäftsführer der Neuss Trimodal GmbH. Vielmehr, so Scheidhauer weiter, wolle er Ladung von der Straße holen und und sehe deshalb sein Unternehmen als neutralen Partner für die Interessen seiner Kunden: „Bahn und Binnenschifffahrt sind dabei für unsere Unternehmen gleichwertige Verkehrsträger.“

Auch die Umweltfreundlichkeit der von der Neuss Trimodal und Optimodal BV bevorzugten Verkehrsträger hoben Scheidhauer und der Verwaltungs- und Finanzchef des Neusser Unternehmens, Ulrich Altmann, hervor: „Während die CO₂-Emission bei einem Lkw 66 g je Tonnenkilometer beträgt, liegt sie bei einem Binnenschiff nur bei 20 g und bei einer Elektro-Lokomotive bei 15 Gramm. Die Emission einer Diesel-Lokomotive liegt bei 29 g.“

Der „Quirinus-Express“ soll viermal wöchentlich zwischen dem Neusser und dem Rotterdamer Hafen verkehren und dabei jedesmal 100 TEU mit einer Kapazität von 2.000 Tonnen befördern. Der Zug hat die stattliche Länge von rund 700 Metern. Für den „Mozart-Express“, der Container zwischen Neuss und Wien sowie Budapest transportieren wird, sind bis zu 5 Abfahrten pro Woche vorgesehen.

Die Neusser Trimodal GmbH beschäftigt

derzeit 77 Mitarbeiter, die dank der Inbetriebnahme der neuen Zugverbindungen jetzt vier weitere Kollegen bekommen. An dem im Neusser Hafen angesiedelten Unternehmen sind Maersk Deutschland, Wincanton und die Kombiverkehr mit je 25 Prozent, die Ambrogio Intermodal mit 10 und die Neuss Düsseldorf Häfen mit 15 Prozent beteiligt.

Wie alle im Transportgeschäft tätigen Unternehmen, haben auch die Neuss Trimodal und die Optimodal die Auswirkungen der Wirtschaftskrise des vergangenen Jahres zu spüren bekommen. „Es gab aber keine Entlassungen bei uns!“, hebt Scheidhauer hervor, „Unsere Mitarbeiter halten in schweren Zeiten zu uns - und wir zu ihnen!“ Hatte das Unternehmen im Jahre 2008 einen Umsatz von 430 Millionen Euro erzielt, waren es 2009 noch 362 Millionen. „Das hat schon wehgetan.“, sagte Scheidhauer. Die schweren Zeiten scheinen aber jetzt vorbei zu sein, das Unternehmen investiert in den Ersatz von Reachstackern runde 3,4 Millionen Euro und weitere 1,8 Millionen in die Entwicklung einer neuen Software namens TTMS (Trimodal Terminal Management System), die ein GPS-System einschließt und die Verbindung zur Binnenschifffahrt weiter optimieren soll. ■



Verbindet viermal wöchentlich den Neusser mit dem Rotterdamer Hafen: Der „Quirinus-Express“.

Foto: Neuss Trimodal

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt legt Geschäftsbericht vor

Die Anzahl der Unternehmen nimmt weiter ab

Wer 2009 durch die deutschen Binnen- und Seehäfen fuhr und dabei die vielen leeren Umschlagstellen bemerkte, konnte erahnen, was der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) ein Jahr später in seinem Geschäftsbericht für eben dieses Jahr schreiben würde: „Die weltweite Nachfrageschwäche führte in Deutschland am Jahresbeginn 2009 zu einem historischen einmaligen Rückgang der Exporte und der Ausrüstungsinvestitionen. Trotz der in der zweiten Jahreshälfte einsetzenden leichten konjunkturellen Erholung brach das Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 5,0 % gegenüber dem Vorjahr ein.“

Ertragslage in der Güterschifffahrt

Der teilweise dramatische Transportmengenrückgang in der Binnenschifffahrt 2009 schlug sich naturgemäß auch in der Umsatz- und Ertragslage des Gewerbes im Vergleich zum Vorjahr nieder. Dabei stellte sich die Situation in der Trockengüterschifffahrt noch negativer als in der Tankschifffahrt dar.

Profitierte die Trockenschifffahrt in den ersten Monaten des Jahres 2009 trotz der dramatischen Transportrückgänge besonders im Montangüterbereich noch von den relativ guten Frachtraten aus bestehenden Verträgen, erfolgte ein umsatzmäßiger Einbruch im dritten und besonders im vierten Quartal des Berichtsjahres. Verstärkt wurde diese Entwicklung zusätzlich durch in Vor-

jahren in Fahrt gebrachte Neubauten, die auf den Markt drängten. Für 2010 wird trotz der prognostizierten leichten Mengenzuwächse eher mit einer Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation gerechnet, zumal auch durch den lang anhaltenden Winterwitterungsbedingte Ausfälle zu verzeichnen waren. In der Tankschifffahrt, in der die Transportmengenrückgänge insgesamt nicht so dramatisch wie in der Trockenschifffahrt ausfielen, verlief das Jahr 2009 noch einigermaßen zufriedenstellend. Besonders im ersten Halbjahr war durch den Nachholbedarf bei Mineralöltransporten eine noch gute Beschäftigungssituation zu verzeichnen, die sich allerdings im zweiten Halbjahr 2009 deutlich abschwächte.

Für 2010 ist bei den Tankschiffstransporten kaum ein Mengenzuwachs gegenüber 2009 zu erwarten, so dass – auch verursacht durch weiterhin in Dienst gestellte Neubauten – die Umsatz- und Ertragsentwicklung eher negativ zu beurteilen ist.

Perspektiven für 2010

Nach Angaben des Instituts für Wirtschaftsforschung hat sich das Weltwirtschaftsklima im ersten Quartal 2010 weiter verbessert. Vor allem die Entwicklung in Asien sorgt für ein berdurchschnittliches Klima, wohingegen in allen anderen großen Wirtschaftsregionen der Indikator weiterhin unter seinem langjährigen Mittelwert liegt. Für die zweite Jah-

reshälfte 2010 wird mit einer Fortsetzung der konjunkturellen Erholung der Weltwirtschaft gerechnet. Für Deutschland erwartet der Jahreswirtschaftsbericht in 2010 ein Wachstum des BIP um 1,4 %.

Insgesamt deuten die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten auf eine doch spürbare Wiederbelebung der Güterverkehrskonjunktur in 2010 hin. So geht die „Intraplan Consult GmbH“ in ihrer „Gleitenden Mittelfristprognose“ für den Güterverkehr Winter 2009/10 von einem Anstieg der gesamtmodalen Transportleistung von 5 % in 2010 aus. Dabei ist zu erwarten, dass der grenzüberschreitende Verkehr stärker als der Binnenverkehr wachsen wird, da zum Wirtschaftswachstum die Industrieproduktion und der Außenhandel überproportional beitragen werden. Beim Straßengüterverkehr wird für 2010 mit einer Zunahme von 4,6 % beim Transportaufkommen und 5,3 % bei der Transportleistung gerechnet. Für das Jahr 2010 stehen auch für den Eisenbahnverkehr die Signale wieder auf Wachstum. Neben ein gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren wird die Nachfrage vor allen Dingen durch die Belebung in der Stahlindustrie angeregt. So wird für das Transportaufkommen ein Anstieg von 5,8 % und für die Transportleistung von 5,4 % prognostiziert.

Auch für die Binnenschifffahrt wird für 2010 eine Zunahme der Transportnachfrage erwartet, die aber geringer als beim Straßen- und beim Eisenbahnverkehr ausfallen wird

Zwar ist, wie bei den anderen Verkehrsträgern auch, für die Transporte von Montangütern, chemischen Erzeugnissen sowie Halb- und Fertigwaren mit spürbaren Gewinnen zu rechnen, demgegenüber stehen allerdings nur unterdurchschnittlich wachsende Baustofftransporte und sogar leicht rückläufige Beförderungen von Mineralölprodukten, beides Transportgüter mit hohem Gewicht für die Binnenschifffahrt.

Insgesamt wird für die Binnenschifffahrt in 2010 mit einem Anstieg des Transportaufkommens von 2,6 % und einem Zuwachs der Beförderungsleistung von 2,2 % gerechnet. Damit wird nur ein geringer Teil des letztjährigen Einbruchs wettgemacht, zumal die



Das Weltwirtschaftsklima hat sich bereits im ersten Quartal 2010 verbessert und macht sich auch in der Anzahl der Schiffe in den Häfen - auf dem Foto Hafen Neuss - bemerkbar. Foto: F. Barg

Binnenschifffahrt Anfang 2010 durch witterungsbedingte Sperrungen in Teilen des Kanalnetzes zusätzlich behindert wurde. Nach 2010 werden sich die Zuwachsraten wieder verringern. Bei einem Anstieg von gut 1 % p.a. bleiben die Wasserstraßentransporte nach wie vor weit von ihren bisherigen Höchstständen entfernt.

Flottenbestand

Der Gesamtbestand der deutschen Binnenschiffsflotte zur Güterbeförderung hat sich in den letzten Jahren stabilisiert und zum 1. Januar 2010 in der Gattung „Motorgüterschiffe“ sogar noch zugenommen. An diesem Stichtag betrug nach vorläufigen Zahlen der Gesamtbestand der zur Güterbeförderung eingesetzten Binnenschiffe 2.250 Einheiten gegenüber 2.291 im Vorjahr. Die Tragfähigkeit dieser Schiffe hat sich auf Grund der in Dienst gestellten größeren Neubauten gegenüber 2,81 Mio. Tonnen im Vorjahr auf jetzt 2,83 Mio. Tonnen erhöht.

Im Jahr 2009 hat sich sowohl der Bestand an Motorgüterschiffen für trockene Ladung (+9), als auch an Tankmotorschiffen (+5) weiter erhöht; dabei ist die Tragfähigkeit überproportional angestiegen. Unverändert beträgt der Anteil der Motorschiffe für trockene Ladung 70 % und der Motortankschiffe 30 % an der Gesamtzahl der motorisierten Selbstfahrer unter deutscher Flagge. Bezogen auf die Tragfähigkeit entfallen weiterhin etwas weniger als zwei Drittel der Tonnage auf Motorgüterschiffe für trockene Ladung und etwas mehr als ein Drittel auf Motortankschiffe.

Die Zahl der Güterschubleichter für trockene Ladung ist um 52 Einheiten gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen, da 61 Abgängen mit 36.813 Tonnen Tragfähigkeit nur 9 Zugänge mit allerdings 11.452 Tonnen Tragfähigkeit gegenüberstehen.

Der Bestand an Schubleichtern für flüssige Ladung blieb bei lediglich 3 Abgängen mit einer Tragfähigkeit von 4.930 Tonnen nahezu unverändert. Über das Durchschnittsalter der deutschen Binnenschiffsflotte liegen zur Zeit noch keine neuen Angaben vor, es dürfte allerdings fast unverändert bei Tankschiffen im Schnitt bei etwas über 30 Jahre und bei Trockengüterschiffen bei ca. 55 Jahre lie-

gen. Ein positives Signal zur Modernisierung der deutschen Flotte stellt ein Beschluss der damaligen Bundesregierung im November 2008 dar, einen entsprechenden Etat für Zinszuschüsse und Bürgschaftskosten in Höhe von zwei Mio. Euro für 2009 und weiteren vier Mio. Euro im Wege der Verpflichtungsermächtigung für die Jahre 2010 und 2011 bereitzustellen.

Die Zahl der Fahrgastschiffe unter deutscher Flagge hat sich im Berichtsjahr um sechs Einheiten verringert und betrug zum 1. Januar 2010 1.015 Schiffe. Davon entfielen auf Tagesausflugschiffe 968 Einheiten (-8) und auf Kabinenschiffe 47 Einheiten (+2).

Unternehmen / Beschäftigte der deutschen Binnenschifffahrt

Der negative Trend hinsichtlich der Anzahl der Unternehmen der deutschen Binnenschifffahrt hat sich – wenn auch etwas verlangsamt – fortgesetzt. Zum letzten vorliegenden Erhebungszeitpunkt Mitte 2008 waren in der Binnenschifffahrt 1.080 deutsche Unternehmen (-5,2 % gegenüber 2007) tätig, die allerdings einen Umsatz erwirtschafteten, der mit insgesamt 1.671 Mio. Euro in 2008 um 9,9 % über dem Wert des Vorjahres lag, wobei besonders die Umsätze in der Tankschifffahrt mit einem Plus von 15,9 % überproportional anstiegen.

Von den 1.080 Unternehmen betrieben 546 (+4,0 %) Trockengüterschifffahrt, 175 (-6,9 %) Tankschifffahrt, 43 (-8,5 %) Schub- und

Schleppschifffahrt sowie 341 Unternehmen (-4,2 %) Personenschifffahrt. Rund zwei Drittel der Unternehmen (713) erzielten einen Umsatz aus Binnenschifffahrt von weniger als 500.000 Euro im Jahr, 343 Unternehmen erwirtschafteten einen Umsatz von 500.000 und mehr Euro. Damit vergrößerte sich die Gruppe der umsatzstärkeren Unternehmen um 33 Betriebe (+10,6 %). Unverändert 24 Unternehmen waren ausschließlich im Werkverkehr tätig.

Der seit 2006 zu beobachtende Rückgang bei den Beschäftigten in der Binnenschifffahrt hat sich mit einem Minus von insgesamt 2,4 % unvermindert fortgesetzt. Dabei ist zu beobachten, dass der Rückgang beim fahrenden Personal mit -2,2 % etwas höher als im Vorjahr (-1,9 %), aber geringer als beim Landpersonal ausfiel; hier war eine Abnahme der Beschäftigtenzahl um -3,0 % gegenüber -1,8 % im Vorjahr festzustellen. Erfreulich ist der weiterhin positive Ausbildungstrend in der deutschen Binnenschifffahrt. So meldet der Deutsche Industrie- und Handelskammertag nach 400 Auszubildenden 2007 und 477 in 2008 für das abgelaufene Jahr bundesweit 498 Auszubildungsverhältnisse.

Der vollständige Geschäftsbericht des BDB kann unter der Mailanschrift infobdb@binnenschiff.de bestellt oder unter http://www.binnenschiff.de/downloads/geschaeftsbericht/BDB-Geschaeftsbericht_2009-2010.pdf heruntergeladen werden. fb ■

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



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



CARL REHDER GMBH

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

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

Das wichtigste Ziel des Unternehmens ist die Entwicklung individueller,

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

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

Eine qualifizierte Schadenabteilung garantiert eine einfache und schnelle Abwicklung.

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

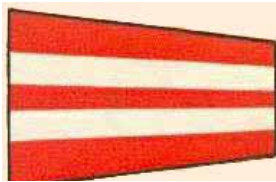
info@Carl-Rehder.de
www.Carl-Rehder.de

Geschichten aus der Schifffahrt [XI]

Zweites Interview mit einem Zeitzeugen, meinem Cousin Karl S. jun. (Teil 1)

Du wirst Schiffer, - basta!

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



Reederei de Gruyter



Reederei Fendel



Köln-Düsseldorfer

Karl war und ist für mich, (wenn ich das mal mit einem Anflug von verwandtschaftlichem Stolz zum Ausdruck bringen darf) das personalisierte Paradebeispiel eines Starkapitäns in der Binnenschifffahrt, was immer man darunter auch verstehen mag. Seine fachliche Qualifikation, die damit verbundene Autorität und sein auf ganz natürliche Art weltmännisches Auftreten hatten ihn, während seiner Fahrzeit bei der KD zum bevorzugten verantwortlichen Schiffsführer werden lassen, um so berühmte bzw. so prominente Persönlichkeiten, wie z.B. Queen Elisabeth II von England, (und diese gleich zweimal), Kaiser Hirohito von Japan, Präsident George Bush und viele andere VIPs mehr, bei deren Rheinreisen zu Berg oder zu Tal zu fahren. Im Alter von über 70 Jahren aber physisch und mental bei nahezu 100 % treffe ich mich mit ihm zu Hause in Spay am Rhein um ihm einige Geschichten aus seinem erlebnisreichen Schifferleben zu entlocken. Lieber Karl, vielen Dank für deine Mitarbeit.

Wann bist du eigentlich in der Binnenschifffahrt angefangen - oder wie man fachmännisch zu sagen pflegt, angemustert und wo?

Ich bin am 26.07.1949 in Neuwied an Bord gegangen und zwar auf das Schiff meines Onkels Adolf St. (auf dem er zu dieser Zeit als Schiffmann tätig war) dem Schleppkahn „Gebr. Stumm IV“. Mein Vater, dein Patenonkel, Karl S. sen. war zu dieser Zeit Kpt. auf dem Motorschlepper „Hanau“, einer Hafenboot der Reederei Fendel in Mannheim. Da diese Boot aber ausreichend besetzt war,

wurde im Familienrat beschlossen: Wir geben ihn nicht zu fremden Leuten an Bord, sondern zum Onkel auf den „Stumm IV“, da ist er gut aufgehoben.

Auf dem Schleppkahn sollte ich dann, so war's geplant, meine dreijährige Lehrzeit komplett verbringen, bevor ich dann evtl. zu meinem Vater an Bord kommen konnte. Es kam aber ein wenig anders. Der Helmut, unser Großcousin und Sohn vom Onkel Adolf (eigentlich ist der Onkel Adolf ja auch ein Großonkel von uns) war mittlerweile auch so weit!? Mit der Schule fertig, hatte der auch nix anderes im Sinn, als auf's Schiff zu gehen. Und da der Onkel Adolf und die Tante Herta, Gott hab' sie beide selig, ihn aus verständlichen Gründen lieber an Bord ihres eigenen Schiffes sahen, kam für mich, nach nur einem Lehrjahr, die erste größere Veränderung. Man war der Meinung, ich sei inzwischen reif (groß) genug, um zur Reederei Fendel zu wechseln, um hier auf einem gerade in Frage kommenden Schiff an Bord zu gehen.

So wechselte ich also von der Reederei De Gruyter (gehörte zum Gebr. Stumm – Konzern) zur Reederei Fendel und hier auf den „Rhenus 39“.

Dieses Schiff war (mit Verlaub gesagt) ein Zuchthaus; in den Zwanziger Jahren auf der Ruthoff-Werft in Mainz gebaut, ca. 720 t groß, ausgestattet mit einer Hauptmaschine von ca. 400 PS und nahezu ausschließlich im Stückgutverkehr im Einsatz. Also einer von den kleineren Fendelmotoren (ein Motor war und ist in der so eigenen Schiffersprache vom Rhein ein selbst fahrendes Motorschiff, und es hieß und heißt auch heute noch nicht, das Motorschiff sondern der Motor).

Als Besatzung befanden sich an Bord ein Kapitän, ein Matrose und ein Schiffsjunge. Diese Stückgutschiffe der Fendel-Reederei waren so ausgelegt, dass auf jeden Lade-

raum 100 t Decklast geladen werden konnten. Entsprechend schwer war das Luken-Scherstock- und Merklingmaterial. Es war bereits alles aus Stahl bzw. Eisen.

Die Merklinge waren dreieckig, d.h. V-förmig und außerdem gab's noch Notscherstöcke, quasi auf halbem Weg zum Hauptscherstock. Da kannst du dir sicher gut vorstellen, wie ich als 15 – 16-jähriger Bub damit hantiert habe. Wir hatten auf fast jeder Reise Decklasten mitzunehmen. Das Schiff hatte 5 Laderäume und meistens war auf jeden Laderaum Decklast zu packen. Auf jede Decklast mussten Deckkleider gezogen werden. Da gab's das Kopfkleid und darüber musste dann noch das Ver-schlusskleid gezogen werden. Letzteres ist nicht nur oben drüber sondern auch an den Seiten herunter bis ins Gangbord gezogen worden. Das Ganze musste wasserdicht und sturmfest sein. Es handelte sich bei der Decklast oft um sehr empfindliche Waren wie z.B. Zucker, Mehl, Kaffee aber auch Zellulose und vieles andere mehr. Außerdem mussten diese Ladungen auch „verschlossen“ (Zollverschluss) werden.

Wenn ich dabei an den ersten Winter auf diesem Schiff denke . . . Minusgrade, Eis und Schnee. Man konnte nicht mit Handschuhen an den Fingern die Verschlussruten, (lange dünne Eisenstangen) in die Ösen am Tennebaumwinkel stecken. Meine Finger standen wie gefrorene Spargel von mir ab und schmerzten anschließend doch erheblich.

Ich war allerdings und Gott sei Dank nur wenige Monate auf diesem Schiff als Schiffsjunge. Im Januar, ich denke es war das Jahr 1951, wurde ich dann zur Schifferschule nach Duisburg – Homberg beordert, Unterkurs U/8. Damit war ich mit einer der ersten Schifferberufsschüler auf dem Schulschiff Rhein. Man könnte mich, wenn man so will, als Schulschiffveteranen bezeichnen, (üb-

rigens der Oberkurs hatte die Bezeichnung O/14, - ein Jahr später). Zweimal in der Woche fuhren wir mit der Fähre über den Rhein zum Schwimmbad nach Ruhrort, (die Straßenbrücke Homberg – Ruhrort existierte noch nicht)!

Im Anschluss an die Schifferschule kam ich an Bord des Schnellgüter-Motorschiffes „Pluto“, eines Schiffes der sog. Götterklasse. Wenn ich den „Rhenus 39“ schon als Zucht-haus bezeichnet habe, so muss jetzt wohl noch nach einer Steigerung suchen.

Das hatte seinen Grund. Der „Pluto“ war ebenfalls ein Stückgutschiff. Die Besatzung bestand aus dem Kpt. (der war zu meiner Zeit aus Koblenz - Vallendar) einem Steuer-mann oder Matrosen und dem Schiffsjungen sowie zusätzlich aus einem Maschinisten, der aber auch an Deck mithelfen musste, sonst hätten wir die Wahnsinnsarbeit, die wir auf diesem Galeerenschiff hatten, gar nicht bewältigen können. Der „Pluto“ hatte zudem noch eigenes Lade- und Löschgeschirr, (2 Ladebäume) zur Selbstbeladung oder Selbstlöschung, per Hand- d.h. Muskelkraft zu bedienen und fuhr fast jeden „dicken Baum“ an. Eine Reise von Mannheim nach Rotterdam und zurück dauerte nicht selten 5 bis 6 Wochen. Da warst du permanent am Stauen und am Stapeln, Deckkleider auf Deckkleider ab, festmachen, losmachen und verholen. Das war schon eine verdammte Knochenarbeit. Technische Hilfsmittel, wie Motorwinden, Querstrahl-Ruderanlagen, leichtes und starkes Tauwerk usw.

.....Fehlanzeige. Alles schön per Hand und Muskelkraft und entsprechend störrischem Drahtwerk. Je nachdem, welche Lade- oder Löschstelle du erwischst hattest, warst du den ganzen Tag nur mit verholen beschäftigt. Für jedes Pfund ein anderer Platz. Dieses Schiff war der reinste Binnen – Trampfahrer. Bis wir, beispielsweise in Rotterdam alles eingesammelt hatten, waren wir in mindestens 5 – 6 Häfen. Maashaven, Rijnhaven, (niederl. Schreibweise) die einzelnen Mervehäfen, (Merwedehäfen) u.a. mehr. Wenn wir mal Glück hatten, das war aber relativ selten, konnten wir mit einer Partie schon mal 200 – 300 t übernehmen. Meistens waren es aber kleinere Partien.

Wenn bei Fendel Massengut geladen wurde, Kohle oder Erz z.B., dann i.d.R. nur auf den Schleppkähnen.

Wie wurden eigentlich diese Lade- und Löschbäume bedient?

Also, - das war so: Der Maschinist fuhr meistens die Winde, der Matrose wahr-schaute, denn oft konnte man den gesamten Schwenkbereich nicht übersehen, ja und der Moses, also ich in diesem Falle ich, musste die Spriet bzw. die Sprieten von Hand bedienen. Wenn wir z.B. an der Prins-Hendrik-Kade in Rotterdam lagen, - fuhren da so kleine Beurtschiffchen (aus dem Niederländischen in de Beurt van kommend) herum, die uns dann so nach und nach Partien von jeweils ca. 15 t brachten, die wir dann mit unserem Ladegeschirr übernahmen. Mühselig – kann ich dir dazu nur sagen. Wenn du an der Spriet mal nicht aufgepasst und möglicherweise zu stark gezogen hattest, krachte dir der gesamte Hub vor die Füße, da konntest du nur in volle Deckung gehen. Der „Pluto“ hatte, ähnlich wie bei vielen Seeschiffen zu dieser Zeit, relativ kleine Ladeluken. Der Pott war 9,00 m breit, die Laderäume höchstens 5,00 m, mit einer Tennebaumhöhe von höchstens 30 cm. Gangborde, die 2,00 m breit waren und rund herum war das Schiff mit einem Schanzkleid versehen. Ein großer Teil der Ladung wur-



Schleppkahn der Fa. Gebr. Stumm

Foto: de Binnenvaartschepen

de dann auch an Deck gestapelt. Na-ja, du weißt schon . . . Deckkleider, Stapelnetze usw.

Fahren eigentlich heute noch Schiffe dieser Bauart auf dem Rhein, - soviel ich weiß sind einige zu Passagierschiffen umgebaut worden.

Das stimmt, von den Passagierschiffumbauten existieren, nach meinem Wissensstand wohl annähernd keine mehr. Es gibt aber ein Frachtschiff, keine Ahnung wie das heute heißt, da kann man die Bauart noch erkennen. Die Schiffe der sog. Götterklasse hatten, wie später die sog. „Sattelschlepper“ auch das Steuerhaus mittschiffs.

Wie war das mit den Passagierschiffen deiner letzten Reederei, bei der du aktiv warst, der KD? Ich meine die Wiesbaden, Düsseldorf, Koblenz und Bonn? Waren das nicht auch Schiffe der Götterklasse?

Nein, nein, das waren „Ackermänner“, - ehemalige Schiffe der Fa. NSR bzw. Nestorak, die ja dann von „deiner“ Reederei, also von Haniel übernommen wurde.

Eines dieser Schiffe, ein Kombischiff mit ca. 40 Passagieren und ca. 300 t Fracht Fassungsvermögen, war die „Koningin Emma“.

Wie gings weiter mit dir, bei Fendel und anderswo?

Na-ja, ich wurde dann in der Folge so herumgereicht bei Fendel. Ich kam danach dann u.a. auf den „Karlsruhe X“, eine Dampfgüterboot und zwar die Größte, die je auf dem Rhein gefahren ist, sie hatte ca. 1350 t. Auf diesem Schiff war man natürlich mit mehr Leuten an Bord; in diesem Fall 8 Mann Besatzung. Hier war man als Schiffsjunge, als Schmelzer mehr Koch, Kellner sowie Wasch- und Putzfrau. Richtig schwere körperliche Arbeit musste ich hierbei nicht verrichten. Kochen hatte ich in der Zwischenzeit, weil ich musste, hinreichend gelernt, auch auf der Schifferschule gab's ein Fach, das nannte sich kochen und Haushalten. Auch hatte ich durch unser beider Oma einiges am Herd beigebracht bekommen. Die Oma, das weißt du ja, war lange Jahre auch meine Erzieherin, weil meine Mutter, wie damals üblich, bei meinem Vater an Bord mitfuhr.

Bei euch, in deiner Familie war's ja ähnlich. Mein jüngerer und dein älterer Bruder haben auf diese Weise und aus der Notwendigkeit und sicher auch nicht freiwillig Teile ihrer Kindheit in einem Schifferkinderheim verbracht. Mein Bruder in Mannheim und dein Bruder Erich St. (jun.) und später auch mein Bruder Ernst gemeinsam dann in Boppard.

Mir blieb das, aufgrund der Umstände, Gott sei Dank, erspart.

Aber die Tatsache, dass sich bei uns alles nur um Schifffahrt drehte, war schließlich und endlich auch der Grund, warum ich nichts anderes, als den Beruf des Binnenschiffers erlernen konnte und sollte.

Es sei an dieser Stelle gesagt, eigentlich wäre ich, wäre es nur nach mir gegangen, viel lieber Feinmechaniker oder so was Ähnliches geworden. Aber, wie du dir denken kannst, brauchte ich mit solch einem Wunsch weder zum Opa noch zu meinem Vater zu kommen.

So kam es auch zu keiner größeren Debatte. Du wirst Schiffer – basta!

Fortsetzung folgt

Am 25. März 2007 geriet das Containerschiff MS „Excelsior“ oberhalb Kölns bei einem Aufdrehmanöver so stark in Schräglage, dass 32 Container über Bord gingen

Der Angeklagte hätte die Fahrt ohne Änderung der Stauung keinesfalls antreten dürfen

Von Dipl.-Ing. Volker Renner

Im Namen des Volkes wurde am 16.11.2009 Strafrechtsverfahren beim Amtsgericht Duisburg-Ruhrort, Schifffahrtsgericht, folgendes Urteil verkündet:

„Der Angeklagte „A“ wird wegen fahrlässiger Gewässerverunreinigung in Tateinheit mit fahrlässigem gefährlichen Eingriff in den Schiffsverkehr zu einer Geldstrafe von 160 Tagessätzen zu je 20,00 €, d. h. zu 3200 € verurteilt.

Der Angeklagte „B“ wird freigesprochen.“
Beim Angeklagten „A“ handelt es sich um den verantwortlichen 1. Schiffsführer. Der Angeklagte „B“ war der 2. Schiffsführer, der das Schiff im Wechselbetrieb mit dem 1. Schiffsführer im 24-Stunden Betrieb führte.



Abb. 1: Fahrweg der „Excelsior“

Weiter hieß es: „Bei der gegen den Angeklagten „A“ zu verhängenden Strafe hat das Gericht zu Lasten des Angeklagten die ganz erheblichen Folgen seines fahrlässigen Verhaltens berücksichtigt. Es sind ganz erhebliche Sachschäden entstanden, zahlreiche andere Schiffe mussten bis zur Beendigung der Containerbergung tagelang die Weiterfahrt unterbrechen. Zu Gunsten des Angeklagten „A“ war zu bewerten, dass er strafrechtlich unbelastet war, er zumindest ein Teilgeständnis abgelegt hat und dass er durch die Tat und deren Folgen schon ganz erheblich beeindruckt ist. Er kann aufgrund seiner gesundheitlichen Belastung seinen Beruf nicht länger ausführen und muss jetzt von einer geringen Rente leben.“

Was war geschehen?

Das Schiff kam am 24. März mit 2 Containerlagen übereinander aus dem Neckar und steuerte das Containerterminal Mannheim am Rhein an, um dort weitere Container in Richtung ARA-Häfen aufzunehmen (Abb. 1).

Zwischen 20:00 Uhr bis ca. 00:15 Uhr des 25.03.2007, wurde das Schiff unter der Aufsicht des Angeklagten „A“ mit weiteren 103 Container (TEU) in der 3. und 4. Lage beladen (Abb. 2).

Anschließend begann die Talfahrt unter Führung des Angeklagten „A“ mit einer bereits deutlichen Krängung nach Steuerbord. Gegen 04:00 Uhr des 25.03.2007 wurde er vom zweiten Schiffsführer, dem Angeklagten „B“, abgelöst.

Etwa 9 Stunden später, d. h. um ca. 13.00 Uhr, übernahm der Angeklagte „A“ erneut das Steuer. Bei diesem Wechsel in der Schiffsführung unterhielten sich die beiden Angeklagten gemäß Gerichtsurteil darüber,

ob die vorhandene Krängung auf eine mangelhafte Stabilität des Schiffes hinwies. Der Angeklagte „A“ wies die Bedenken zurück, versuchte jedoch im weiteren Verlauf der Talfahrt die Krängung durch Aufnahme von Ballastwasser auszugleichen. Das Schiff hatte anschließend eine noch stärkere Neigung nach Steuerbord (Abb. 3), sodass sich der Angeklagte „A“ gegen 14.30 Uhr des 25.03.2007 in Höhe von Köln-Porz (Rheinkm 676) dazu entschloss aufzudrehen, um mit dem Kopf zu Berg zu ankern.

Bei diesem Aufdrehmanöver wurde die Steuerbord-Schräglage noch weiter vergrößert, sodass insgesamt 32 Container aus der 3. und 4. Lage über Bord gingen, z. T. versanken oder bis zu 10 km abgetrieben wurden.

Vier der über Bord gegangenen Container enthielten Gefahrgut. Einige hundert Liter wasserunreinigender Produkte gelangten ins Rheinwasser.

Einige Container trieben dicht neben zu Berg fahrenden Schiffen oder kollidierten mit diesen, wobei jedoch keine gravierenden Schäden an den Schiffen auftraten. Personen wurden nicht verletzt.

Aufgrund der in den Rhein gefallenen 32

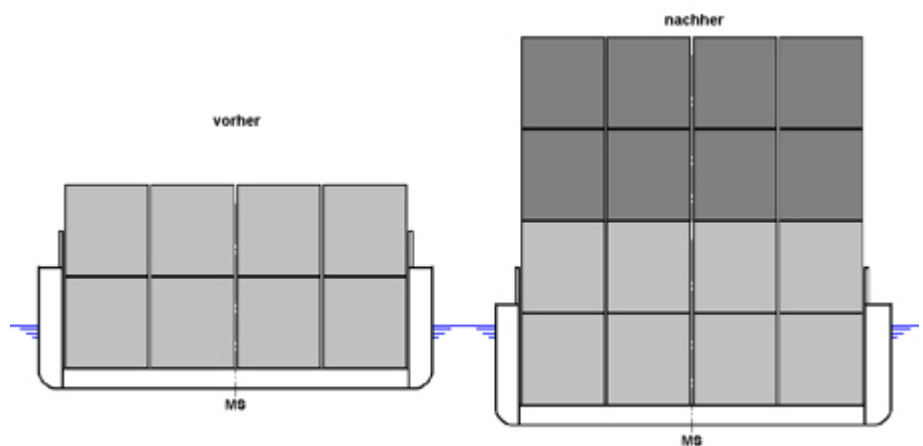


Abb. 2: „Excelsior“ vor und nach der Beladung in Mannheim

Container ist ein erheblicher Schaden an den Containern und den darin befindlichen Ladungen entstanden. Die Eigentümer der Container und der Ladungen machen inzwischen Schadensersatzansprüche in Höhe von ca. 2,5 Millionen Euro geltend.

Weitere Ansprüche sind von Seiten der Wasserstraßenverwaltung sowie der Rettungs- und Bergungsunternehmen zu erwarten. Aktuell sind diesbezüglich bereits ca. 80 Zivilrechtsverfahren anhängig. In wie weit

auch von Seiten des Schifffahrtsgewerbes Ansprüche aufgrund der ca. 1-wöchigen Sperrung des Rheins bestehen, bleibt abzuwarten.

Als Resümee steht jedoch außer Zweifel, dass die Havarie vergleichsweise glimpflich abgelaufen ist. Nicht auszudenken wären die Auswirkungen gewesen, wenn beispielsweise, wie seinerzeit bei der „Hornberg“ im März 1983, das Schiff gesunken wäre, und/oder Tanker oder Fahrgastschiffe von der

Konzentration auf das Wesentliche

ECLIPSE® 705

Der Eclipse® 705 ist ein mit 24 V Gleichstrom arbeitender Füllstandmessumformer für Flüssigkeiten, der auf der revolutionären GWR-Technologie (Guided Wave Radar) beruht. Der 705 wurde für den Einsatz mit GWR-Koaxial- oder Doppelstabsonden entwickelt. Dieser hochmoderne Füllstandmessumformer zeichnet sich durch eine Messleistung aus, die die zahlreicher herkömmlicher Technologien überträgt.

Magnetrol®
WELTWEIT LOSUNGEN FÜR FÜLLSTAND UND DURCHFLUSS

Alte Ziegelei 2-4,
D-51491 Overath
Tel: 02204 / 9536-0
vertrieb@magnetrol.de
www.magnetrol.de



Abb. 3: „Excelsior“ mit starker Schlagseite, kurz vor dem Aufdrehen

Foto: WSP NRW

Havarie ernsthaft betroffen worden wären.

Stabilitätsvorschriften für die Container-Binnenschifffahrt

Gemäß § 1.07, Abs. 4 der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung (RheinSchPV) muss vor Antritt jeder Reise eine besondere Überprüfung der Stabilität durchgeführt werden. Von dieser Überprüfung ausgenommen sind:

- Schiffe mit einer Breite von 9,5 m oder geringer, die nur 1 Lage Container fahren
- Schiffe mit einer Breite von 9,5 m oder größer, die maximal 2 Lagen Container laden
- Schiffe mit einer Breite von 11,0 m und mehr, die höchstens 2 Lagen laden

Zum Nachweis einer ausreichenden Stabilität ist Kapitel 22 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) heranzuziehen.

Hier wird u. a. vorgeschrieben:

- bei ungesichertem Transport muss mindestens eine positive metazentrische Höhe von 1,00 m vorhanden sein,
- bei der Einwirkung von Querwind, der Zentrifugalkraft beim Drehmanöver sowie der Einwirkung freier Flüssigkeitsoberflächen darf die maximale Neigung des Schiffes 5° nicht überschritten werden und das Gangbord nicht unter Wasser geraten (siehe Abb. 3).

Entsprechende Stabilitätsberechnungen und -nachweise sind an Bord vorzuhalten.

Gründe für die Havarie Hydrostatische Gründe

Die vorhergegangenen Ausführungen machen deutlich, dass auch bei der „Excelsior“ vor Antritt der Fahrt ab Mannheim eine Stabilitätsberechnung hätte durchgeführt werden müssen. Entsprechende Formblätter waren

an Bord vorhanden. Jedoch wurde sie vom Angeklagten „A“ nicht durchgeführt, mit der Begründung, dass die ihm vorliegenden Containergewichte nicht korrekt seien.

Wie die Sachverständigen im Verfahren feststellen konnten, hätte eine Überprüfung der Stabilität durch den Angeklagten „A“ auch dann zu einem negativen Ergebnis geführt, wenn er die weitgehend nicht korrekten Containergewichte sowohl aus den Ladepapieren als auch die der Zollpapiere zugrunde gelegt hätte. Auch die Zugrundelegung der tatsächlichen Containergewichte, die nach dem Unfall durch Wiegen - soweit noch möglich - ermittelt wurden, führte ebenfalls zu einem negativen Ergebnis. D.h., der Angeklagte hätte die Fahrt ohne eine Änderung der Stauung keinesfalls antreten dürfen.

Statt der vorgeschriebenen Stabilitätsberechnung machte der Angeklagte „A“ nach seiner Aussage unmittelbar nach Antritt der Fahrt eine so genannte „Schlängelfahrt“, d.h., er führte mit dem Schiff abrupte Manöver nach Steuerbord und Backbord aus, um dadurch die Stabilität des Schiffes zu überprüfen. Obwohl das Schiff bereits bei der Abfahrt eine deutliche Krängung nach Steuerbord hatte, bewertete er das Ergebnis der Schlängelfahrt als ausreichend und entschloss sich, die Fahrt auf dem Rhein in Richtung Rotterdam anzutreten.

Hierzu lässt sich ergänzend feststellen:

- Der Angeklagte „A“ war nahezu 50 Jahre in der Binnenschifffahrt tätig, in den letzten 30 Jahren als Schiffsführer. Auch für den Fall, dass er in dieser Zeit überwiegend im Massengütertransport eingesetzt war, kann davon ausgegangen werden, dass er auch in der Containerschifffahrt über ein großes Erfahrungspotential verfügte.
- Mit dieser Erfahrung wäre es ihm möglich gewesen, die Gewichte der in Mannheim

zugeladenen Container allein aufgrund ihrer Herkunft, ihres Bestimmungsortes und ihres Inhaltes zumindest grob zu ermitteln.

Eine weitere Möglichkeit zur groben Bestimmung der zugeladenen Gewichte hätte darin bestanden, die Tiefgänge vor und nach der Beladung abzulesen (siehe Abb.2). Selbst mit diesen Werten hätte eine aussagefähige Stabilitätskontrolle durchgeführt werden können.

- Weiterhin wäre es bereits während der Beladung möglich gewesen, eine negative Anfangsstabilität festzustellen. Diese zeichnet sich dadurch aus, dass das Schiff schon bei der Beladung mit geringen Gewichten (z. B. nur einem Container) von einer Seite auf die andere pendelt und eine gerade Schwimmelage nicht mehr erzielt werden kann.
- Weiterhin gehört zum Erfahrungsschatz eines langjährigen Schiffsführers das Wissen über die Wirkung „freier Flüssigkeits-Oberflächen“. Demzufolge hätte während der Talfahrt keinesfalls zusätzlicher Wasserballast in die Ballasttanks gefüllt werden dürfen.
- Gleiches gilt für das Aufdrehmanöver. Hierbei treten Kräfte auf, die, wie im vorliegenden Fall geschehen, die bereits vorhandene Krängung, zumindest zeitweise noch weiter erhöht. Stattdessen kann ein zu Tal fahrendes Motorschiff mit rückwärts drehendem Propeller moderat zum Stoppen gebracht werden, um anschließend mit Kopf zu Tal eine Pieranlage problemlos anzufahren.
- Statt der als „einfach“ einzustufenden Stabilitätsüberprüfung gemäß RheinSchPV mittels Formblätter oder Programm, wurde ein Schlägelversuch durchgeführt. Dieses Manöver ist als Maßnahme zur Überprüfung der Stabilität nicht sinnvoll, im höchsten Grade gefährlich und deshalb keinesfalls zulässig weil:
 - bei nicht ausreichender Stabilität

geraten die Container ins Rutschen und die Kentergefahr wird erhöht,

b. die Gefahr einer Kollision mit anderen in der Nähe befindlichen Schiffen wird erhöht,

c. keine aussagefähigen Ergebnisse bezüglich der Stabilität produziert werden.

Schlängelversuche werden nur bei Neubauten oder großen Umbauten unter Aufsicht der Abnahmebehörden zwecks Nachweise der erforderlichen Manövrierfähigkeit durchgeführt.

Menschliches Versagen

Bedauerlicherweise wurden im Strafverfahren nicht die Gründe für das eklatante Fehlverhalten des Angeklagten „A“ angesprochen. Hierzu bleiben viele Fragen offen wie beispielsweise:

- Warum wurde trotz großer Krängung nach Steuerbord keine Stabilitätsüberprüfung gemäß RheinSchPV durchgeführt und die Fahrt unter diesen Bedingungen angetreten?
- Warum wurden die sonstigen Anzeichen einer nicht ausreichenden Stabilität oder die Hinweise des 2. Schiffsführers ignoriert?
- Warum wurde erst ca. 12 Stunden nach der Abfahrt, d.h. nach Durchfahrt des navigatorisch schwierigen Bereichs zwischen Mainz und Koblenz, der Aufdrehversuch gestartet, obwohl die Angeklagten während der gesamten Talfahrt von einer großen Zahl entgegenkommender Schiffe über Kanal 10 angesprochen und auf die außergewöhnliche Krängung nach Steuerbord aufmerksam gemacht wurden?
- Wurde die Stabilität bei vorherigen Fahrten überprüft oder wurde in gleicher Weise wie im vorliegenden Fall gehandelt?

Fehlende Kenntnisse sind nicht sehr wahrscheinlich, denn das Thema Stabilität, insbesondere in der Containerschifffahrt, gehört sowohl bei der Ausbildung zum Matrosen als auch in der Weiterbildung zum Schiffsführer, zum Lehrstoff. Daneben sind die langjährigen Erfahrungen des Angeklagten zu berücksichtigen.

Weiterhin stellt sich die Frage, welchen persönlichen Vorteil sich der Angeklagte „A“ durch sein Fehlverhalten erworben hätte. Aus heutiger Sicht ist ein solcher Vorteil nicht zu erkennen.

Eine mögliche Erklärung sind Zeit- und Kostennachteile, die bei einer Umstauung in



Abb. 4: „Excelsior“ nach der Havarie

Foto: BF Köln

Mannheim aufgetreten wären. Weiterhin ist nicht auszuschließen, dass auch in den ARA-Häfen zusätzliche Zeit- und Kostennachteile entstanden wären, da sich nach dem Umstauen die als erstes zu entladenden Container nicht oben, sondern in einer unteren Lage befunden hätten. Problematisch wird es besonders dann, wenn die Zeit knapp ist, und die Gefahr besteht, den Ladeschluss eines oder mehrerer Seeschiffes zu überschreiten. Aber auch hieraus lässt sich kein direkter persönlicher Vorteil des Angeklagten „A“ ableiten. Die Vorteile hat der Betreiber des Schiffes und nicht sein Angestellter. Somit ist nicht auszuschließen, dass der Angeklagte unter großem betrieblichen Druck gehandelt hat. Leider war dieser Aspekt nicht Gegenstand des Strafverfahrens.

Wie geht es weiter?

Aus vorstehenden Ausführungen zum Unfallgeschehen der „Excelsior“ ergibt sich zwangsläufig zunächst die Frage, ob durch eine „gesicherte“ Containerladung die Havarie der „Excelsior“ hätte vermieden werden können. Hierzu kann grundsätzlich festgestellt werden, dass eine Sicherung der Containerladung keinen Einfluss auf die Stabilität hat. Somit hätte sich im Falle der „Excelsior“ die unzureichende Stabilität nicht verändert und es wäre zum gleichen Bewegungsverhalten des Schiffes gekommen.

Allerdings ist davon auszugehen, dass sich die Rollperioden aufgrund der mit dem Schiff verbundenen Container noch vergrößert hätten, und damit noch größere Schiffsneigungen verursacht worden wären.

Wie Abb. 3 deutlich zeigt, wäre bereits bei einer geringen Neigungsvergrößerung die Oberkante des Dennebaums (Lukensüll) unter Wasser gekommen, große Wassermassen wären in den

Laderaum eingedrungen und eine Kentung des Schiffes wäre unvermeidlich gewesen. Aufgrund des zu diesem Zeitpunkt herrschenden hohen Wasserstandes des Rheins wäre die „Excelsior“ komplett gesunken.

Mit anderen Worten: Bei gesicherten Containern wäre ein beträchtlich größerer Schaden entstanden und auch Schwerverletzte oder Tote wären nicht auszuschließen gewesen.

Zum Strafverfahren ist festzustellen, dass die beklagte Seite gegen das Urteil Berufung eingelegt hat. Hier wird die Verurteilung zu einer Geldstrafe von € 3200,- als nicht angemessen beurteilt; ein Freispruch war angestrebt worden.

Auch die Staatsanwaltschaft legte Berufung ein; sie hatte eine Freiheitsstrafe von 4 Monaten auf Bewährung gefordert.

Das Verfahren wird vermutlich beim Oberlandesgericht in Köln erneut verhandelt. Es bleibt zu hoffen, dass hierbei vertiefend auf die Hintergründe für das Fehlverhalten des Angeklagten „A“ eingegangen wird. ■



Abb. 5: Bergung eines Gefahrgutcontainers

Umsatz sinkt erwartungsgemäß um 20,6 Prozent auf 509,4 Mio. Euro

Tognum mit verbessertem Auftragseingang

Der Antriebssystem- und Energieanlagen-spezialist Tognum hat die ersten drei Monate des laufenden Geschäftsjahres im Rahmen seiner Erwartungen abgeschlossen und bestätigt die Prognose für das Gesamtjahr.

„Trotz des erwarteten verhaltenen Quartalsumsatzes konnten wir eine bereinigte EBIT-Marge von 8,4 Prozent erzielen“, so Volker Heuer, Vorstandsvorsitzender der Tognum AG. Für das Gesamtjahr 2010 rechnet das Unternehmen unverändert mit einer bereinigten EBIT-Marge (bereinigte Umsatzrendite) von 6 bis 9 Prozent bei einem Umsatz von 2,3 bis 2,5 Mrd. Euro. Auch mittelfristig will Tognum schneller wachsen als der Markt und eine zweistellige Umsatzrendite erzielen. „Positive Impulse verzeichnen wir derzeit vor allem im After-Sales-Geschäft, in der Öl- und Gasindustrie sowie bei dezentralen Energieanlagen“, kommentiert Heuer.

Bereinigte EBIT-Marge stabil trotz rückläufigem Umsatz

Der Auftragseingang bei Tognum stieg in den ersten drei Monaten 2010 um 7,1 Prozent auf 696,5 Mio. Euro (Q1 2009: 650,6 Mio. Euro). Diesen Anstieg wertet Tognum

zwar als positives Anzeichen für eine beginnende Nachfrageerholung, allerdings noch nicht als nachhaltige Entwicklung.

Der Umsatz verringerte sich im Vergleich zum Vorjahresquartal um 20,6 Prozent auf 509,4 Mio. Euro (Q1 2009: 641,8 Mio. Euro). Ohne Berücksichtigung der zum 31. Oktober 2009 verkauften Rotorion-Gesellschaften hätte der Rückgang 15,8 Prozent betragen.

Der bereinigte Gewinn vor Zinsen und Steuern (bereinigtes EBIT) betrug nach drei Monaten 42,8 Mio. Euro und lag damit um ein Drittel unter dem Vorjahreswert von 63,8 Mio. Euro. Dies resultiert im Wesentlichen aus dem gesunkenen Umsatz und den erhöhten Aufwendungen für Forschung und Entwicklung. Tognum ist es dennoch gelungen, eine bereinigte EBIT-Marge von 8,4 Prozent (Q1 2009: 9,9 Prozent) zu erzielen.

Damit liegt das Unternehmen im Zielkorridor für das Gesamtjahr.

Profitabilität durch After-Sales-Geschäft gestützt

Das bereinigte Bruttoergebnis liegt mit 146,4 Mio. Euro um 11,6 Prozent unter dem Vorjahreswert (Q1 2009: 165,7 Mio. Euro).

Dennoch konnte die bereinigte Bruttoergebnismarge weiter verbessert werden: Sie erhöhte sich auf 28,7 Prozent im ersten Quartal 2010 gegenüber 25,8 Prozent im Vorjahreszeitraum. Positiven Einfluss auf diese Entwicklung nahmen vor allem der verbesserte Umsatzmix – bedingt durch einen relativ hohen Anteil der After-Sales-Aktivitäten und den Verkauf der Gelenkwel-lensparte im Jahr 2009.

Das bereinigte Konzernergebnis belief sich im ersten Quartal 2010 auf 22,3 Mio. Euro (Q1 2009: 38,2 Mio. Euro). Daraus errechnet sich ein bereinigtes Ergebnis je Aktie von 0,17 Euro (Q1 2009: 0,29 Euro).

Gezielte Investitionen in Forschung und Entwicklung

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung erhöhte Tognum im ersten Quartal 2010 planmäßig um 24,1 Prozent auf 37,6 Mio. Euro. „Mit Zukunftsinvestitionen in die neue Baureihe 1600 und die Nachfolgenera-tion der Baureihen 2000 und 4000 werden wir unsere Wettbewerbsvorteile mit techno-logisch führenden Produkten ausbauen“ er-klärt Heuer. „Aus diesem Grund betrachten wir die strengeren Emissionsrichtlinien für uns als eine große Chance.“

Solide Finanzierungsstruktur

Der Free Cashflow, der sich aus der Ge-schäftstätigkeit und aus der Investitionstä-tigkeit zusammensetzt, verdoppelte sich im ersten Quartal 2010 auf 123,9 Mio. Euro (Q1 2009: 62,2 Mio. Euro). Ausschlaggebend waren hier vor allem verringerte Lagerbe-stände und Forderungen, die das Nettoum-laufvermögen reduzierten.

Die Nettofinanzverschuldung konnte gegen-über dem Jahresende 2009 noch einmal deutlich von 192,2 auf 86,2 Mio. Euro ab-gebaut werden. Die Eigenkapitalquote des Unternehmens verbesserte sich von 27,6 Prozent zum 31. Dezember 2009 auf 28,2 Prozent zum 31. März 2010. Damit hat sie das bisher höchste Niveau seit dem Börsen-gang Mitte 2007 erreicht.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung in den Segmenten

Die Umsatzentwicklung war sowohl in den Segmenten Engines und Onsite Energy & Components als auch im Segment Distribu-



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: 8V 4000. Foto: MTU

tion rückläufig. Dagegen entwickelte sich der After-Sales-Bereich in allen drei Segmenten positiv und erwies sich als Stütze.

Das Segment Engines erreichte im ersten Quartal 2010 einen Umsatz von 362,6 Mio. Euro (Q1 2009: 450,5 Mio. Euro) und lag damit um 19,5 Prozent unter dem Niveau des Vorjahres. Bei Schiffsanwendungen betrifft der Umsatzrückgang sowohl das Geschäft mit Yachten und kommerziellen Schiffen als auch das Behörden- und Projektgeschäft.

Das Geschäft mit Industriemotoren war ebenfalls rückläufig, wobei bei Bahnantrieben wieder das Niveau des Vorjahres erreicht wurde. Im Bereich Wehrtechnik liefen größere Projekte planmäßig aus, so dass der Umsatz hier ebenfalls rückläufig war. Die bereinigte EBIT-Marge des Segments Engines betrug 10,7 Prozent (Q1 2009: 11,1 Prozent). Der Auftragseingang erreichte mit 434,6 Mio. Euro Vorjahresniveau (Q1 2009: 436,4 Mio. Euro). Die Umsätze mit der Bergbau- sowie der Öl- und Gasindustrie waren im ersten Quartal 2010 noch beeinträchtigt vom Preisverfall an den internationalen Rohstoffmärkten des vergangenen Jahres. Mit anziehenden Rohstoffpreisen steigt nun auch die Investitionsbereitschaft und damit der Auftragseingang wieder an.

Im Segment Onsite Energy & Components sank der Umsatz um 23,7 Prozent auf 143,9 Mio. Euro (Q1 2009: 188,5 Mio. Euro). Ohne Berücksichtigung des Gelenkwellengeschäfts von Rotorion hätte der Rückgang allerdings nur 5,0 Prozent betragen. Dabei verzeichnete der Bereich Onsite Energy Diesel Systems & Engines Einbußen – vor allem aufgrund der geringeren Nachfrage nach Dieselsystemen. Demgegenüber entwickelte sich das Geschäft mit Aggregateherstellern positiv.

Die bereinigte EBIT-Marge des Segments Onsite Energy & Components lag bei 3,6 Prozent (Q1 2009: 7,1 Prozent). Der Auftragseingang stieg im ersten Quartal 2010 um 24,1 Prozent auf 220,6 Mio. Euro (Q1 2009: 177,7 Mio. Euro).

Wachstumsimpulse kommen aus den Bereichen Onsite Energy Gas & Fuel Cell Systems sowie Einspritzsysteme. Der Umsatz im Segment Distribution ging auf 92,9 Mio. Euro (Q1 2009: 97,7 Mio. Euro) zurück. Demgegenüber stieg die bereinigte EBIT-Marge weiter auf 11,2 Prozent (Q1 2009: 8,0 Prozent). Hier wirkte sich vor allem die gute Ergebnissituation in Asien aus. ■

Lehnkering baut seine Binnenschiffsflotte aus Gastanker-Neubau

Die Duisburger Reederei Lehnkering setzt die Modernisierung seiner Binnenschiffsflotte fort. Das Unternehmen hat am 23. April 2010 die niederländische Werft TeamCo Shipyard BV mit dem Neubau eines weiteren modernen Gastankers beauftragt. Damit entspricht das Unternehmen den zukünftigen Erfordernissen des Marktes und baut seine Flotte weiter aus.

Der in Auftrag gegebene Neubau LRG GAS 88 wird das insgesamt 17. Schiff in der unternehmenseigenen Gastankerschiffflotte sein. Das Schiff wurde bei der niederländischen Werft TeamCo Shipyard in Auftrag gegeben, die auch schon den Abbau (die Realisierung von Ein- und Aufbauten) der im Jahre 2009 in Dienst gestellten LRG GAS 87 ausgeführt hat. Die integrierten Gasdruckbehälter werden in Deutschland von der Firma Grone-meyer & Banck gefertigt. Angetrieben wird der Neubau von zwei modernen und 634 KW starken Maschinen mit geringem Treibstoffverbrauch. Der Gastanker mit einem maximalen Tiefgang von 2,80 Meter ist kanalgängig und damit auch auf Nebenwasserstraßen einsetzbar. Er kann für die komplette gasförmige Produktpalette von Lehnkering genutzt werden. Die Bauzeit wird sich auf rund 14 Monate ab Vertragsunterzeichnung belaufen.

„Mit diesem Schiffsneubau investieren wir weiter in die Zukunftsfähigkeit unserer Flotte. Der neue Gastanker ist Teil unseres laufenden Programms zur Verjüngung der Flotte, denn wir vertrauen darauf, dass der Markt

in den nächsten Jahren weiter wachsen wird“, so Cees van Gent, CEO von Lehnkering. Unterstrichen wird diese Aussage von van Gent dadurch, dass das Unternehmen bereits jetzt ein weiteres Schiff (die LRG GAS 89) bei der niederländischen Werft optioniert hat. Der Lehnkering Unternehmensbereich Shipping Logistics & Services will sich insgesamt mit seinen strategischen Geschäftseinheiten Trockenschiffahrt (Dry Cargo Shipping) und Tankschiffahrt (Gas Shipping und Liquid Cargo Shipping) sowie aufgrund seiner Flottenstruktur aus eigenen und gecharterten Schiffen zukünftig noch stärker als Universalreederei positionieren. Robert Baack, COO für den Unternehmensbereich Shipping Logistics & Services: „Alle Geschäftseinheiten der SLS haben aufgrund ihrer Marktposition und der starken Marke Lehnkering nachhaltiges Wachstumspotenzial.“

Lehnkering gehört mit einem Umsatz von rund 550 Millionen Euro und über 2.600 Mitarbeitern zu den führenden Logistikdienstleistern in Nordwest- und Zentraleuropa. In den Schwerpunktbranchen Chemie und Stahl verfügt das Unternehmen in den Bereichen Logistics & Services seit mehr als 135 Jahren über umfangreiche Erfahrung. Als neutraler Dienstleister und Partner bietet die Lehnkering ihren Kunden individualisierte Lösungen, bestehend aus klassischen Logistikdienstleistungen (Logistics) und umfangreichen Mehrwertdienstleistungen (Services). ■



Der Neubau LRG GAS 88 wird das insgesamt 17. Schiff sein und wie der 2009 in Dienst gestellte Gastanker LRG GAS 87 in der TeamCo Shipyard gebaut.

Rund 220 Teilnehmer aus Binnenschifffahrt, Logistik, Verwaltung und Politik beim Hafenkongress Karlsruhe

Aussteller loben hohes Besucherniveau

Erfolgreich ging der 2. Internationale Hafenkongress Karlsruhe unter dem Motto „System Wasserstraße – Verkehrsträger mit Zukunft“ zu Ende. Vom 22. bis 23. April 2010 trafen sich rund 220 Teilnehmer aus Frankreich, Deutschland, der Schweiz, Italien und den Niederlanden im Kongresszentrum Karlsruhe. Unter den Teilnehmern waren die Entscheider und Führungskräfte der Binnenschifffahrtsbranche, der Logistik- und Transportwirtschaft, anerkannte Verkehrsexperten sowie die Vertreter aus der Verwaltung und Politik.

Damit wurden die Erwartungen des Veranstalters erfüllt, erläutert Britta Wirtz, Sprecherin der Geschäftsführung der Karlsruher Messe- und Kongress-GmbH: „Wir sind sehr zufrieden mit dieser Veranstaltung, wir konnten trotz Wirtschaftskrise die Teilnehmerzahl noch steigern. Darüber hinaus konnten wir ein aktuelles und hochkarätiges Vortragsprogramm sowie namhafte Aussteller vorweisen - mit einer sehr positiven Resonanz von den Besuchern. Der Hafenkongress soll die Bedeutung der Binnenhäfen für Wirtschaft und Politik deutlich machen, und dies ist ihm auf

jeden Fall gelungen. Hier wurden Impulse an die Verantwortlichen der Branche gegeben, wie sie den neuen Herausforderungen der Transport- und Logistikbranche gerecht werden können.“

Das Konferenzprogramm des 2. Internationalen Hafenkongress Karlsruhe widmete sich ganz den Themen „Zukunft der Binnenhäfen“ und „Öko-Effizienz der Binnenhäfen“ und spiegelte so die aktuellen Entwicklungen der Branche. Dies wurde auch von Tanja Gönner, Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Baden-Württemberg, in ihrer Eröffnungsrede gelobt, die den Hafenkongress als einen wichtigen Beitrag ansah, um die Bedeutung der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen zu steigern.

Binnenschifffahrt: zukunftsorientiert und grenzüberschreitend

Aufgrund der vielen internationalen Referenten und Teilnehmer wurde der Hafenkongress erstmals simultan in Deutsch und Französisch übersetzt. Länderübergreifende Lösungen für die Binnenschifffahrt waren

daher ein wichtiger Ansatz für die Vorträge, erläutert Patricia Erb-Korn, Prokuristin des Veranstaltungspartners, den Rheinhäfen Karlsruhe: „Verkehrsprobleme hören nicht an den Ländergrenzen auf, deshalb muss die Branche grenzüberschreitend arbeiten, zum Vorteil von allen Beteiligten. Der Hafenkongress ist auf dem richtigen Weg, eine internationale Plattform für Häfen, Binnenschifffahrt und Logistikdienstleister zu werden. Dass wir außerdem im Rahmen des Hafenkongresses den Kooperationsvertrag mit den Rheinhäfen Wörth unterzeichnen konnten, ist ein schöner Schlusspunkt für diese Veranstaltung.“

Die Vorträge und die Podiumsdiskussionen befassten sich eingehend mit der Zukunft der Binnenhäfen. Durchaus kritisch wurden dabei die aktuellen wirtschaftlichen weltweiten Entwicklungen beim Güterverkehr beleuchtet, und die Schwierigkeit, exakte Prognosen abzugeben, wie beispielsweise die Vorträge von Verkehrsexperte Prof. Dr. Dr. Gerd Aberle und Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen, aufzeigten. Gleichzeitig wurde immer wieder darauf hin gewiesen, dass die Binnenschifffahrt der einzige Verkehrsträger mit Wachstumspotential für die Zukunft ist. Auch im Bereich Öko-Effizienz kann sich die Binnenschifffahrt als umweltfreundlicher und günstiger Verkehrsträger neben Straße und Schiene behaupten, dies bewiesen beispielsweise die Vorträge von Klaus Neuer, Daimler Benz Logistikzentrum, Hafen Stuttgart, und von Hans-Peter Hadorn, Direktor Schweizerische Rheinhäfen.

In der begleitenden Fachausstellung hatten Hafenbetriebe, Hersteller von Umschlagtechnik, Transportdienstleister, Versicherer, Servicebetriebe und Logistikunternehmen Gelegenheit, ihr Leistungsspektrum dem Fachpublikum zu präsentieren.

Die Aussteller waren mit dem Verlauf des 2. Internationalen Hafenkongresses Karlsruhe sehr zufrieden, wie Wilhelm F. Terhorst, Hülskens Wasserbau GmbH, Wesel, erläutert: „Dies ist eine rundum gelungene Veranstaltung, ich habe selten so viele Hafenverantwortliche an einem Ort erlebt, der Internationale Hafenkongress Karlsruhe ist die optimale Plattform, um die Entscheidungsträger zu treffen.“ Und Winfried Reimer, Klumpp + Müller GmbH, Kehl, fügt hinzu: „Der Hafenkongress ist keine große Veranstaltung, aber mit viel Fachpublikum und daher sehr interessant für uns. Außerdem sorgt er dafür, dass auch bei Politik und Wirtschaft ankommt, wie wichtig es ist, das Thema Binnenschifffahrt in die aktuelle Verkehrsdiskussion mit einzubinden.“ ■



Entscheidungsträger aus Binnenschifffahrt, Logistik, Verwaltung und Politik trafen sich beim Hafenkongress Karlsruhe

Ein maritimes Volksfest der Superlative“

Mehr als 1,2 Millionen Besucher feierten den 821. Hafengeburtstag Hamburg

Mehr als 1,2 Millionen Besucher aus dem In- und Ausland feierten vom 7. bis 9. Mai gut gelaunt bei Hamburger Schmuddelwetter das größte Hafenfest der Welt. Mit über 200 unterschiedlichen Programmpunkten zu Wasser, an Land und in der Luft bot der Hafengeburtstag Hamburg ein einzigartiges Erlebnisangebot für Groß und Klein.

„Das war ein maritimes Volksfest der Superlative“, so das Fazit von Senator Axel Gedaschko, Präses der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg. „Unser Hafen hat einmal mehr gezeigt, dass er nicht nur ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, sondern auch ein touristischer Magnet mit internationaler Anziehungskraft ist. Mein Dank gilt allen, die zum Gelingen des 821. Hafengeburtstag Hamburg beigetragen und damit den Besuchern aus Nah und Fern ein unvergessliches Erlebnis beschert haben.“

Die Stars des 821. Hafengeburtstag Hamburg waren die mehr als 300 schwimmenden Gäste aus sämtlichen Bereichen des maritimen Lebens – darunter Traditionsegler und Museumsschiffe, Marine, Kreuzfahrtschiffe, Motor- und Segelyachten sowie Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr, Fischereischutz, Wasserschutzpolizei, Bundespolizei, THW und Zoll. Mehr als 40.000 Besucher nutzten das „Open Ship Angebot“ und gingen an Bord der Schiffe und Marineeinheiten. Zu den traditionellen Programmhilights auf dem Wasser gehörten das weltweit einmalige Schlepperballett am Sonnabend sowie die große Auslaufparade am Sonntag. Besondere Hingucker der Veranstaltung waren die Hubinsel Thor mit ihren 82 Meter langen Beinen, die beim Bau von Offshore-Windparks zum Einsatz kommen soll, sowie der weltgrößte Solarkatamaran „Türanor PlanetSolar“, der in Hamburg erstmals vor einem großem Publikum gezeigt wurde. Begleitend wurden auf der Kehrwiederspitze im „PlanetSolar Village“ und in Pavillons der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) spannende Informationen und Mitmachaktionen rund um Themen wie Solar-Technik, Energiesparen oder die Entwicklung erneuerbarer Energien geboten.

Top-Live-Acts mit Musik zum Mitrocken

und Entspannen wurden auf den insgesamt neun Bühnen sowie im Traditionsschiffhafen und im Museumshafen Oevelgönne geboten. Zahlreiche Künstler sorgten während des 821. Hafengeburtstag Hamburg mit einem kostenlosen Programm für Abwechslung und gute Unterhaltung – darunter Besuchermagneten wie Stanfour, Selig, Die Happy und der erste DSDS-Gewinner Alexander Klaws. Die Astra Beaches auf dem Parkdeck hinter dem Alten Elbtunnel luden die Besucher zum Relaxen mit verschiedensten Leckereien und gekühlten Getränken ein.

Richtig voll wurde es an den Landungsbrücken am Sonnabend ab 22 Uhr. Hunderttausende Besucher sahen zuerst das farbenprächtige „Mein Schiff“ Feuerwerk von TUI Cruises. Den besonderen Rahmen des Spektakels am Nachthimmel über der Elbe bildeten die Kreuzfahrtschiffe „Queen Mary 2“, die auf Höhe der Elbphilharmonie in Halteposition ging, und „Mein Schiff“ von TUI Cruises, die während des Feuerwerks westlich von Dock 11 festmachte. Anschließend wurde dem Hafen und seinen Gästen ein

unvergessliches Geburtstagsständchen geboten: Auf dem Deck des TUI Cruises Rock-Liner performten Udo Lindenberg und sein Panikorchester sowie rund 100 Passagiere mit Ihren E-Gitarren eine 20-Minuten-Version des Hardrockblues „Candy Jane“ und heizten damit auch die Stimmung an den Landungsbrücken an.

Die Polizei war mit dem Verlauf des 821. Hafengeburtstag Hamburg zufrieden. Für eine Veranstaltung dieser Größenordnung mit einem Millionenpublikum sei es ruhig gewesen. Das bestätigten auch die Feuerwehr sowie die Hilfsorganisationen Deutsches Rotes Kreuz, Johanniter Unfallhilfe und Technisches Hilfswerk.

Veranstalter des größten Hafenfestes der Welt ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Wirtschaft und Arbeit. Seit 1994 ist die Hamburg Messe und Congress GmbH als Veranstaltungsbefauftragte für den Hafengeburtstag Hamburg tätig. Der 822. Hafengeburtstag Hamburg findet vom 6. bis 8. Mai 2011 statt. ■



Auch die Hamburger Flussschifferkirche gehörte zu den gutbesuchten Schiffen während des Hafenfestes in Deutschlands größtem Seehafen

2000 Aussteller aus 60 Ländern auf der SMM vom 7.-10. September 2010 in Hamburg

Kreuzfahrtschiffbau auf stabilem Kurs

Der Kreuzfahrtschiffbau wird auf der SMM 2010 wieder ein starker Magnet für die SMM-Besucher sein. Anlaufpunkte sind dabei in erster Linie die Stände von Fincantieri, der Meyer Werft und STX Europe. Die beherrschenden Schiffbauunternehmen des Kreuzfahrtschiffsegments kommen mit gut gefüllten Orderbüchern zur Weltleitmesse der internationalen Schiffbauindustrie. Die SMM 2010, 24. shipbuilding, machinery & marine technology, international trade fair hamburg, ist für rund 2000 Aussteller aus 60 Ländern das wichtigste Schaufenster ihrer Leistungsfähigkeit. So können sich die mehr als 50.000 Fachbesucher aus allen Kontinenten während des viertägigen Schiffbauerevents einen profunden Überblick über die jüngsten Innovationen in allen Bereichen maritimer Produkte und Technologien verschaffen.

Im anspruchsvollsten Schiffbausegment hatten die Werften laut Seatrade Insider Anfang April 2010 Bauaufträge für insgesamt 25 Kreuzfahrtschiffe mit 2,15 Mio. GT im Wert von 14,8 Mrd. US-Dollar in ihren Büchern. Enthalten sind darin die im April von der Meyer Werft bzw. von Fincantieri abgelieferten Schiffe „Celebrity Eclipse“ und „Azura“. Auf die großen Drei aus Europa, Fincantieri, Meyer Werft und STX Europe, entfallen 20 Neubauten. Die restlichen fünf Aufträge, durchweg kleinere Schiffe, teilen sich der italienische Kreuzfahrtschiff- und Superyachtbauer T. Mariotti (zwei Neubauten à 32.000 GT), die im kanadischen Halifax ansässige Irving Shipbuilding Inc. (8.700 GT), die US-Werft Chesapeake Shipbuilding (3.000 GT) und die spanische Werft Factoria Naval de Marin.

Dass das kleine, aber lukrative Segment des Kreuzfahrtschiffbaus eine Domäne der Europäer bleibt, ist keineswegs sicher. Nachdem der koreanische Werftenkonzern STX die norwegische Gruppe Aker Yards übernommen hat, dürfte sicherlich Know-how von STX Europe zum Mutterkonzern fließen. Sang-Ho Shin, der 1980 bei STX seine berufliche Laufbahn begann und seit Mai 2009 Präsident & CEO von STX Europe ist, hat ein klares Ziel formuliert: "Wir wollen das führende Schiffbauunternehmen für Kreuzfahrt- und Offshore-Schiffe werden. Wir wissen, dass wir dieses Ziel nur durch gemeinsame Anstrengungen aller unserer STX-Ressourcen, unsere Mitarbeiter, unsere Technologien und Prozesse erreichen kön-

nen". Und mit „wir“ ist sicherlich nicht nur die europäische Tochter gemeint.

Samsung Heavy Industries (SHI) ist möglicherweise schon einen Schritt weiter. Ende letzten Jahres verkündete SHI, als erste koreanische Werft in den Bau von Kreuzfahrtschiffen einzusteigen. Das sei zugleich der Beginn einer neuen Schiffbauära in Korea und das Ende der langjährigen Vorherrschaft der Europäer in diesem Segment. Die koreanische Werft war von dem US-Unternehmen Utopia ausgewählt worden, für 1,1 Mrd. US-Dollar ein Appartement-Kreuzfahrtschiff zu bauen. Laut SHI soll der Vertrag in der ersten Hälfte 2010 fixiert werden. Das Schiff soll 2013 abgeliefert werden.



SMM

shipbuilding • machinery
& marine technology

international trade fair
hamburg

7 - 10 september 2010
daily 9.30 am - 6 pm
www.smm-hamburg.com

Auch andere asiatische Schiffbauländer wie China und Japan haben den Bau von Kreuzfahrtschiffen im Visier. Dabei kann Japan bereits Erfahrungen vorweisen. Mit der „Diamond Princess“ und dem Schwesterschiff „Sapphire Princess“ wurden schon vor sieben Jahren zwei Kreuzfahrtschiffe auf der Werft Nagasaki Shipyard & Machinery Works des Konzerns Mitsubishi Heavy Industries gebaut. Auftraggeber war die amerikanische Reederei Princess Cruises, die zur Carnival Corporation & plc gehört, dem größten Kreuzfahrtunternehmen der Welt. An der Kreuzfahrtindustrie ist die globale Konjunkturdelle des letzten Jahres relativ spurlos vorüber gegangen. Derzeit umfasst die Flotte der Kreuzfahrtschiffe laut SMM-Aussteller „Cruise Industry News“ weltweit 281 Schiffe, bei denen in diesem Jahr 17,8 Millionen Passagiere an Bord gehen werden.

2015 werden es voraussichtlich 300 Luxusliner und 20 Millionen Kreuzfahrturlauber sein, schätzt Oivind Mathisen, Chefredakteur der „Cruise Industry News“. „Die Kreuzfahrtindustrie ist weltweit auf Wachstumskurs“, betont Mathisen. Ein Großteil dieses Wachstums haben die Cruise Lines in den nächsten fünf Jahren den Passagieren aus Europa, Südamerika und Fernost zu verdanken. Nordamerika werde aber der größte Markt bleiben. Von diesen Steigerungsraten will auch Asien profitieren. So hat Singapur im Oktober 2009 mit dem Bau eines International Cruise Terminals begonnen, der nach der Fertigstellung Ende 2011 die Anlegekapazität des Landes verdoppeln soll.

Es ist also kaum anzunehmen, dass die Kreuzfahrtbranche in schweres Wasser gerät. Vielmehr treten auch neue Player neben die bisherigen Hauptdarsteller AIDA Cruises, Carnival Cruises, Royal Caribbean, Celebrity Cruises, Costa Crociere, MSC, Norwegian Cruise Line etc.. So hat sich TUI Cruises mit „Mein Schiff“ im vergangenen Jahr das erste eigene Kreuzfahrtschiff zugelegt. Zwar kein Neubau, aber ursprünglich als „Galaxy“ auf der Meyer Werft gebaut, wurde das Schiff auf der Lloyd Werft umfassend umgebaut und modernisiert. Und bei diesem Schiff soll es nicht bleiben. Richard J. Vogel, CEO von TUI Cruises, macht deutlich: „Wir planen in den kommenden Jahren unsere Flotte zu erweitern“.

Das hört man in den Führungsetagen der auf den Bau von Luxuslinern spezialisierten Werften sicherlich gern.

Zur SMM 2010, die vom 7. bis 10. September 2010 auf dem Gelände der Hamburg Messe stattfindet, werden rund 2.000 Unternehmen aus über 50 Nationen die neuesten Entwicklungen aus allen Bereichen der maritimen Industrie präsentieren. Zur führenden Fachmesse der globalen Schiffbauindustrie werden mehr als 50.000 Fachbesucher aus über 100 Ländern erwartet. Info: www.smm-hamburg.com.

Erstmals findet anlässlich der SMM am 7. und 8. September 2010 der global maritime environmental congress (gmecon) statt. Auf diesem hochrangigen Kongress treffen sich über 700 namhafte Vertreter aus Industrie, Politik, Wissenschaft, Marine und Umweltschutz, um konkrete Lösungen für eine ökologische und nachhaltige Schifffahrt zu erarbeiten und vorzustellen.

Info: www.gmecon-hamburg.com ■

A-ROSA Flusskreuzfahrten legt Sommerspecials auf Donau, Rhône und Rhein einschließlich Flug oder Bahn

Sonnenanbeter können sich freuen, denn jetzt hat die A-ROSA Flussschiff GmbH für die Sommermonate ein besonders attraktives Angebot im Programm: Von Mai bis Anfang September sind ausgewählte Termine und Routen auf den drei Fahrtgebieten Donau, Rhône und Rhein zu besonders günstigen Preisen buchbar.

Das Beste: Auf Donau und Rhein ist die Bahnfahrkarte der 1. Klasse nach Passau bzw. Köln bereits im Reisepreis enthalten. Alternativ ist bei der Route „Donau Klassiker“ ab Wien sowie den Rhône Routen ab/bis Lyon der Flug von verschiedenen deutschen Flughäfen inkludiert – Kunden sparen dabei bis zu 799 Euro pro Person. Einzelkabinen sind auf Anfrage buchbar, an ausgewählten Abfahrtsterminen entfällt zudem der Einzelkabinenzuschlag (40%) in der Kategorie A. Als Extra-Service für Gäste mit Eigenanreise organisiert A-ROSA die kostenlose Unterstellung des PKWs in Passau bzw. Köln. Für die Rückfahrt gibt es dabei eine A-ROSA Lunch-Box gratis.

In der sonnigen Jahreszeit ist ein modernes A-ROSA Premium-Flussschiff der ideale Aufenthaltsort, um den Sommer zu genießen. Auf der Rhône/Saône erleben die Gäste auf den zwei Routen „Méditerranée“ und „Rhône“ französisches Savoir-Vivre mit allen Sinnen. Bei der Fahrt ab/bis Lyon durch die Camargue, Provence und das Burgund stehen vielfältige Ausflüge wie z. B. Jeep-touren oder Fahrradtrips, aber auch malerische Städte wie Avignon sowie kulinarische Entdeckungen in Dijon oder Aix-en-Provence auf dem Programm. Die 8tägige Sommerroute „Méditerranée“ bietet sogar Ausflüge an die Côte d'Azur, nach Marseille und zum Badestrand.

Mit Start in Passau oder Wien führt die 8tägige „Donau Klassiker“-Route durch

die malerische Landschaft der Wachau zu sehenswerten Metropolen wie Bratislava oder Budapest. Interessante Ausflüge zum Schloss Schönbrunn, der Basilika von Ezergom oder in die Puszta sowie die verschiedenen Biking-Touren bieten viel Abwechslung.

Insgesamt vier unterschiedliche Rhein-Routen bietet das A-ROSA Sommerspecial für den Rhein: Auf der Kurs Nord kommen Städte-Liebhaber voll auf ihre Kosten, es warten Amsterdam, Brüssel und Antwerpen mit spannenden Eindrücken. Im Süden laden romantische Städte wie Straßburg und Speyer mit Kultur und Kulinarik zum Verweilen ein. Abwechslungsreiche Landschaftseindrücke bieten das IJsselmeer oder die Schieferfelsen der Loreley.



Die typische Bug-Ansicht der A-Rosa-Flusskreuzfahrtschiffe

Preisbeispiel 8 Tage „Route Rhône“ oder „Route Méditerranée“ :

Reisepreis ab 999,-Euro pro Person in der 2-Bett Außenkabine inkl. Fluganreise ab/bis Lyon von verschiedenen deutschen Flughäfen, VollpensionPlus, SPA-Nutzung, Abendunterhaltung und Trinkgeld.

Preisbeispiel 8 Tage Donau Klassiker ab Passau oder Wien:

Reisepreis ab 999,-Euro pro Person in der 2-Bett Außenkabine inkl. Bahnfahrkarte der 1. Klasse ab/bis Passau sowie Transfer, VollpensionPlus, SPA-Nutzung, Abendunterhaltung und Trinkgeld. Flug nach Wien von verschiedenen deutschen Flughäfen ab 1.199,-Euro pro Person in der 2-Bett Außenkabine.

Preisbeispiel 8 Tage Rhein (vier Routen zur Auswahl): Reisepreis ab 999,-Euro pro Person in der 2-Bett Außenkabine inkl. Bahnfahrkarte der 1. Klasse ab/bis Köln sowie Transfer, VollpensionPlus, SPA-Nutzung, Abendunterhaltung und Trinkgeld. ■

Viking Flusskreuzfahrten Zusatztermin für einzigartige Fluss- und Seekreuzfahrt

Wer in diesem Jahr keinen Platz mehr auf der einzigartigen kom-binierten Fluss- und Seekreuzfahrt durch die Ukraine bekommen hat, hat jetzt wieder eine neue Chance: Denn kurzfristig hat Viking Flusskreuzfahrten aufgrund hoher Nachfrage einen Zusatztermin für die Reise „Schwarzmeer und Kosakenland“ ins Programm genommen. Die einzigartige Fluss- und Seekreuzfahrt, die an Bord der Viking Lomonosov über den ukrainischen Dnjepr und das Schwarze Meer führt, findet vom 25. August bis 5. September 2010 statt. Ausnahmsweise beginnt die Reise in Odessa statt in Kiew und führt von hier aus zunächst zur Halbinsel Krim und dann den Dnjepr hinauf bis nach Kiew. Freie Kabinen gibt es in den Kategorien Standard (D, Mitteldeck und E, Hauptdeck) sowie Einzel (J, Mitteldeck). Die Reise über den Dnjepr und das Schwarze Meer ist eine der ganz wenigen Kreuzfahrtrouten der Welt, bei denen man eine kombinierte Fluss- und Seekreuzfahrt unternimmt. Von der immergrünen Kulturmetropole Odessa aus beginnt die Reise über eines der faszinierendsten Binnenmeere der Welt. Auf der Halbinsel Krim, die für ihr mediterranes Klima bekannt ist, wird der Anker zwei Mal geworfen: im berühmten Bade- und Kurort Jalta und in Sewastopol, wo die russische Schwarzmeerflotte stationiert ist. Nach einem letzten Blick auf die mediterran anmutende Südwestküste der Halbinsel Krim, die zweifellos an die Côte d'Azur erinnert, erreicht die Viking Lomonosov das weite Mündungsdelta des Dnjepr. Entlang des größten ukrainischen Stroms werden Cherson, Saporoshje und Kremenschuk besucht, bis die Viking Lomonosov schließlich in der 1.500 Jahre alten ukrainischen Hauptstadt Kiew vor Anker geht.

Beratung und Buchung

Solange der Vorrat reicht gilt für den Zusatz-Reisetermin ein attraktiver Partnerrabatt von 50% für die Begleitperson und ein vergünstigtes An-/Abreisepaket inkl. Linienflügen für 349 Euro. Die 13-tägige Kreuzfahrt ist für die zweite Person schon ab 699 zu haben. Beratung und Buchung gibt es in jedem guten Reisebüro oder unter Tel. 0221/2586 209. Informationen im Internet auf www.VikingFlusskreuzfahrten.de. ■

Die hier veröffentlichten Beiträge standen bereits als aktuelle Nachrichten auf der Frontseite unseres Internetauftritts

Gebündelte Kraft für Güterverkehre in der Elbregion

Hafenverbund ist neues Mitglied beim SPC

Die Kooperation der Untereibe Häfen Brunsbüttel Ports GmbH und der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) ist neues Mitglied beim SPC. Das Mitglied ist der erste Hafenverbund im Netzwerk des Bonner Public-Private-Partnership.

„Der Elbehafen Brunsbüttel ist ein Universalhafen und verfügt sowohl an der Schnittstelle Land – See als auch im Bereich der Hinterlandverkehre über effiziente Transportverbindungen mit den Verkehrsträgern LKW, Bahn, Feeder und Binnenschiff“, erläutert Brunsbüttel Ports Geschäftsführer Frank Schnabel. „Diese Funktion als Logistikkreuzung wollen wir im Rahmen des Netzwerkes zum Nutzen aller Beteiligten intensivieren.“

Auch SBO-Geschäftsführer und Mitglied des SPC-Vorstandes, Kapitän Detlef Bütow, bewertet die Aussichten positiv: „Das SPC

kann uns mit seinem strategischen Wissen bei der Gestaltung multimodaler Abläufe bei der weiteren Entwicklung der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe sehr hilfreich sein. Im Gegenzug stehen in unseren Häfen leistungsfähige Umschlaganlagen für Massengüter, Stückgüter, Schwergüter und Container zur Verfügung. Unsere modernisierten Kaianlagen ermöglichen zudem einen problemlosen Schwergutumschlag auch mit mobiler Krantechnik.“

Für den Vorstandsvorsitzenden des Vereins zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V. (VFKSV), Konsul Robert O. Drewes, ist die Mitgliedschaft des Hafenverbundes für das Kompetenznetzwerk eine große Bereicherung: „Wir freuen uns auf eine fruchtbare Zusammenarbeit, denn unser neuer Partner ergänzt unser Portfolio in hervorragender Weise. Mit ihrer Kooperation haben die beiden Hafengruppen die Verknüpfung der

Häfen an Ober- und Untereibe ausgebaut und damit einem der strategisch wichtigsten deutschen Verkehrswege weit reichende Möglichkeiten eröffnet.“

„Das bedeutet für unser Netzwerk unter anderem besonders attraktive Abwicklungsmöglichkeiten von seewärtigen Verkehren mit Binnenschifftransporten auf der Elbe“, ergänzt SPC-Manager Markus Heinen. „Brunsbüttel bietet mit seiner strategischen Lage an der Elbe und am Nord-Ostsee-Kanal direkten Zugang zu Nord- und Ostsee, Anschluss an die europäischen Binnenwasserwege sowie umfangreiche hafennahe Industrieflächen.“

Auch der Industrie- und Wirtschaftsraum Sachsen rückt durch diese Kooperation näher an die Küstenhäfen und profitiert von den Serviceleistungen der Spezialterminals an der Elbe. ■

Innovationen in der Binnenschifffahrt jetzt online

Forschungsprojekte und Praxisbeispiele

Täglich werden Firmen mit Veränderungen und neuen Herausforderungen konfrontiert. Innovationen und Kreativität sind gefordert im Umgang mit der zunehmenden Globalisierung der Märkte, dem steigenden Wettbewerb und der Verfügbarkeit neuer Technologien. Bei der Entwicklung neuer Serviceleistungen und Produkte ist deshalb die Kenntnis bereits existierender Innovationen von zentraler Bedeutung. Für die Binnenschifffahrt leistet eine neue Online-Innovationsdatenbank hierbei wertvolle Hilfestellung: www.naiades.info/innovations.

Die Innovationsdatenbank wurde im Rahmen des Projektes PLATINA eingerichtet. Ihr Ziel ist es, einen europaweiten Austausch von Innovationen zu unterstützen. Sie soll so dazu beitragen, die technische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sowie die Umwelt- und Sicherheitsstandards der Binnenschifffahrt kontinuierlich zu verbessern und dadurch ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.

Wikipedia-Ansatz. Die Online-Datenbank wurde auf Basis eines Wikipedia-Ansatzes

erstellt und ermöglicht es den Nutzern, sowohl bereits eingetragene Innovationen einzusehen, als auch selbst Projekte ins Netz zu stellen.

Die Datenbank startet mit ausgewählten Innovationen und wird im Laufe der Zeit kontinuierlich erweitert. Die Beiträge umfassen sowohl Forschungsprojekte als auch Praxisbeispiele aus der Industrie. Sie sind einheitlich strukturiert und werden nach funktionalen Gruppen geordnet, z.B. Schiffsentwurf, Konstruktion, Ausrüstung sowie Antrieb und Schiffssysteme. Kommentare und Beiträge sind erwünscht und können online oder über die genannten Kontakte mitgeteilt werden.

EU-Projekt PLATINA. Das EU-Projekt PLATINA (PLATform for the Implementation of NAIADES), das von der Europäischen Kommission gefördert wird, zielt darauf ab, die Binnenschifffahrt in Europa zu stärken. Das Projekt wird von insgesamt 22 Partnern aus 9 Europäischen Ländern bearbeitet und umfasst die 5 Arbeitspakete Märkte, Flotten, Personal, Image und Infrastruktur.

Folgende Partner sind an der Erstellung der Datenbank beteiligt: Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST, Koordination), Stichting Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB), Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales (CETMEF), Centar za razvoj unutarnje plovidbe d.o.o. (CRUP), Finnish Waterways Association (FWA), via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH sowie Voies Navigables de France (VNF)

Kontakt:

Weitere Informationen über die Innovationsdatenbank für die Binnenschifffahrt: Branislav Zigic, DST - Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme, Oststrasse 77, 47057 Duisburg, Tel. 0203 / 9936952, zigic@dst-org.de

Weitere Informationen über das Projekt PLATINA – platform for the implementation of NAIADES: Caroline Smith (Inland Navigation Europe), Kon. Albert II-iaan 20 6G65, B - 1000 Brüssel. Tel. +32 2 553 62 71, E-Mail: caroline.smith@inlandnavigation.org

Link:

www.naiades.info/innovations ■

Die hier veröffentlichten Beiträge standen bereits als aktuelle Nachrichten auf der Frontseite unseres Internetauftritts

Mannheimer Schifffahrtsbankett 2010

Rheinschiff-fahrtsplakette für VBW-Mitglied Dr. Werner Koriath

Das langjährige Mitglied des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) Dr. Werner Koriath, Duisburg, wurde mit der Rheinschiffahrtsplakette der Stadt Mannheim ausgezeichnet.

Auf dem diesjährigen Festakt anlässlich des Jahrestages der Unterzeichnung der Mannheimer Akte von 1868, zu dem der Mannheimer Schifffahrtsverein von 1894 e.V. eingeladen hatte, erhielt VBW-Mitglied Dr. Koriath aus Duisburg die Rheinschiffahrtsplakette der Stadt Mannheim aus den Händen des Mannheimer Oberbürgermeisters Dr. Kurz.

Dr. Koriath gehört seit vielen Jahren dem Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) als Mitglied an und trug seit 1978 als Mitglied und seit 2008 als Vorsitzender des VBW-Fachausschusses für Binnenschiffahrtsrecht bis heute maßgeblich zu dessen erfolgreicher Arbeit bei.

Mit Dr. Koriath erhält ein Jurist die Rheinschiffahrtsplakette, der sich stets um „Kooperation und Integration“ (so der Mannheimer OB) bemühte und damit im Sinne der Mannheimer Akte wirkte.

In seiner Dankesrede betonte Dr. Koriath, dass er die Plakette stellvertretend für all jene Juristen entgegennehme, die sich in der Vergangenheit um das Binnenschiffahrtsrecht und das Rheinregime verdient gemacht haben.

Sendungen zwischen Schiene und Schiff austauschen

Neues KV-Terminal in Duisburg

Die Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr (PKV), Eigentümerin eines der wichtigsten Kombibahnhöfe Deutschlands, hat die Erweiterung ihres Terminals Duisburg-Ruhrort Hafen in Betrieb genommen. Durch die mit einer Investition von drei Millionen Euro verbundene zweite Ausbaustufe steigt die Umschlagkapazität des Umschlagbahnhofs auf jährlich 220.000 Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger.

Gleichzeitig erhöht sich die Effizienz der Anlage, denn erstmals steht in Duisburg ein 780-Meter-Gleis für den zukünftigen Umschlag besonders langer Züge zur Verfügung. „Mit dem Ausbau des PKV-Terminals haben wir einen wichtigen Meilenstein erreicht, um mit Hilfe kundenorientierter Verkehrskonzepte die Zukunft des Kombinierten Verkehrs zu sichern“, so Andreas Schulz bei der Eröffnung in Duisburg. Schulz ist Vertriebsleiter von DB Intermodal bei der DB Schenker Rail Deutschland AG, die gemeinsam mit der Frankfurter Kombiverkehr KG Gesellschafter der PKV ist. Armin Riedl, Geschäftsführer von Kombiverkehr, ergänzte: „Die neue Gleislänge an diesem Standort ist überaus wichtig für die Entwicklung der Seehafenhinterlandverkehre.“ Denn dank des neuen Gleises können im PKV-Terminal auch Züge, die länger als die üblichen rund 600 Meter sind, ohne aufwendiges Rangieren umgeschlagen werden. „Das beschleunigt den Umschlag und wirkt sich positiv auf die Durchlaufzeiten der Lkw aus“, so Riedl.

Als das Terminal 1992 öffnete, lag die maximale Umschlagkapazität bei 130.000 Ladeeinheiten jährlich. Tatsächlich wurden im ersten vollen Betriebsjahr 23.000 Ladeeinheiten umgeschlagen. Seit 2003 wird die Anlage im Auftrag von PKV durch die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) unter dem Namen Duisburg-Ruhrort Hafen DUSS betrieben. Bis 2008 stieg der Sendungsumschlag kontinuierlich auf 185.000. Die Anschaffung eines dritten Umschlagportalkrans, der acht Gleise überspannt sowie die Erweiterung von sechs auf neun Gleise, machte diesen Anstieg möglich. Bedingt durch die weltweite Wirtschaftskrise ging das Volumen 2009 auf 175.000 Sendungen zurück. „Der Rückgang von sechs Prozent liegt jedoch weit unter dem gesamten Rückgang im Kombinierten Verkehr. Das liegt an der großen Bedeutung, die der PKV-

Standort beispielsweise auch im Transit für die Europanetze der Operateure hat“, erläutert Hans Pieper, Geschäftsführer der PKV. „Für dieses Jahr rechnen wir mit einem Anstieg auf rund 190.000 Ladeeinheiten.“

Das PKV-Terminal ist nicht nur Ausgangs- und Endpunkt vieler nationaler und internationaler Züge, sondern gleichzeitig ein bedeutender Knotenpunkt für die sinnvolle Verknüpfung von maritimen und kontinentalen Verbindungen. Hier steigen intermodale Ladeeinheiten – Container, Wechselbehälter und kranbare Trailer – von einem auf einen anderen Zug einfach um. Dadurch eröffnet das Terminal den Kunden des Kombinierten Verkehrs zahlreiche zusätzliche Verbindungsmöglichkeiten innerhalb Europas, die immer stärker genutzt werden. „Für DB Intermodal ist das PKV-Terminal in Duisburg kontinental ein bedeutender Knotenpunkt und gleichzeitig maritim von besonderer Bedeutung als Baustein unseres gesamteuropäischen, hafengebundenen Netzwerkes“, so Schulz.

Gerade für den Operateur und DB Intermodal-Kunden Kombiverkehr, der Duisburg-Ruhrort Hafen zu einer der führenden europäischen Drehscheiben im intermodalen Verkehr maßgeblich mit aufgebaut hat, ist das PKV-Terminal die Hauptschlagader für das europaweite Leistungsangebot.

Mit der jetzigen Erweiterung ist die Optimierung der Abläufe noch nicht zu Ende. Weitere Verbesserungspotenziale könnten sich künftig etwa durch die verstärkte Zusammenarbeit mit anderen Terminals in der Region ergeben, vor allem mit dem unmittelbar benachbarten Umschlagterminal DeCeTe. Die zum Rotterdamer Hafenbetreiber ECT gehörende Anlage ist auf den Umschlag zwischen Schiene und Binnenschiff spezialisiert, bei PKV liegt der Schwerpunkt auf Schiene-Schiene und Schiene-Straße. „Mit DeCeTe sind wir in Gesprächen, welche Züge wo am effektivsten bearbeitet werden können“, erläutert Pieper. „Wenn wir vermehrt Sendungen zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Schiff austauschen und sich jeder auf das konzentriert, was er am besten kann, können wir die Vielzahl der Verbindungen für unsere Kunden erhöhen und die Leistung für sie noch weiter verbessern.“ ■

Die hier veröffentlichten Beiträge standen bereits als aktuelle Nachrichten auf der Frontseite unseres Internetauftritts

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt:

Dr. Gunther Jaegers als BDB-Präsident bestätigt

Dr. Gunther Jaegers, Geschäftsführer der in Duisburg ansässigen Reederei Jaegers GmbH, bleibt Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB). Er wurde vom Vereinsvorstand in dessen konstituierender Sitzung, die am 21.4.2010 in Duisburg stattfand, einstimmig in diesem Amt bestätigt. Bereits vor der Wahl hatte Dr. Jaegers erklärt, nicht für die gesamte Legislaturperiode von drei Jahren zur Verfügung zu stehen. Er wird das Amt bis Ende des Jahres 2011 ausüben. Für die verbleibende Zeit hat Georg Hötte, Geschäftsführer der Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG (Duisburg), die Bereitschaft erklärt, dann für das Amt des BDB-Präsidenten zu kandidieren.

Als Vizepräsidenten wurden zudem Robert Baack, Karl-Heinz Bellmer, Georg Hötte und Hans Egon Schwarz im Amt bestätigt. Klaus Fuß (MSG eG, Würzburg) und Dr. Dietmar Rehmann (Deutsche Binnenreederei AG, Berlin) wurden vom Vorstand neu in das Entscheidungsgremium des Verbandes gewählt. Ausgeschieden ist hingegen Uwe Wedig (HTAG, Duisburg), der nicht wieder kandidiert hat. Das Präsidium setzt sich damit ab 21. April 2010 wie folgt zusammen:

Präsident: Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers GmbH, Duisburg). Vizepräsidenten: 1. Baack, Robert (Lehnkering Reederei GmbH, Duisburg); 2. Bellmer, Karl-Heinz (Imperial Reederei GmbH, Duisburg); 3. Fuß, Klaus (MSG eG, Würzburg); 4. Hötte, Georg (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg); 5. Rehmann, Dr. Dietmar (Deutsche Binnen-

reederei AG, Berlin); 6. Schwarz, Hans Egon (DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG, Duisburg). Am gleichen Tag hatte der BDB zuvor seine jährliche Mitgliederversammlung am Sitz der Binnenschifffahrtsverbände, das „Haus Rhein“ in Duisburg-Ruhrort, abgehalten. Im Rahmen der turnusgemäß anstehenden Wahlen des Vorstandes wurde Dr. Roland Pütz (Imperial Reederei GmbH, Duisburg) neu in das Gremium aufgenommen. Im Übrigen wurde der Vorstand in seiner bestehenden Zusammensetzung von den Mitgliedern einstimmig im Amt bestätigt.

In seinem Rechenschaftsbericht ging Geschäftsführer Jens Schwanen in der Mitgliederversammlung auf die aktuellen verkehrs- und gewerbepolitischen Entwicklungen in den Jahren 2009 und 2010 ein und erläuterte die Ziele der neuen Bundesregierung sowie die Aktivitäten des Verbandes. Nach Abhandlung der Regularien wurde der Geschäftsführer, dem Vorstand und dem Präsidium die Entlastung für das Haushaltsjahr 2009 erteilt. Die für die Binnenschifffahrt relevanten verkehrs- und gewerbepolitischen Entwicklungen, die Ziele der Bundesregierung und die Aktivitäten des BDB können auch im aktuellen Geschäftsbericht des BDB „2009/2010“ nachgelesen werden. Er kann per Mail (infodb@binnenschiff.de) bestellt werden und ist als pdf.-Dokument unter www.binnenschiff.de / Presse erhältlich. Das aktuelle statistische Faltblatt „Daten & Fakten“ wird der BDB im Verlaufe des Jahres veröffentlichen, sobald das Datenmaterial vollständig vorliegt. ■

Jetzt drei Vorstandsmitglieder

MSG erweitert Vorstand um Martin Staats

Die in Würzburg ansässige Mainschiffahrts-Genossenschaft (MSG) hat ihren Vorstand durch ein drittes Mitglied erweitert.

Mit Wirkung ab dem 01.06.2010 wurde Martin Staats (39 Jahre) zum Vorstandsmitglied der MSG bestellt. Er soll künftig für den operativen Bereich und die Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich sein.

Staats begann seine berufliche Karriere im Stinnes Konzern in Hannover und studier-

te anschließend Betriebswirtschaft an der Deutschen Außenhandels- und Verkehrs-Akademie in Bremen. Danach wechselte er zu dem Binnenschiffscontaineroperateur CCS (heute Contargo) in Rotterdam. Zuletzt war Staats im Logistikmanagement bei UPM Hamburg tätig.

Zusammen mit den bisherigen Vorständen Manfred Mohr und Klaus Fuß wird Herr Staats damit ab Juni das Führungsgremium der MSG bilden. ■

Dortmunder Hafen:

Weiterhin erfreuliche Entwicklung beim Container- und Mineralölumschlag

Der Dortmunder Hafen verzeichnet in den Monaten Januar bis März 2010 einen Güterumschlag von 559.600 Tonnen, gegenüber 2009 ein Plus von 5%. „Es ist klar, dass dies lediglich erste positive Anzeichen einer langsam einsetzenden Erholung der Situation im Dortmunder Hafen sind, von einer tiefgreifenden Änderung kann keine Rede sein.“, so Hafenvorstand Manfred Kossack zur aktuellen Entwicklung.

Die einzelnen Gütergruppen zeichnen ein unterschiedliches Bild: Der Containerumschlag, der 2009 entgegen dem Branchentrend ein Wachstum zu verzeichnen hatte, setzt diese positive Entwicklung im ersten Quartal 2010 mit einem Plus von 21,8% fort. Dasselbe gilt für den Mineralölumschlag, hier ist mit 158.500 Tonnen ein Plus von 3% zu verzeichnen.

Die Gütergruppe Baustoffe hat 2010 mit 111.300 Tonnen im Vergleich zu 2009 um 34% zugelegt, der Umschlag von Importkohle mit 19.400 Tonnen um ca. ein Viertel. Diese Zahlen dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich beide Bereiche noch nicht auf gewohntem Niveau bewegen. Aber eine positive Entwicklung ist zu sehen. In ihrer Entwicklung weiterhin negativ zeigen sich die Gütergruppen Schrott sowie Eisen und Stahl. Der Bereich Schrott (metallische Recyclinggüter) hat im ersten Quartal gegenüber dem Vergleichszeitraum 2009 einen Rückgang um ein Drittel zu verzeichnen, der Eisen- und Stahlumschlag ging im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 10% zurück. Die Lage in diesen eng mit der Automobilindustrie und dem Maschinenbau verbandelten Gütergruppen wird auch in 2010 schwierig bleiben.

Hafenchef Kossack sieht gute Gründe für eine insgesamt positive Entwicklung in 2010: „Nach wie vor liegt die Grundstücksauslastung bei hohen 97%, was für die im Hafen beheimateten Unternehmen und die Ansiedlungspolitik der Dortmunder Hafen AG spricht.

Die gesamtwirtschaftliche Lage stellt uns vor die Herausforderung, sich mit entsprechenden Produkten und Dienstleistungen bereits heute an die zukünftigen Marktgegebenheiten anzupassen.

Diese Herausforderung nehmen wir gern an.“, bringt Kossack die Aufgabenstellung für den Standort Dortmunder Hafen und die Unternehmensgruppe Dortmund Hafen mit Containerterminal und Dortmunder Eisenbahn auf den Punkt. ■

Die hier veröffentlichten Beiträge standen bereits als aktuelle Nachrichten auf der Frontseite unseres Internetauftritts

NRW-Verkehrsminister Lienenkämper steuert sicher am Simulator im Schiffer-Berufskolleg Duisburg-Homborg

Ministerbesuch im Schiffer-Berufskolleg

Lutz Lienenkämper, Landesminister für Bauen und Verkehr in Nordrhein-Westfalen, besuchte am 28. April 2010 das Schiffer-Berufskolleg „Rhein“. Er informierte sich über die Ausbildung in den Bereichen Binnenschifffahrt, Boots- und Schiffbau sowie Hafenlogistik und diskutierte mit den Auszubildenden über die Zukunft der Binnenschifffahrt in Deutschland.

Minister Lienenkämper folgte einer Einladung der Referendarin Claudia Brauns, um mit Schülerinnen und Schüler der Mittelstufe, die sich in der Ausbildung zur/m Binnenschiffer/in befinden, über die Probleme in der Binnenschifffahrt zu diskutieren.

Im Verlauf dieser Diskussion wurde über die Bedeutung der Binnenschifffahrt in der Verkehrslogistik gesprochen. Schüler merkten kritisch an, dass es in Nordrhein-Westfalen nicht nur zu wenige Parkplätze an den Autobahnen gibt, sondern auch viel zu wenig Liegeplätze für die Binnenschiffe. Die Schüler betonten, dass die Wasserschutzpolizei die deutschen Binnenschiffe im Ausland sehr oft kontrollieren und sehr schnell Bußgelder kassieren. Sie hätten jedoch den Eindruck, dass die deutsche Wasserschutzpolizei ausländische Schiffe nur nachlässig kontrollieren. Der Minister versprach, sich für die Belange der Binnenschifffahrt einzusetzen.

Darüber hinaus informierte der stellvertretende Schulleiter, Manfred Wieck, den Minister über die Ausbildung im Schiffer-Berufskolleg „Rhein“. Hierbei zeigte sich der Minister besonders angetan über die doppelqualifizierende Ausbildung im Bereich der Binnenschifffahrt, dabei wird der Berufsabschluss Binnenschiffer/in und die Fachhochschulreife gleichzeitig am Ende der Ausbildung erreicht.

Nach erfolgreicher Bewerbung bei einem Schifffahrtsbetrieb oder einer Reederei dauert die Ausbildung drei Jahre. Sie erfolgt wie allgemein üblich im dualen System, d.h. die praktische Ausbildung erfolgt an Bord eines Binnenschiffes und der theoretische Unterricht einschließlich der Vermittlung der Kenntnisse für die Fachhochschulrei-

feprüfung erfolgt am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“. Die Auszubildenden besuchen in jedem Ausbildungsjahr einen 12 - 14 wöchigen Lehrgang mit durchschnittlich 48 Unterrichtsstunden in der Woche. Dabei sind sie internatsmäßig auf dem Schulschiff „Rhein“ untergebracht.

Nach erfolgreichem Abschluss können die Absolventen der Schule ihren Beruf ausüben oder ein Studium zum Bachelor und Master an einer Fachhochschule, Hochschule oder Universität im Bereich der Logistik oder Wirtschaft aufnehmen.

Am Ende des kommenden Schuljahres werden die ersten Schülerinnen und Schüler mit beiden Abschlüssen (Berufsabschluss plus Fachhochschulreife) das Berufskolleg verlassen.

Der Minister war überrascht, dass der Beruf des Binnenschiffers so vielfältig und die Ausbildung universal ist. So werden technische Inhalte (Motorenkunde, Maschinenkunde, Elektrotechnik, Schiffsbetriebstechnik u.a.), nautische Inhalte (Wasserstraßen, Funk, Radar), ladungstechnische Inhalte (Ladungsarten, Verpackung, Container u.a.), wirtschaftliche Inhalte (kaufmännisches Wissen, Kostenrechnung u.a.) und rechtliche Inhalte (Binnenschifffahrtsrecht) vermittelt.



Minister Lutz Lienenkämper, Manfred Wieck (stellv. Schulleiter), Wilhelm Kranen (Lehrer) und Schüler in der Motorenhalle beim Start eines Motors

Minister Lienenkämper überzeugte sich von der praktisch-orientierten Ausbildung im Schiffer-Berufskolleg „Rhein“. Dabei startete er eigenhändig in der Motorenhalle einen großen Schiffsmotor und steuerte im Flachwasserfahrtsimulator ein 110 m langes Binnenschiff sicher durch das Duisburger Hafengebiet. ■



Minister Lienenkämper fährt im Flachwasserfahrtsimulator ein Binnenschiff, im Hintergrund zwei Schüler



Minister Lienenkämper diskutiert mit Schülerinnen und Schülern über die Probleme in der Binnenschifffahrt

Schiffahrt-online-Leserreise nach Tansania vom 4. - 14.7.2010

Serengeti-Safari, Ngorongoro-Krater, Massai-Krieger, Lake Manyara und - die Schiffahrt auf dem Victoria-See



Eine Massai-Frau in einem Dorf in der Nähe des Ngorongoro-Kraters



Büffel sind in den meisten tansanischen Nationalparks anzutreffen



Ein Löwe beim Frühstück, das ihm seine Löwen-Frau gejagt und gerissen hat

Entdecken Sie die Schönheiten und die Wildnis der Serengeti mit ihren Büffeln, Elefanten, Giraffen, Löwen, Leoparden, Hyänen, Gnus und Geiern während der Migration zu neuen Wasserlöchern, bestaunen Sie riesige Elefanten-Herden in Tarangire-Nationalpark, erleben Sie den Ngorongoro-Krater mit seinen über 30.000 wilden Tieren, besuchen Sie den Lake Manyara, die wunderschönen Flamingos, die frechen Affenherden, sehen Sie Plätze und Orte, die Sie an alte Tarzan-Geschichten erinnern, kommen Sie mit zu den legendären Massai-Kriegern in ihren Dörfern, - und erfahren Sie schließlich mehr über die Schiffahrt auf dem Lake Victoria; von hier beginnt der Nil, der längste Fluss der Welt, als „Blauer Nil“ seine 6.671 km lange Reise in das Mittelmeer. Die Reise beginnt mit der inkludierten Bahnfahrt (2. Kl.) zum Flughafen Frankfurt/Main, führt über Adis Abbeba und Mombasa zum Kilimanjaro. Sie übernachten während der Safaris in komfortablen Lodges und werden voll gepflegt (während der Game Drives/ Foto-Pirschfahrten mit Lunchpaketen).

1. Tag: Reise ab Deutschland nach Tansania;
2. Tag: Arusha und Anfahrt zum Tarangire



Leoparden schlafen üblicherweise auf sicherer Position auf Bäumen

Nationalpark; 3. und 4. Tag: Lake Manyara und Fahrt zum Ngorongoro-Krater; 5. Tag: Ngorongoro-Krater; 6. Tag: Olduvai-Gorge (Wiege der Menschheit) und Fahrt in die Serengeti; 7. Tag: Serengeti; 8. Tag: Serengeti und Fahrt zum Lake Victoria; 9. Tag: Lake Victoria, Hafenbesichtigungen und Empfang bei der Lake Victoria Hafenverwaltung; 10. Tag: Fahrt durch die nördliche Serengeti zum Kilimanjaro Airport; 11. Tag: Flug nach Deutschland. ■



Grzimek-Denkmal. Ohne den berühmten Forscher gäbe es heute keine Serengeti



Dieser Elefant ist ca. 80 Jahre alt und wiegt etwa 7 t, jeder Zahn wiegt 120 kg



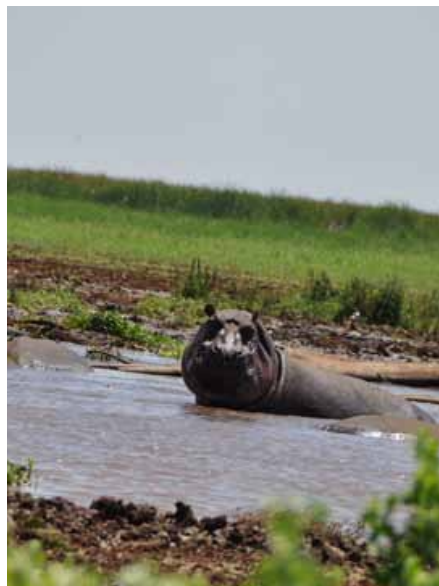
Wer einmal einen Sonnenaufgang - oder einen Sonnenuntergang - in der Serengeti erlebt hat, wird ihn nie mehr vergessen. Es ist ein traumhaft schönes Erlebnis.



Die Schifffahrt auf dem Lake Victoria - oft weisen deutsche Binnenschiffer als Entwicklungshelfer ihre afrikanischen Kollegen in die Navigation ein - verbindet die Anrainerstaaten Kenia, Uganda und Tansania



Tansanische Giraffen erreichen eine Körperhöhe von über 5 Metern



Flusspferd im Lake Manyara
Fotos: Sarah Arlt und Friedbert Barg



Rhinozerosse zählen zu den gefährlichsten Tieren der Welt



Zebbras sind kluge Tiere, sie führen die harmlosen Gnus an die Wasserstellen

11 Tage Natur und Abenteuer pur: € 1.999

Inklusivleistungen: An- und Abreise per Bahn nach Frankfurt/Main, Linienflug hin und zurück (economy class), Vollverpflegung. Im Reisepreis enthalten sind alle Transfers im Reiseverlauf, Übernachtung in Doppelzimmern in Hotels und Lodges laut Reiseplan (Einzelzimmerzuschlag auf Anfrage), Safaris in 5-sitzigen Allrad-Geländewagen mit englischsprachigen Führern, alle Eintrittsgelder, Wasser, alkoholfreie Getränke während der Safaris. Nicht enthalten sind Visagebühren (50 US-Dollar pro Person) Getränke in den Hotels und Lodges, Trinkgelder und selbst veranlasste Sonderleistungen. Im Anschluss an die Reise ist anstelle des Rückflugs nach Deutschland gegen Aufpreis und mit gesonderter Reise-Organisation die Weiterreisen zum Sonnebaden auf Sansibar im Indischen Ozean möglich. Informationen hierzu bekommen Sie gerne auf Anfrage..

Die Reise kann nur bei einer Mindestteilnehmerzahl von 20 Personen durchgeführt werden; die Höchstteilnehmerzahl liegt dagegen bei 40 Personen. Anmeldeschluss ist am 3.6.2010. Es zählt das Eingangsdatum der Reiseanmeldung im F. Barg Verlag.

Ein Anmeldeformular finden Sie auf der Seite 2 der aktuellen Ausgabe von **Schiffahrt-online** oder unter dem entsprechenden Link auf www.schiffahrt-online.de

Detailanfragen beantworten wir gerne. Hierfür und für das vollständige Reiseprogramm richten Sie einfach eine E-Mail an mail@schiffahrt-online.de oder fragen unter Festnetz 0211-383683 danach.