

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

90 Jahre Carl Rehder GmbH

Ein Jubelfest - im glanzvollen Stil der „wilden Zwanziger“

Seite 12

SMM und Financial Times

„Ship Finance Forum“ - Die Zukunft der Schiffsfinanzierung - Chancen und Lösungen

Seite 22

Schifffahrt-online-Stellenmarkt

Kapitäne, Steuermänner, Maschinisten, Logistiker und ein Bootsmann werden gesucht

ab Seite 26



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 



Tradition • Kameradschaft • Geselligkeit

Förderung des Schiffernachwuchses



Neben der Wahrung und Pflege dieser Punkte, welche die Hauptaufgaben der Duisburger Schiffervereine darstellen, lädt der Festausschuss „Ball der Schifffahrt“ jährlich im Herbst zu dem Fest ein, das mit einem mitreißenden innovativen Programm immer mehr Gäste begeistert.

Machen auch Sie sich einige schöne Stunden im Kreis von Freunden und Schifffahrtsinteressierten und feiern Sie mit uns in der

Glückauf-Halle
Lusienstraße 39 • Duisburg-Homberg

den **Ball der Schifffahrt**
Duisburg 2010

Samstag, 30. Oktober 2010

Einlass 19:30 Uhr

Beginn 20:00 Uhr

Eintritt 12,50 €uro



Phoenix-Brasil Show

Show ▶ Brasilien zu Gast am Rhein

Kai Magnus Sting

Humor ▶ Lebende Ruhrpott-Kultur

The Blue Birds

Tanz ▶ Internationale Show-Band

Jörg Hammerschmidt

Conference ▶ Stimmen der Welt

Roy Gardner und James

Magie ▶ very british

Kartenvorverkauf

(keine Vorverkaufsgebühren)

Zweirad Lata ▶ Telefon 02066/33232
Glückaufstraße 8 ▶ 47198 Duisburg-Homberg



Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur

Binnenschifffahrt und Binnenhäfen kommen in dem rot-grünen Koalitionsvertrag in Nordrhein-Westfalen gut weg

Rot-Grün will in NRW mehr Güter auf Binnenschiffe verlagern

So, na endlich, Nordrhein-Westfalen wird wieder regiert, nachdem es wochenlang ein ermüdendes und von den Bürgern nicht verstandenes Hin und Her und Hick und Hack um die verschiedensten Koalitionsfarben und -formen gegeben hat.

Jetzt ist es klar. NRW wird von Rot-Grün, einer Koalition aus SPD und Grünen, regiert. Neue Ministerpräsidentin - und damit Landesmutter - ist Hannelore Kraft, Vize-Ministerpräsidentin ist Sylvia Löhrmann von den Grünen.

Für uns, für die Binnenschifffahrt und die mit ihr zusammenhängenden Bereiche, ist natürlich auch - oder besonders - wichtig, wer Verkehrsminister wird. Er heißt Harry Kurt Voigtsberger, geb. am 10.07.1950 in Hindelang im Allgäu, und ist seit Juni 2008 Leiter der Verwaltung und gesetzlicher Vertreter des Landschaftsverbandes Rheinland. Harry Voigtsberger (SPD) absolvierte ein Studium für Flugzeugbau an der FH-Aachen und studierte anschließend Politik-, Wirtschafts-, und Erziehungswissenschaften an der RWTH Aachen und war zehn Jahre Schulleiter des Medienberufskollegs der Stadt Köln, bis er 2003 Erster Landesrat und Kämmerer des Landschaftsverbandes Rheinland wurde.

Für die Binnenschifffahrt, für die Häfen und für die Wasserstraßen im Lande ist aber auch wichtig, ob und in welcher Form gerade diese Bereiche im Koalitionsvertrag zum Thema geworden sind.

Sind sie - und das sogar in beachtlicher Weise. Nachfolgend Auszüge aus dem rot-grünen Koalitionsvertrag, soweit Binnenschifffahrt, Binnenhäfen und Wasserstraßen direkt angesprochen sind:



Harry Kurt Voigtsberger,
designierter NRW-Verkehrsminister

„Unser Land droht angesichts der Wachstumsprognosen für den Gütertransport auf der Straße im Dauerstau zu ersticken. Insbesondere der Hinterlandverkehr durch die ARA-Überseehäfen (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) stellt eine besondere Herausforderung dar. Die Anwohnerinnen und Anwohner entlang unserer Autobahnen und der Güterkorridore auf der Schiene sind vor diesem Hintergrund besonderen Belastungen beim Lärm und bei Luftschadstoffen ausgesetzt. Für den Bau der Betuwe-Linie haben im März 2010 der Bund und die DB AG die Umsetzung eines Pilotprojektes für den Einsatz innovativer Lärmschutztechnik angekündigt.

(...)

Das Hafenkonzept des Landes werden wir dahingehend überprüfen, wie die Stärkung der Schifffahrt und eine stärkere Verlagerung von Gütertransporten auf Binnenschiffe ausgebaut werden kann. Bürokratische Hemmnisse etwa im Bereich der Hafensicherheit werden wir abbauen. Zur Reduzierung der Feinstaub- und Stickoxid-Belastungen in den Städten werden wir ein Pilotprojekt zur landgebundenen Stromversorgung von Binnenschiffen umsetzen.“

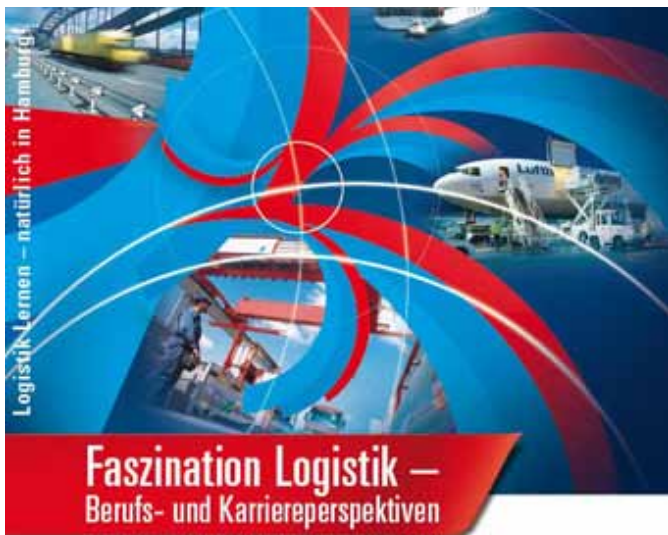
Ein wenig vorher im Text des Koalitionsvertrages werden die Wasserstraßen einmal kurz in dieser Form erwähnt: „Neben gut ausgebauten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetzen kommt in Zeiten zunehmender Globalisierung dem Luftverkehr eine hohe Bedeutung zu.“

Insgesamt also kommen Binnenschifffahrt und Binnenhäfen in dem rot-grünen Koalitionsvertrag in Nordrhein-Westfalen gut weg. Das Gewerbe kann sich nicht beklagen, auch die neue NRW-Landesregierung hat sie nicht nur zur Kenntnis genommen, sondern hat erkannt, dass sie umweltfreundlich und kostengünstig zur Bewältigung der aktuellen und zu erwartenden Verkehrsprobleme beitragen können.

Was sich die neue NRW-Landesregierung vorgenommen hat, kann nur zum Nutzen der Binnenschifffahrt sein, - wenn es denn umgesetzt wird. Die Schiffe und Häfen jedenfalls stehen bereit. ■



Mit einem Fest im Stil der 1920er Jahre und einem Empfang am Tag danach (Foto) feierte die Seevetaler Carl-Rehder-Gruppe ihren 90. Geburtstag. Lesen Sie dazu den Bericht auf den Seiten 10-11 dieser Ausgabe



Die Logistik Initiative Hamburg wirbt um Nachwuchs für Logistikberufe. Lesen Sie dazu den Bericht auf der Seite 26

Schifffahrt

- Jahresbericht Donauschifffahrt 2009
Trotz Wirtschaftskrise 25.500 Tonnen pro Tag 6
- Zum Jahresende
Schweizerischer Verkehrsminister tritt zurück 6
- Dietmar Rehmann und Thomas Seider aus Odra Rhein Lloyd GmbH ausgeschieden
Trennung in gutem gegenseitigen Einvernehmen 6
- BDB zufrieden
Schifffahrt und Wasserstraßen von Kahlschlägen verschont 7
- EU legt Obergrenzen für Roamingkosten fest
Sorglos an Bord in anderen Ländern telefonieren und im Internet surfen 7
- Die Kosten der Errichtung trägt ausschließlich die Donau Schiffsstationen GmbH
Neue Schiffsanlegestelle in Emmersdorf 8
- Die Kooperation zwischen der Hafenverwaltung Kehl und dem Euro Terminal Kehl wurde verlängert
Containerverkehre über Hafen Kehl im Aufwind 9
- **DST untersucht die Anforderungen an Fahrsimulatoren für die Binnenschifffahrt** 9
- **Schifffahrt-online** Serie: Geschichten aus der Schifffahrt [XI]
Zweites Interview mit einem Zeitzeugen, meinem Cousin Karl S. jun. (Teil 3): Du wirst Schiffer, - basta! 12

Binnenhäfen / Wasserstraßen

- Ohne Alternativstandorte dürfen keine Hafenflächen aufgegeben werden
Entwicklungspläne für Basler Hafenareale 24
- Transportaufkommen um 10,5 % gestiegen
Neckarverkehr im Aufwind 2 5

Rubriken

- Editorial** 3
- Impressum** 4

Titelbild: Schiffsverkehr auf der Elbe im Hamburger Hafen

Foto: Angelika Burandt

Impressum

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

in Fortführung von

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, 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

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

Redaktion

Friedbert Barg (mail@schifffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Ingrid Bresgen, Petra Grünendahl, 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

Inserentenverzeichnis

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

	Titelseite
esa Schiffs- und Yachtversicherungen	U2
Ball der Schifffahrt	7
Wittig GmbH	9
Carl Rehder GmbH Assekuranz	21
Scheepswerf Grave b.v.	28
Arbeitgeberverband der deutschen	28
Binnenschifffahrt / Schulschiff RHEIN	29
Pegasus Shipping	29
RiverAdvice	27
Schifffahrt-online F. Barg Verlag	15
<hr/>	
Traueranzeige Manfred Barth	15

Schiffstechnik

- Seit Mai 2010 ist die Duisburger FS-Schiffstechnik in das deutsche Händlernetz von Alphonat integriert
Alphonat Marine ist jetzt auch in Duisburg vertreten 1 5
- Einfache Integration einer umfassenden Systemüberwachungsfunktionalität
Federschnellschlussventil-Systeme - mit elektrischer Auslösung 17
- Betriebliche Leistungsfähigkeit deutlich erhöht
Duisburger Harbisch Schiffswerft investiert in eine neue Drehbank 19
- SMM 2010 und Financial Times Deutschland zeigen Herausforderungen, Chancen und Lösungen
„Ship Finance Forum“ - Die Zukunft der Schiffsfinanzierung 20
- VDMA: Chance zur Normalität - deutsche Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie blickt mutig in die Zukunft
Die Jahre 2011 und 2012 werden zur Bewährungsprobe 21
- Über 1.000 Besucher beim Tag der Offenen Tür im Schiffer-Berufs-Kolleg in Duisburg-Homberg
MTU-Schiffsdiesel war der Hingucker schlechthin 22

Umschlagtechnik

- Terex Fuchs-Umschlagmaschinen beeindruckten während der Kiesel-Technologietage Nord 2010 in Lingen rund 1000 Gäste
„Better handling“ nicht nur als Demo 23

Stellenmarkt

- Imagefilm zu Logistikberufen
Hamburger Initiative wirbt um Logistik-Nachwuchs 26
- Europäische Kommission schlägt gemeinsame Einreise- und Aufenthaltsbedingungen für Saisonarbeitnehmer vor
Richtlinienvorschlag für Drittlandsangehörige 27
- Stellenangebote 26-29

Schifffahrt-online

Wegweiser

Schifffahrt-online, die Schifffahrtssachzeitschrift im Internet, verzeichnet täglich im Durchschnitt 300 Zugriffe. Monatlich registriert die Statistik unseres Providers (1&1) seit rund einem Jahr regelmäßig zwischen 8.000 - 11.000 Aufrufe von www.schifffahrt-online.de

Hier setzt unser neues Angebot für Sie ein. Der Schifffahrt-online Wegweiser kann potenzielle Kunden über den eingebundenen Link direkt auf Ihre Homepage zugreifen lassen, um dort einen Termin zu verabreden, eine Bestellung aufzugeben oder ein Angebot anzufordern.

Zum einen betreffen die Zugriffe die Suche nach aktuellen Meldungen aus Schifffahrt, Häfen und Schiffstechnik, zum anderen sind die Besucher unserer Internetseite – das wiederum wissen wir aus dann folgenden Anrufen – auf der Suche nach einem qualifizierten Unternehmen, das ihnen bei der Lösung eines technischen, juristischen oder kaufmännischen Problems helfen kann.

Ein großer Vorteil Ihrer Anzeige im Schifffahrt-online Wegweiser ist, dass sie Tag und Nacht für jeden Internetnutzer zur Verfügung steht. Kein mühsames Suchen in einer gerade erst sorgsam abgelegten Zeitschrift mehr.

Einfach www.schifffahrt-online.de aufrufen, auf den „Wegweiser“ gehen, klicken - und schon sind Ihre Kunden dort, wo sie hinwollen. Bei Ihnen.

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Tel. +49-211-383683

Fax +49-211-383684

mail@schifffahrt-online.de

Mit **Schifffahrt-online** sind Sie immer auf dem neuesten Stand. *Klar und ohne Schnörkel.*

Jahresbericht Donauschifffahrt 2009

Trotz Wirtschaftskrise 25.500 Tonnen pro Tag

Im Jahre 2009 wurden insgesamt rund 9,3 Millionen Tonnen Güter auf dem österreichischen Abschnitt der Donau befördert. Das sind 25.500 Tonnen pro Tag, die umweltschonend, sicher und lärmarm im Donaukorridor bewegt werden. Würde man diese Güter auf der Straße befördern, so wären täglich zusätzlich mehr als 1.000 LKW auf der Westautobahn unterwegs, was einer LKW-Kolonne von circa 70 Kilometer Länge gleichkäme, die jeden Tag zwischen Wien und Linz unterwegs ist.

Verlässliches Binnenschiff

Das Binnenschiff ist ein verlässlicher Partner, wie der aktuelle Jahresbericht zur Donauschifffahrt in Österreich zeigt, der zum dritten Mal von via donau herausgegeben wird. Bei einer Verfügbarkeit der Wasserstraße von 98,5 % bzw. 347 Tagen konnten im Vorjahr mehr als 9 Mio. Tonnen an Gütern transportiert werden. Dies entspricht einem Rückgang von rund 17 % gegenüber 2008. Allerdings war im zweiten Halbjahr 2009 bereits eine leichte konjunkturelle Erholung zu beobachten.

Ein für die Entwicklung der Donauschifffahrt hemmender Faktor ist der durchschnittlich realisierte Auslastungsgrad der Güterschiffe, der über das gesamte Jahr gesehen nur bei rund 60 % lag. Ein wichtiger Aspekt ist hier die verfügbare Fahrwassertiefe, die

für die mögliche Abladetiefe eines Schiffes entscheidend ist. Verbesserte Services wie Informationen über Seichtstellen aber auch Instandhaltung und Ausbau der Wasserstraße Donau erhöhen die Planbarkeit von Schiffstransporten und somit die Qualität des Angebotes des grünen Verkehrsträgers an die verladende Wirtschaft.

Donauschifffahrt unverzichtbar

Für Verloader ist die Donauschifffahrt nicht nur wirtschaftlich unverzichtbar, sie ist auch äußerst verlässlich. So war die Wasserstraße Donau in Österreich im langjährigen Jahresdurchschnitt 1993 bis 2009 an 98,5 % der Tage bzw. an 360 Tagen pro Jahr für die Schifffahrt verfügbar. Auch in Fragen der Sicherheit ist die Donauschifffahrt unschlagbar: Im Jahr 2009 war kein einziger Verkehrsunfall mit Personenschaden zu verzeichnen.

Bericht online abrufbar

Diese sowie viele weitere aktuelle Daten und Fakten zur Wasserstraße Donau enthält der Jahresbericht zur Donauschifffahrt in Österreich, der auf Deutsch und Englisch verfügbar ist.

Gedruckte Exemplare können unter presse@via-donau.org angefordert werden, online ist der Jahresbericht unter <http://www.via-donau.org/wissen/publikationen/broschueren> abrufbar. ■

Zum Jahresende Schweizerischer Verkehrsminister tritt zurück

Bundesrat Moritz Leuenberger, Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), tritt zum Jahresende 2010 zurück.

Mit dem Zürcher Sozialdemokraten und Vize-Bundespräsidenten für dieses Jahr (2010) verlässt der amtsälteste Bundesrat die schweizerische Regierung. Während 15 Jahren hat er das Umwelt- und Verkehrsdepartement (UVEK) der Eidgenossenschaft geleitet. Für die Rheinschifffahrt bleibt Bundesrat Leuenberger, der gegenwärtig am längsten amtierende Verkehrsminister Europas, in besonderer Erinnerung als er auf dem Containerschiff ms Mürren eine Bergfahrt von Rotterdam bis nach Basel mitgefahren ist - eine Erfahrung die er als einziger seiner europäischen Kollegen hautnah machen durfte. JCA

Dietmar Rehmann und Thomas Seider aus Odra Rhein Lloyd GmbH ausgeschieden

Trennung in gutem gegenseitigen Einvernehmen

Mit sofortiger Wirkung wird Stanislaw Wittkowski (71) zum Geschäftsführer der Odra Rhein Lloyd GmbH, in der Odratrans Group zuständig für Befrachtung und Flottensteuerung, bestellt.

Ausgeschieden aus der Geschäftsführung sind im guten gegenseitigen Einvernehmen Dr. Dietmar Rehmann (57) sowie Thomas Seider (43), der im Vorstand der Deutsche Binnenreederei AG bleibt und dort weiterhin für Vertrieb und Betrieb zuständig ist.

Stanislaw Wittkowski ist bereits seit 2008 im Unternehmen als Berater tätig und kann auf eine langjährige Erfahrung in der

Binnenschifffahrt zurückblicken. 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 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 Rhein-Stromgebiet und den Kanalstationen. Zum Kerngeschäft der Odratrans Group gehören Logistikdienstleistungen in der Binnenschifffahrt. Schifffahrtstechnisch liegt der Fokus dabei auf Aktivitäten in der trockenen Massengutbeförderung, bei Schwergut-, Stückgut- und Containerverkehren sowie bei Flüssigtransporten.

Ergänzt werden diese Geschäfte zunehmend durch logistische Aktivitäten in den Bereichen Spedition, Logistik und Hafenumschlag. ■

BDB zufrieden Schifffahrt und Wasserstraßen von Kahlschlägen verschont

Rund 886 Mio. Euro will die Bundesregierung im kommenden Jahr in den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland investieren. Das geht aus der „Investitionslinie Verkehr“ im Haushaltsentwurf 2011 hervor, den das Bundeskabinett am 7. Juli 2010 beschlossen hat. Zusätzlich zu diesen Mitteln werden im kommenden Jahr noch weitere Millionen Euro an Restbeträgen aus dem „Konjunkturprogramm II“ der Bundesregierung zur Verfügung stehen. Die noch bis vor kurzem in Berlin diskutierte Variante, bereits im Jahr 2011 geschlossene Finanzierungskreisläufe zu schaffen und die Einnahmen aus der Lkw-Maut daher allein für die Straße zu verwenden, ist offenbar vom Tisch: In den 886 Mio. Euro für die Wasserstraßeninfrastruktur sind auch rund 385 Mio. Euro an Mautmitteln enthalten, also rund 35 Mio. Euro weniger, als für das Jahr 2010 vorgesehen sind. „Der befürchtete Kahlschlag ist ausgeblieben!“, kommentiert BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers den Haushaltsentwurf. „In Summe entspricht der Etatansatz damit der schon im letzten Jahr vorgelegten mittelfristigen Finanzplanung“, erklärt Dr. Jaegers, der jedoch zugleich eine Warnung für die Zukunft ausspricht: „Eigentlich braucht die Wasserstraßeninfrastruktur einen jährlichen Ansatz von knapp 1 Milliarde Euro. Dieses Ziel wird verfehlt und führt dazu, dass projektierte Maßnahmen nicht in der vorgesehenen Schnelligkeit realisiert werden können. Und die hohen Zusatzkosten, die demnächst aus der Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie resultieren, sind in diesem Haushaltsansatz noch gar nicht berücksichtigt!“ Erleichterung herrscht im Binnenschiffahrtsgewerbe auch im Hinblick auf die Fortführung der Fördermaßnahmen: Sowohl das Programm zur Förderung abgasärmerer Motoren und das Flottenmodernisierungsprogramm als auch die Ausbildungsförderung sind mit insgesamt rund 5 Mio. Euro im Haushaltsentwurf der Regierung zu finden.

EU legt Obergrenzen für Roamingkosten fest Sorglos an Bord in anderen Ländern telefonieren und im Internet surfen

Seit dem 1. Juli lässt sich mit dem Handy in anderen EU-Ländern im Web surfen, Filme abrufen oder Fotos verschicken, ohne dass überbeuerte Roaming-Rechnungen befürchten werden müssen. Dann gilt für das Daten-Roaming EU-weit automatisch eine gesetzliche Kostenobergrenze von 50 Euro plus Mehrwertsteuer, in Deutschland also 59,50 Euro.

Selbstverständlich können sich die Kunden für andere Obergrenzen entscheiden. Die Europäische Union reagiert damit auch auf Fälle unerwartet hoher Rechnungen in der Vergangenheit. So erhielt beispielsweise 2009 ein deutscher Kunde, der in Frankreich eine TV-Sendung heruntergeladen hatte, eine astronomische Rechnung über 46.000 Euro.

Keine Schockrechnungen mehr

Die für die Digitale Agenda zuständige Vize-Präsidentin der Europäischen Kommission, Neelie Kroes, sagte: „Wir machen Schluss mit Schockrechnungen für Touristen und Geschäftsreisende, die mit ihrem Smartphone oder Laptop in einem anderen EU-Land im Internet surfen. Außerdem senkt die EU die Kosten der Reisenden für Roaminganrufe. Ich bin entschlossen, für mehr Wettbewerb auf dem Telekommunikationsmarkt der EU zu sorgen.“

Die Kostenobergrenze funktioniert ganz einfach: Die Betreiber sind verpflichtet, dem Nutzer eine Warnung zu schicken, sobald er 80 Prozent seiner Kostenobergrenze für das Datenroaming erreicht hat. Wenn die Obergrenze erreicht ist, muss der Betreiber die Mobilfunk-Internetverbindung unterbrechen, sofern der Kunde nicht ausdrücklich erklärt, dass er die Nutzung fortsetzen möchte.

SMS maximal 11 Cent

Auch das Telefonieren im EU-Roamingtarif wird nochmals günstiger: Der Höchstpreis für einen ausgehenden Roaminganruf wird EU-weit von 43 Cent auf 39 Cent pro Minute (zzgl. MwSt., in Deutschland also 46 Cent) gesenkt, und für einen eingehenden Anruf dürfen anstatt 19 Cent nur noch 15 Cent pro Minute (zzgl. MwSt., in Deutschland also 18 Cent) verlangt werden. Der Höchstpreis für das Versenden von Textnachrichten bleibt bei 11 Cent pro SMS (zzgl. MwSt., in Deutschland also 13 Cent).

Die Preise für aus- und eingehende Anrufe auf Reisen innerhalb der EU werden somit um 73 Prozent niedriger sein als 2005, als die EU begann, gegen überhöhte Roamingtarife vorzugehen. Damals kostete einen Deutschen in Frankreich ein Anruf nach Hause 1,49 Euro - und ein angenommener Anruf das gleiche. ■

Tankmanagement aus einer Hand.... ...vom Tank bis ins Steuerhaus!

Vom Füllstand



über

Druck und Temperatur



zur

Überwachung



und

Auswertung



Drei starke Partner für ein gemeinsames Ziel

FS Schiffstechnik
GmbH & Co. KG
Werftstraße 25
47053 Duisburg

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

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

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



Die Kosten der Errichtung trägt ausschließlich die Donau Schiffsstationen GmbH

Neue Schiffsanlegestelle in Emmersdorf

Die Donau Schiffsstationen GmbH, ein Unternehmen des Landes Niederösterreich und der Brandner Schifffahrt hat im Herzen von Emmersdorf eine „stylische“ Donaustation mit zauberhaftem Blick auf das weltberühmte Stift Melk errichtet.

Als langjähriger und verlässlicher Partner der Gemeinde Emmersdorf hat die Donau Schiffsstationen GmbH (kurz DonauStationen), eine „Public & Private Partnership“ des Landes Niederösterreich und der Brandner Schifffahrt, eine zweite, im wasserseitigen Ortszentrum von Emmersdorf gelegene „pfiffige“ Donaustation errichtet. Neue Materialien wie hochwertige WPC-Terrassendielen, Nirostaseile und Edelstahlgeländer verleihen der Donaustation ein zeit-

gemäßes Erscheinungsbild. Strahlkraft hat die Anlage insbesondere durch ein blaues LED-Beleuchtungssystem auch in der Nacht. Die Donaustation Nr 38 wird ausschließlich von Tagesausflugsschiffen angefahren. Auch dem Bootstourismus auf der Donau wird Rechnung getragen, indem ein eigener Ausleger zum unkomplizierten Anlegen von Booten gebaut wurde.

Die Kosten der Errichtung trägt ausschließlich die Donau Schiffsstationen GmbH. Damit steht der Gemeinde und den Betrieben in Emmersdorf eine TOP- Infrastruktur ohne weitere Kosten zur Verfügung. DonauStationen trägt dazu bei, zusätzliche Wertschöpfung für die Betriebe der Gemeinde in Emmersdorf zu lukrieren, zählt doch die

Linien-schifffahrt zu den beliebtesten Ausflugsmöglichkeiten in Niederösterreich.

DonauStationen: von Linz bis Budapest

Die Donau Schiffsstationen GmbH wurde am 10. Mai 1999 als erste Public & Private Partnership auf der Donau vom Land Niederösterreich, der Brandner Schifffahrt und der Stadtgemeinde Korneuburg gegründet, ein Teil der Anlagen stammte von der ehemaligen staatlichen Schifffahrtsgesellschaft. Nach einem umfangreichen Generalsanierungsprogramm werden derzeit 38 Schiffsanlegestellen von Linz bis Budapest erfolgreich betrieben und vermarktet. Sie stehen der Personenschifffahrt als optisch sowie technisch herausragende „Ankerpunkte“ in besten Lagen zur Verfügung. ■



FGS "Austria" am neuen Anleger

Foto: Brandner Schifffahrt

Die Kooperation zwischen der Hafenverwaltung Kehl und dem Euro Terminal Kehl wurde verlängert

Containerverkehre über Hafen Kehl im Aufwind

Seit 2006 betreiben die Euro Terminal Kehl GmbH (ETK) und die Hafenverwaltung Kehl gemeinsam das Containerterminal im Hafen Kehl. ETK, ein Joint Venture von Klumpp + Müller aus Kehl und der H&S Container Line mit dem Sitz in Duisburg, hat mit der Hafenverwaltung Kehl einen neuen Vertrag bis 2016 abgeschlossen, der die seit 2006 bestehende erfolgreiche Zusammenarbeit bis 2016 festschreibt.

Die Bündelung der Container-Aktivitäten mit der Zielsetzung, den Standort Rheinhafen Kehl zu stärken, indem man nach außen hin als ein kompetenter Ansprechpartner für die verladende Wirtschaft der Region auftritt, hat sich überaus erfolgreich entwickelt. Beide Seiten sind sich sicher, dass dieses partnerschaftliche Miteinander auch langfristig trägt.

Grund für die überaus positive Entwicklung der Containerverkehre ist in erster Linie der Export der Produkte der Papierfabrik Koehler. Statt früherer LKW-Fahrten über die Autobahn gehen die Container bereits in Kehl aufs Schiff und zu den ZARA-Häfen (Zeebrugge – Antwerpen – Rotterdam – Amsterdam).

Für die Koehler Paper Group bedeutet dies einen großen Schritt bei ihrem Ziel, ihre Produkte durch „Green Logistik“ umweltbewusst zu versenden in Kombination mit einer Optimierung der Prozessabläufe bei den Standorten Oberkirch und Kehl.

Der Schiffsdienst von und nach den ZARA-Häfen wird durch den führenden Oberrhein-Carrier „Blue Arrow Line“ (H&S Container Line und ULTRA BRAG) mit insgesamt vier Koppelverbänden und mehreren Einzelfahrern durchgeführt. Der Hafen Kehl ist über feste Fahrpläne regelmäßig angebunden. Das

Umschlagsgeschäft am Terminal Kehl hat sich seit dem vergangenen Jahr nahezu verdoppelt.

Der Rheinhafen Kehl wird hiermit auch beim Containerverkehr seiner Rolle als Mittler der Verkehrsträger gerecht und bietet mit seiner modernen Infrastruktur für die mittelbadische Wirtschaft ein einzigartiges Leistungsangebot. ■



Zufriedene Gesichter der Verantwortlichen nach der Unterzeichnung des neuen Vertrages zwischen der ETK und der Hafenverwaltung Kehl.

DST untersucht die Anforderungen an Fahrsimulatoren für die Binnenschifffahrt

Auch in der Binnenschifffahrt werden Fahrsimulatoren zukünftig an Bedeutung gewinnen. Welche Anforderungen an solche Simulatoren zu stellen sind, um für den Schulungs- und Trainingsbetrieb geeignet zu sein, wird in den nächsten zwei Jahren vom Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) in Duisburg untersucht.

Dabei werden u.a. Kriterien herausgearbeitet, die die Eignung von Fahrsimulatoren für die unterschiedlichen Einsatzfelder in der beruflichen Aus- und Weiterbildung aufzeigen. So sind z.B. eine winkelgetreue optische Darstellung der Umgebung oder die physikalisch richtige Berechnung der Fahrdynamik des Schiffes wichtige Qualitätsmerkmale, die je nach Anwendungsbereich in unterschiedlicher Güte simuliert werden müssen.

Unterstützt wird dieses Vorhaben im Rahmen des Programms zur Förderung der „Industriellen Gemeinschaftsforschung (IGF)“ vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie über die AIF (Arbeitsgemeinschaft industrieller Forschungsvereinigungen). ■

**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

Zum 90. Gründungstag der Carl Rehder Gruppe hatte Wolfgang Schendel zu etwas ganz Besonderem eingeladen

Ein Jubelfest - im glanzvollen Stil der „wilden Zwanziger“

Von Friedbert Barg

Über 300 Gäste waren zur Feier des 90. Gründungstages der Carl-Rehder-Gruppe am 4. Juli 2010 ins niedersächsische Seevetal in der Nähe von Hamburg gekommen. Sie kamen aber nicht einfach so, wie Gäste sonst zu einem Festabend oder auf einen Ball zu pflegen gehen, - nein, viele kamen wie in den 1920er Jahren gekleidet, denn das war das Motto, das Gastgeber Wolfgang Schendel dem Ball gegeben hatte: „The Roaring Twenties, die wilden Zwanziger“.

Die Damen flanierten also in Charleston-Kleidern mit prächtigen Federboas, schicken Frisuren, beeindruckenden Zigarettenspitzen und Handschuhen bis zu den Ellenbogen durch das große Foyer der „Burg Seevetal“, geleitet von Herren in Gehröcken und Hemden mit Vaternörderkragen, silbernen Uhren in der Westentasche, einem Zylinderhut oder - wie der Gastgeber - die berühmte Kreissäge auf dem Kopf.

Im Festsaal der „Burg Seevetal“, die eigentlich gar keine Burg, sondern eine sehr eindrucksvoll gestaltete Stadthalle ist, wurden die Gäste vom „Hittfelder Chor“ begrüßt. Wer aber jetzt „Am Brunnen vor dem Tore“ erwartet hatte, wurde von den ebenfalls im Stil der 20er Jahre gekleideten Damen und Herren des Chores ganz schnell eines Besseren belehrt: Schmissige Schlager aus den 1920ern wie „Veronika der Spargel wächst“ und „Was machst du mit dem Knie lieber Hans ..?“ stimmten stilecht auf das Motto des

Abends ein. Spätestens ab hier war jeder Bestandteil der so liebevoll nachempfundenen Zwanziger Jahre.

In seiner Begrüßungsansprache lobte Günter Schwarz, Bürgermeister der Gemeinde Seevetal, die im Jahre 2006 getroffene Unternehmensentscheidung, das Unternehmen in Seevetal anzusiedeln: „Das war eine kluge Standortentscheidung. Als Bürgermeister freue ich mich darüber, dass ein so angesehenes Unternehmen bei uns ansässig ist“. Schwarz weiter: „Kompliment all denen, sehr geehrte Herren der Geschäftsleitung, die aktuell und in den zurückliegenden Jahrzehnten mit viel Unternehmungsgeist zu der bemerkenswerten Geschäftsentwicklung beigetragen haben. Auf das Ergebnis dürfen alle Beteiligten, und gute Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gehören als unverzichtbares Unternehmenskapital dazu, mit Recht stolz sein.“

Und auch einen Dank richtete der Bürgermeister der knapp 42.000 Einwohner zählenden Gemeinde an die Carl Rehder GmbH, denn diese hatte auf ihrer Einladung zu der Veranstaltung empfohlen, anstelle von Geschenken eine Spende für die örtlichen Kindergärten in Seevetal zu geben: „Diese Idee für eine gewisse Vernetzung der Firma Carl Rehder bereits nach überschaubarer Zeit in Seevetal. Ich gehe davon aus, dass sich dieser honorige Ansatz mit der Unternehmensphilosophie, mit ihren unternehmerischen Entscheidungen, in die Zukunft zu investieren, deckt. Auch die Betreuung und



Die Rheinsirenen, ein sehr schwungvolles Damenorchester, sorgten für den musikalischen Rahmen des Festes in der „Burg Seevetal“

Erziehung unserer Kinder ist eine lohnende Investition in die Zukunft.“

Tatsächlich war die Empfehlung Wolfgang Schendels, eine Spende an die Kindergärten zu leisten, auf sehr fruchtbaren Boden gestoßen. So waren bis zum Vortag der Feier in der „Burg Seevetal“ von den Ballgästen rund 6000 Euro für die Kindergärten der Gemeinde Seevetal gespendet worden. „Und diese Summe werden wir auf jeden Fall auf eine 5-stellige Zahl aufrunden!“, versprach Carl-Rehder-Chef Wolfgang Schendel, der mit seinem Unternehmen schon einmal 5000 Euro für die Kindergärten gespendet hatte, später dem Bürgermeister.

Für die Zukunft gab der Bürgermeister dem Unternehmen die besten Wünsche mit auf den Weg, denn er bewerte diese Zukunft positiv, zeige doch schon die Tatsache dieser großen Feier, dass Management und Belegschaft an ihr Unternehmen glauben und ihm auch für die Zukunft gute Chancen einräumen.

Dem wiederum stimmte Wolfgang Schendel, geschäftsführender Gesellschafter der Carl Rehder GmbH, in seiner Antwort sichtbar gerne und von Herzen zu - und bat die Anwesenden, sich schon einmal den 4. Juli



Lutz und Moritz begeisterten mit perfekter Jonglage



Noah hielt die Gäste des Abends mit gewagter Akrobatik in Spannung



„Marlene“ – Ihre Lieder aus den zwanziger Jahren waren das Tüpfelchen auf dem i



Thomas Rehder, Nachfahre des Firmengründers Carl Rehder



Gastgeber und Chef der Carl-Rehder-Gruppe: Wolfgang Schendel



Günter Schwarz, Bürgermeister der Gemeinde Seevetal

2020 als Termin im Kalender zu notieren: „Da werden wir den 100. Geburtstag unseres Unternehmens feiern! Und wir laden Sie schon heute herzlich dazu ein!“

Wolfgang Schendel ging auch auf die Firmengeschichte ein, die am 29.7.1920 mit der Gründung der Firma Carl Rehder Assekuranz und Schiffsmakler durch Carl Rehder begann. (Eine ausführliches Porträt der Carl Rehder GmbH finden Sie in der Ausgabe [Schifffahrt-online Juni 2010](#).) Schendel selbst hatte das Unternehmen im Jahre 2005 von Annegret und Rolf Bernard übernommen, die es zuvor 25 Jahre lang besessen und geleitet hatten. „Annegret und Rolf Bernard haben in diesen Jahren eine großartige Arbeit geleistet.“, bedankte

er sich unter dem Applaus der Ballgäste bei ihnen.

Einen herzlichen Dank für die geleistete Arbeit richtete Wolfgang Schendel auch an die aktuell mehr als 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens aus den Bereichen Kasko-, Haftpflicht- und Ausfallversicherung für die Kunden aus der See- und Binnenschifffahrt und aus der Fischerei. Wolfgang Schendel konnte am Abend des 90-jährigen Firmenjubiläums einen weiteren Schritt zur Unternehmensexpansion verkünden: Die Carl Rehder Gruppe wird künftig auch auf dem russischen Markt und in Kürze ein Büro in Moskau eröffnen. Die Einzelheiten dazu stünden schon fest und man werde in Kürze Details dazu bekanntgeben.

Thomas Rehder, Nachfahre des Firmengründers Carl Rehder und Firmeninhaber in der 4. Generation, lobte die Arbeit und den Erfolg der vergangenen Jahre und freute sich auf viele Jahre mit einer weiterhin so guten Zusammenarbeit und wünschte Wolfgang Schendel, seinen Partner und Kollegen alles Beste für die Zukunft der Carl Rehder Gruppe - und „Kümmern Sie sich gut um Onkel Carl!“

Mit einem großen Empfang am 5. Juli 2010 vor dem Bürogebäude der Carl Rehder Gruppe endete die Jubiläumsfeier zum 90. Geburtstag. Und in der Tat hatten sich die meisten Gäste bis dahin schon den 4. Juli 2020 in ihr Notizbuch geschrieben. Der Termin steht. ■



Gute Stimmung: Wolfgang Schendel und Stefan Franke, Prokurist der esa-Allianz



Carl-Rehder-Prokurist Dieter Wilde im Gespräch mit einem Gast



Dem eleganten Ball im Stil der 1920er Jahre am Vortag folgte ein nicht weniger niveauvoller Empfang vor dem Bürogebäude der Carl-Rehder-Gruppe in Seevetal

Geschichten aus der Schifffahrt [XI]

Zweites Interview mit einem Zeitzeugen, meinem Cousin Karl S. jun. (Teil 3)

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.

Nächstes Stichwort: Schleppschifffahrt, da möchte ich gleich mal mit dir auf den Begriff „semmen“ und was er bedeutete, zu sprechen kommen.

Nun, unter „semmen“ verstand man grundsätzlich das Ausscheren eines Anhangs aus einem Schleppzug während der Bergfahrt, nicht selten unter gleichzeitigem ansteuern des „Aussemmernden“ in (z.B.) eine

Hafeneinfahrt. Das ging folgendermaßen vor sich. Während der Schlepper, also „die Boot“ oder „der Schleppmotor“ volle Kraft weiterfuhr, wurde im Schleppverband zunächst der betreffende Schleppstrang, z.B. der Nr.3 aus dem Brittelhaken* des Anhang Nr. 1 und Nr. 2 geworfen, sodass der Anhang Nr. 3 relativ frei fahren konnte. Unmittelbar vor Erreichen des Stromabschnittes oder der Hafeneinfahrt, in die hineingesemmt werden sollte, scherte* der Anhang Nr. 3 durch Hartruderlage aus dem Schleppverband und nahm Kurs auf (z.B. die Hafeneinfahrt). Der Schleppstrang wurde bis zum letzten Augenblick festgehalten um auch den letzten Rest der Schlepperkraft bzw. des Gang's* noch auszunutzen. Nach dem Loswerfen, was im Übrigen wegen der enormen Kräfte, die hier am Werk waren, sehr gefährlich war, wie du dir ja denken kannst, semmte also der Schleppkahn manchmal, je nach Ortslage, noch mehrere 100 m weiter. Ab und zu musste man, um zum stehen bzw. zum liegen zu kommen auch noch das oder die „Achteranker präsentieren“*.

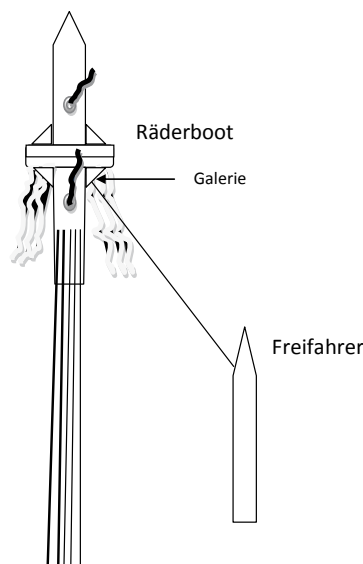
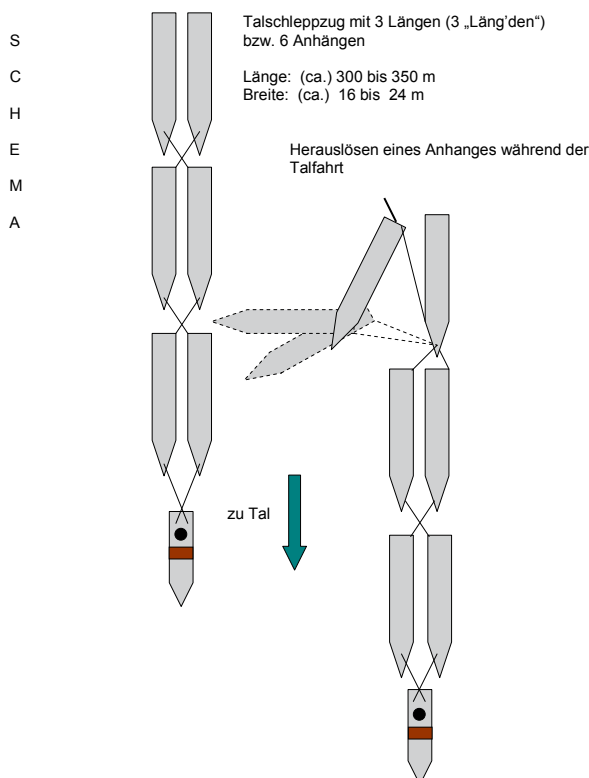
Es gab aber nicht nur das Ausscheren (semmen) eines Anhangs in der Bergfahrt. Ich habe das auch in der Talfahrt erlebt. Wir fuhren damals mit sechs Anhängen, d.h. drei Längen (Längden) zu Tal. Auf der ersten Länge, natürlich nebeneinander, zwei große

beladene Schleppkähne, dahinter vier leere Kähne, jeweils zu zweit nebeneinander gekoppelt.

Ich denke, es war in Mainz oder in Worms, da musste einer der leeren Kähne, (klar, dass der auf der dritten Länge hing) losgemacht werden. Um nicht den gesamten Schleppverband aufzudrehen, was bei der Länge von ungefähr 350 m sicher nicht einfach war, scherte dieses Schiff während der Talfahrt aus dem Verband aus, bei voller Fahrtstufe, damit genügend Schwung, oder wie es bei uns heißt, Gang vorhanden blieb. Wie das geschah?! Nun der betreffende Schleppkahn brachte, bevor er alle anderen Draht- oder Tauverbindungen zum Neben- und Vordermann löste, erst einmal einen langen Draht oder ein langes Tau von seinem Hinterschiff auf das Vorschiff des Nebenmannes. Diese Verbindung wurde festgesetzt, dann wurden die übrigen Leinen, (Drähte, Taue) gelöst. Der Schiffmann auf dem Ausscherer gab Hartruder und ließ den „Kopf“ (Bug) nach StB oder BB (je nach Position im Verband) auslaufen. Die nach vorne gebrachte Verbindung wurde straff, (kam rack) und durch die Fahrt des Schleppverbandes wurde der aus dem Verband Ausgescherte im Idealfall um bis zu 50 % oder 90° herumgezogen. Dann musste eiligst das lange Tau oder der lange Draht losgeworfen werden. Den Rest der Drehung legte der Kahn dann alleine und mit Hilfe seiner Buganker zurück.

Ich muss dazu sagen, dass dieses Manöver nicht von jedem Schiffsführer eines Schleppkahnnes durchgeführt wurde, es gab natürlich auch welche, die sich das nicht zu trauten, - warum auch immer.

Über das Thema Schleppschifffahrt können wir jetzt gut und gerne noch stundenlang palavern, - ich denke, da hebe ich mir einiges für später auf. Eine Sache, einen Begriff möchte ich aber dann doch noch an dieser Stelle mit dir erläutern. Ich meine den sogenannten „Freifahrer“. Freifahrer deshalb, weil er im Wesentlichen außerhalb der



normalen Schleppzugformation fuhr, bzw. geschleppt wurde. Er hatte einen eigenen Schleppdraht oder Schleppstrang von der Boot erhalten und lief meistens zwischen dem Schlepper und dem Anhang Nr. 1 seitlich versetzt mit zu Berg, außerdem (daher frei) wurde sein Strang nicht gefischt und in den Brittelhaken gehängt. In der Regel handelte es sich dabei um einen leeren Schleppkahn, der im Schleppzug nur eine relativ kurze Strecke zu Berg mitgenommen wurde, z.B. von Bingen oder Geisenheim bis nach Mainz.

Ich hab' schon mal von meinem Vater den Ausdruck gehört, der war auf der Galerie festgemacht. Das war wohl der Bereich auf einer Räderboot unmittelbar hinter der Brücke und den Radkästen, da gab es entsprechenden Poller zum belegen.

Nun wird es Zeit Karl, dass wir wieder auf den eigentlichen Zweck unseres Gespräches, nämlich deinem Werdegang in der Binnenschifffahrt zu sprechen kommen. Ja – also, nach dem „Rhenus 128“ wechselte ich dann auf den „Rhenus 136“. Moment

mal, war das nicht das Schiff deines Vaters und meines Patenonkels Karl S. sen. ?

Ah, - das ist etwas was du nicht wissen kannst. Mein Vater und ich sind zusammen von Motorschlepper „Hanau“ auf den „Rhenus 128“ und danach dann ebenfalls gemeinsam auf den „Rhenus 136“. Warst du nicht auch auf anderen Schleppmotoren dieser Baureihe eingesetzt, z.B. auf dem „Rhenus 132“. Ja, das war so, - auf dem „136“ war ich ja noch Matrose. Da kam übrigens 1956 noch mein jüngerer Bruder Ernst hinzu, sodass dieses Schiff, der „136“ zu dieser Zeit nahezu fest in familiärer Hand war.

Dann machte ich 1958 mein Patent, am 04. Dezember in Mainz. Im Frühjahr 1959 hab ich dann erstmals meinen Vater, im zarten Alter von 23 Jahren, abgelöst*.

Das heißt, du hattest ab diesem Zeitpunkt, dein Vater befand sich im Urlaub zu Hause, die volle Verantwortung für's Schiff. Das kann man so sagen.

Natürlich hatte mein Vater mich zuvor sehr viel selbständig, natürlich unter seinen wachen Augen, fahren und manövrieren lassen, sodass ich im Umgang mit dem Schiff und

seinen Eigenheiten, man kann sagen, relativ gut zurecht kam. Danach war klar, dass man mir von Seiten der Reederei bedeutete, dass ich nun weiter auf anderen Schiffen als Abblöser zum Einsatz kommen sollte. Das machte ich dann auch bis 1963.

In dieser Zeit warst du sicher auf vielen Schiffen (Schleppmotoren u.a.) der Fa. Fendel eingesetzt? Ich denke, ich war während dieser Zeit auf nahezu jedem Schleppmotor und auf etlichen anderen Motorschiffen eingesetzt. Ich meine fast sagen zu können, es gab nur wenige, auf denen ich nicht war. In dieser Phase habe ich mehr oder weniger „aus dem Koffer“ gelebt.

1963 war dann auch das Jahr in dem ich von der Reederei Fendel zur Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsreederei (wie sie zu diesem Zeitpunkt hieß) wechselte. Die Gründe hierfür waren vielschichtig. Zum einen wollte ich aus der Fracht- und Schleppschifffahrt heraus, die sog. Weiße Flotte interessierte mich eigentlich schon immer, aus (wie gesagt) mehreren Gründen und zum anderen schenkte ich den Versprechungen meinen alten Reederei, dass ich nämlich schon bald



Foto oben: Brittelhaken Fotos aus: de binnenvaart

Foto links: semmen in den Hafen



1. Stränge fischen mit dem Wolf, 2. hochdrehen mit der Lier (per Hand), 3. Stränge im Brittel.

Quelle: Schleppzug Ankerlauf von Georg Prager / 1959 Jugendbuch

- * semmen = den Schwung bzw. die Fahrtgeschwindigkeit ausnutzen, ohne selbst Antrieb zu besitzen,
- * scheren/ausscheren = aus dem Verband oder dem Kurs herauslaufen,
- * Gang = Geschwindigkeit durchs Wasserr
- * Anker präsentieren = Anker zum manövrieren einsetzen (fallen lassen)
- * Brittelhaken = Haken zum führen der Schleppstränge, damit sie nicht über die Flusssohle schleifen



FGS „Hessen“

Foto: Archief Willem Keizer

ein festes Schiff (wie festes Kommando auf See zu sehen) erhalten sollte, keinen Glauben mehr.

So kam ich dann zur KD und damit auch wieder zurück zur Dampfschifffahrt, - aber nicht gleich. Mein erstes Schiff bei der KD war die „Hessen“ die spätere „Frankfurt“. Ach, - das war doch das Schiff der KD, von dem man behauptete, dass es so viel Sog und Wellen-schlag verursachte, dass von der anschließenden Schadensregulierung, Abriss stillliegender Schiffe, Beschädigungen an Anlagen im Strom usw. die Rechtsabteilung

der KD alleine existieren konnte. Es gab doch diesen Spruch: „Der fährt in Frankfurt los und in Mainz reißen die ersten Schiffe ab,“ oder so ähnlich.

Na ja, es war schon ein problematisches Gefährt. Es gab auch noch anderen Spruch: „Bei dem Dampfer braucht's kein Patent zum rechtmäßigen Führen des Schiffes sondern einen Waffenschein . . .“ Der relativ kurze Stumpfen besaß in zwei Maschinen immerhin 1100 PS. Sämtliche Manöver, anlassen, umsteuern, Füllung (also Gas) geben, alles geschah mit einem

großen Hebel. Wer das nicht beherrschte, man brauchte schon eine gewisse Übung und ein gewisses Geschick hierfür, - na der bekam halt größere Schwierigkeiten. Zur Steuerung hatten wir Handruder zur Verfügung. Auf jeder Reise passierte etwas, salopp ausgedrückt, auf jeder Reise haben wir ein oder mehrere Schiffe „losgebunden“.

Wie's weiter ging mit meinem Cousin Karl S. jun. und was er sonst noch so erlebt hat, bei der KD, - und das war einiges -, davon in der nächsten Ausgabe mehr. ■



Hafeneinfahrt Karlsruhe. Einsemmen vom Schlepper aus gesehen.

Foto aus: de binnenvaart

Seit Mai 2010 ist die Duisburger FS-Schiffstechnik in das deutsche Händlernetz von Alphonat integriert

Alphonat Marine ist jetzt auch in Duisburg vertreten

Nach dem erfolgreichen Start von Alphonat Marine Deutschland GmbH in Pinneberg bei Hamburg und in Rostock ist Alphonat jetzt auch in Duisburg aktiv vertreten. Seit Mai 2010 ist die Firma FS-Schiffstechnik in das deutsche Händlernetz von Alphonat integriert. Damit ist der Service und Vertrieb der Alphonat-Produkte am größten Binnenhafen Deutschlands noch näher an den Kunden der Binnenschifffahrt angekommen.

ALPHATRON
Alphonat Marine Deutschland GmbH

Durch die ähnliche Firmenphilosophie beider Unternehmen ist eine langfristige, ehrliche und zufriedenstellende Kundenbeziehung sichergestellt. Sowohl bei Neubauten als auch bei Umrüstungen, Reparaturen oder Ersatzteilen steht Alphonat mit seinem Netzwerk den Kunden aktiv zur Seite. Ebenso ist FS-Schiffstechnik seit Jahren ein angesehener Dienstleister mit einem festen, sich bestän-

dig erweiterndem Kundenstamm. Damit ist für Kunden sichergestellt, daß die Qualität und hohe Verfügbarkeit, die auf dem Wasser notwendig sind, sich noch verbessern und ein erweitertes Dienstleistungsspektrum bieten.

Neben den bekannten Alphonat-Produkten werden ebenso die Produkte von JRC, Thrane, Sailor, Intellian, innovative navigation, EBF sowie viele andere durch Alphonat vertreten. Wichtig dabei ist die anerkannte Zuverlässigkeit der Produkte in Kombination mit erfahrenen, geschulten Technikern und einem erfahrenen Team in beiden Firmen. So gibt es jetzt in Duisburg von Radar, Wendezöger, Funk, Satelliten-Fernsehen, AIS, Inland-ECDIS bis hin zu Tankmanagement und Autopiloten aus einer Hand.

Alphonat Marine Deutschland wurde Ende 2008 mit Sitz in Pinneberg und Rostock gegründet. Mit hohem Einsatz, hervorragend geschulten Technikern, aktivem Vertrieb und guten Ergebnissen hat sich Alphonat

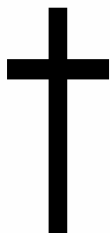
schnell zu einem wichtigen Spieler im Markt entwickelt. Durch technische Innovationen wie die neue Fluß-Radar-Anlage JMA610 mit photoshot® und AIS-Direktanschluß sowie das eigene Inland-AIS haben die guten Produkte schnell eine große Verbreitung im Markt gefunden. Entlang aller großen Binnenwasserstraßen ist Alphonat Marine mit ihrem Händlernetzwerk vertreten, so daß die Kunden eine durchgehende Betreuung erfahren.

Neben der obligatorischen ISO9001 (2008)-Zertifizierung ist Alphonat als JRC-Service und -Händler natürlich auf für Radio-Surveys und Annual Performance-Tests des S-VDR zertifiziert.



FS-Schiffstechnik wurde 1993 gegründet und ist auch seit 1993 in Duisburg vertreten. Mit hoher Qualität und maßgeschneiderten Lösungen werden für den Kunden die optimalen Wege gefunden, schnell und sicher und natürlich Regelkonform unterwegs zu sein.

Von der gesamten Schiffselektrik über Schiffshydraulik und Ruderhaus / Ruderanlage sowie Tankmanagement bis hin zur Navigation und Kommunikation gilt FS-Schiffstechnik als kompetenter Partner für Binnenschifffahrt, Behörden und Werften. ■



NACHRUUF

Durch einen tragischen Arbeitsunfall während eines Einsatzes an Bord habe ich meinen geliebten Bruder

Manfred Barth

* 05. März 1954 † 25. Juni 2010

für immer verloren.

*Wer so wirkt wie du in deinem Leben,
wer so seine Pflicht erfüllt
und immer sein Bestes gibt,
der stirbt auch selbst im Tode nicht.*

*„Gute Reise Manni“
Monja, Claus, Trude, Nicole und Lothar*

Wir haben „Manni“ am 12.07.2010 zu seinem letzten Liegehafen begleitet und ihn in aller Stille verabschiedet.

Anstelle freundlich zugedachter Blumen oder Kränze bitte ich im Sinne meines Bruders eine Spende für den Binnenschiffenachwuchs an Schulschiff RHEIN, Deutsche Bank Duisburg, BLZ 350 700 24, Konto 188 24 55, Vermerk „Manni“, zu überweisen.

Ein besonderer Aspekt der elektrischen Systeme ist die verhältnismäßig einfache Integration einer umfassenden Systemüberwachungsfunktionalität

Federschnellschlussventil-Systeme - mit elektrischer Auslösung

Federschnellschlussventile und die zugehörige Steuerungstechnik gehören seit langer Zeit zu den wichtigen Sicherheitseinrichtungen an Bord eines Schiffes. Nach den SOLAS-Auflagen sowie allen maßgeblichen Flaggenstaaten und Klassifikationsgesellschaften muss im Notfall – z.B. Feuer im Maschinenraum – aus einer sicheren Ent-

fernung die Zufuhr von Brennstoff in den Brandherd abrupt unterbrochen werden können.

Zu diesem Zweck sind bisher pneumatische, handhydraulische und (bei einfacheren Anlagen) Seilzug-Systeme etabliert.

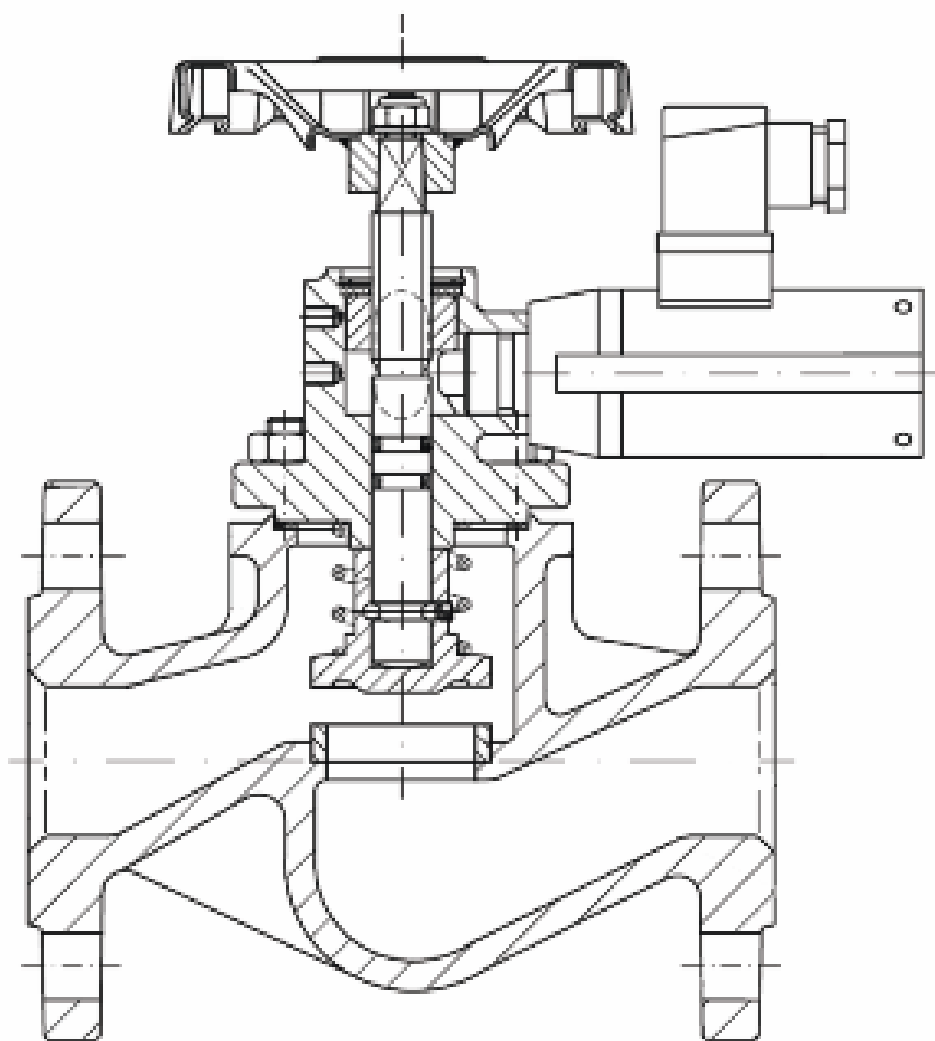
Die Hamburger Firma Armaturen-Wolff, die seit Jahrzehnten Federschnellschluss-Sy-

steme produziert und vertreibt, kann jetzt eine technische Innovation in diesem Bereich präsentieren.

Als erster Anbieter hat sie ein Federschnellschlussventil-System mit elektrischer Auslösung entwickelt. Hierbei liegen dem System grundsätzlich Ventile desselben mechanischen Aufbaus zugrunde, wie sie für die

konventionellen Systeme Anwendung finden: Der Stößel eines Auslösers arretiert das Ventil in geöffneter Position gegen den Druck einer zusammengepressten Feder. Bei der Auslösung wird der Stößel zurückgezogen und gibt die Arretierung frei, infolgedessen das Ventil unter Federkraft schließt. Lediglich der Auslöser ist bei den elektrisch angesteuerten Ventilen unterschiedlich gegenüber den bekannten konventionellen Federschnellschlussventilen.

Bei elektrischen Systemen werden die einzelnen Ventile über einen Steuerschrank angeschlossen, der eine unterbrechungsfreie Spannungsversorgung gewährleistet und über den die Auslösung gesteuert wird. Da derartige System für den absoluten Notfall konzipiert sind, gilt für alle Systeme unabhängig von der Konzeption ihrer Ansteuerung der Grundsatz einer autarken Funktionsfä-



Schnellschlussventil mit elektrischem Auslöser, Schnittdarstellung

higkeit – das System muss auch dann noch zuverlässig funktionieren, wenn sämtliche Hilfsenergie an Bord ausgefallen ist. Ebenso darf ein kurzzeitiger, möglicherweise unkritischer Ausfall von Energie oder ein anderer einzelner Störeinfluss nicht zu einem unkontrollierten Schließen der Ventile führen. Der Grundaufbau sieht vor, dass die Bordversorgung von 115 – 230 VAC mit Hilfe einer batteriegepufferten Gleichstromversorgung auf 24 VDC umgesetzt wird. Sekundärseitig wird die Spannungsversorgung über eine Reihe von Auslöseschaltern mit Leuchtmelder verteilt, über welche die Ventilgruppen angeschlossen sind. Bei einer Betätigung der Auslöseschalter werden die Ventilauslöser angesteuert und lösen die Arretierung der geöffneten Ventile; die Ventile fallen zu. Ein besonderer Aspekt der elektrischen Systeme ist die verhältnismäßig einfache Integration einer umfassenden Systemüberwachungsfunktionalität. So unterliegen alle Versorgungskabel einer permanenten Überwachung, die innerhalb des Steuerschranks mittels eines Sammelstörungsmelders gewährleistet wird. Sollte ein Stecker nicht richtig sitzen oder ein Kabel beschädigt sein, wird eine Störungsmeldung generiert, die nach außen geführt und vor Ort als allgemeiner Maschinenalarm sowie im Maschinenkontrollraum oder Brücke sichtbar gemacht werden kann. Am Display des Sammelstörungsmelders kann dann direkt abgelesen werden, welche Leitung betroffen ist, sodass eine zielgerichtete Instandsetzung ermöglicht wird.

In gleicher Weise werden auch die zentralen Komponenten des Steuerschranks überwacht, was einen Vorteil gegenüber konventionellen Systemen bietet. Durch die bereits im Standard vorgesehenen zahlreichen Schnittstellen (inkl. USB-Anschluss) bieten sich vielfache Möglichkeiten einer einfachen Integration in das globale Fernsteuerungs- und Überwachungssystem an Bord.

Neben den Vorteilen einer platzsparenderen Installation im Vergleich z.B. zum pneumatischen System ist für Werften vor allen der Gesamtaufwand zur Installation und Inbetriebnahme ein vorteilhafter Aspekt.

Nicht selten werden für ein System 600 Meter Steuerleitung und mehr an Bord erforderlich. Es liegt auf der Hand, dass das Verlegen und die Inbetriebnahme, inkl. des Suchens von eventuellen fehlerhaften Verbindungen und (bei hydraulischen Systemen) dem

Entlüften, bei elektrischen Leitungen deutlich einfacher und günstiger ausfällt als bei hydraulischer bzw. pneumatischer Steuerleitung.

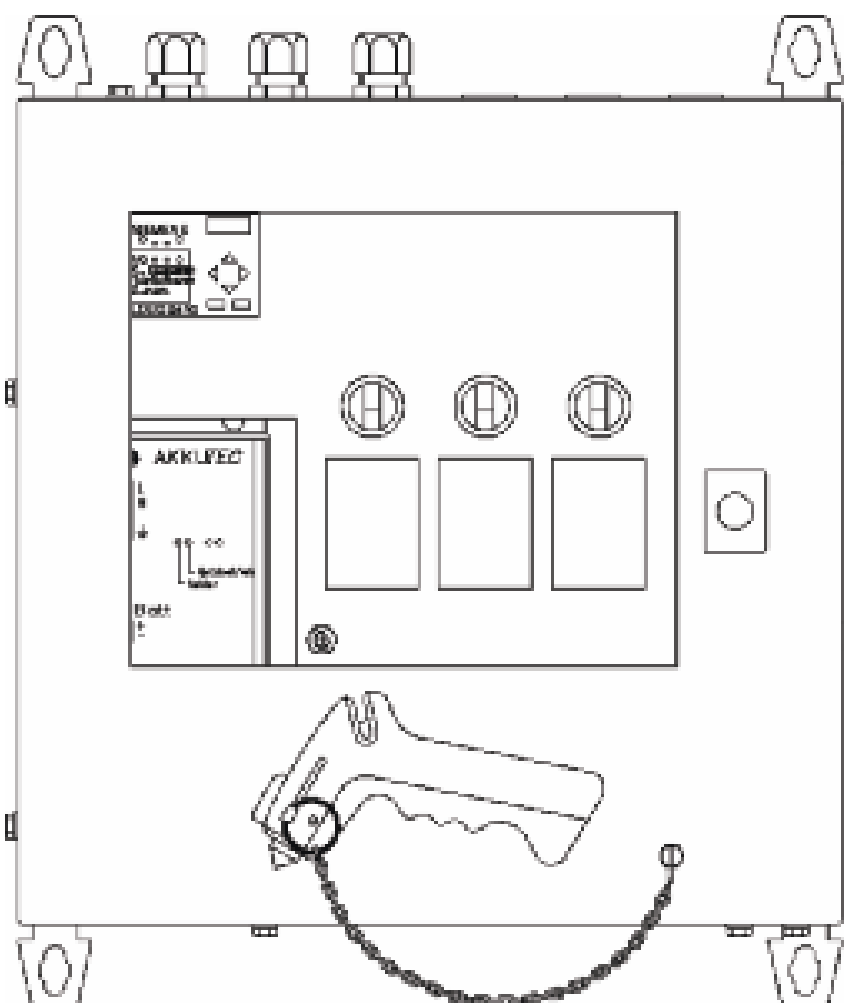
Nach mehrfachen Entwicklungsschleifen und eingehender Prüfung hat bereits der Germanische Lloyd in Form eines Type Approvals sein Einverständnis für den Einsatz dieser neuen Technik gegeben. Ebenfalls hat die flaggenstaatliche Autorität der Bundesrepublik Deutschland, die Seeberufsgenossenschaft, Ihre Zustimmung ausgedrückt. Eine Genehmigung durch weitere internationale Klassifikationsgesellschaften wird zeitnah angestrebt.

Die Firma Armaturen-Wolff ist überzeugt, dass Reedereien, Werften und Konstrukteure die Vorteile erkennen und mittelfristig auf diese neue Technologie setzen werden. Schiffe sind High-Tech-Produkte, da ist der Einsatz von technischen Innovationen unerlässlich. Diese Ansicht wird geteilt vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, das im Rahmen des Programms zur Förderung innovativer Technologien im Schiffbau deutsche Werften ggfs. mit erheblichen Anteilen der betreffenden Systemkosten unter-

stützt. Die Firma Armaturen-Wolff ist gerne bereit, Kunden bei einer entsprechenden Beantragung zu unterstützen.

Das Unternehmen Armaturen-Wolff mit Sitz in Hamburg ist weltweit anerkannter Hersteller von Qualitätsarmaturen für den Schiffbau- und Industriebereich. Gegründet im Jahre 1945 als Handelshaus für Armaturen wird das Unternehmen mittlerweile in zweiter und dritter Generation durch die Inhaber Familie Wolff geführt. Rund 30 Spezialisten aus Vertrieb, Fertigung und Konstruktion stehen den Kunden von Armaturen-Wolff über den gesamten Projektablauf hinweg zu Verfügung. Von der Beratung und Klärung technischer Möglichkeiten bis hin zum Erarbeiten von Sonderlösungen bietet Armaturen-Wolff alles aus einer Hand. Die Fertigung erfolgt direkt am Standort Hamburg und gezielt nach Kundenwünschen und Werfanforderungen. Darüber hinaus sorgt ein globales Netzwerk von Vertriebsbüros in 10 Ländern wie Griechenland, Großbritannien, Finnland, den USA sowie dem Nahen Osten für eine optimale Kundbetreuung auf der ganzen Welt.

www.Armaturen-Wolff.de



Steuerschränk für elektrische Schnellschlussventilanlagen

Betriebliche Leistungsfähigkeit deutlich erhöht

Duisburger Harbisch Schiffswerft investiert in eine neue Drehbank

Von Dipl. Ing. Volker Renner

Eine neue Drehbank; was bedeutet das schon? Für den im Duisburger Außenhafen angesiedelten Betrieb hat die neue Drehbank eine wesentliche betriebswirtschaftliche Bedeutung. Der Grund hierfür liegt in ihrer Größe, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit.

Rückblick

Das Unternehmen wurde bereits 1908 als Schmiedebetriebs von Hermann Harbisch gegründet. Nach dem 1. Weltkrieg übernahm der Sohn Heinrich Harbisch die Firma. Mit der Übernahme der Firma erfolgte die Ver-

legung des Betriebes zum heutigen Standort im Duisburger Außenhafen und dessen Vergrößerung. Gleichzeitig wurde durch den Bau einer kleinen Hellinganlage eine Umwandlung vom Schlosser- und Schmiedebetriebs zum Werftbetriebs durchgeführt.

Im Zuge der Sanierung des Außenhafens musste die Helling im Jahre 1968 den Uferspundwänden weichen. Damit war eine wesentlich Existenzvoraussetzung für einen Werftbetriebs nicht mehr gegeben. Heinrich Harbisch gab jedoch nicht auf. Als Ersatz für die Helling entschied er sich für den Bau des ersten Stevendocks in der Region. Dieses wurde nach seinen Konstrukti-

onsplänen im eigenen Betrieb gefertigt und noch 1968 in Betrieb genommen. Bereits 1973 erfolgte der Bau eines 2. Stevendocks und Ende 1991 wurde das 1. alte Dock gegen ein größeres und leistungsfähigeres Dock ersetzt.

1985 übernahm die Tochter Karin Wendt gemeinsam mit Ihrem Vater die Geschäftsleitung. Im Jahr 2000 verstarb der Vater und seit dieser Zeit führt Karin Wendt das Unternehmen in der 3. Generation. Unterstützt wird sie hierbei von ihrem Betriebsleiter und Mitgesellschafter Karl-Heinz Denecke. Im Frühjahr 2008 konnte die Harbisch-Werft auf ihr 100-jähriges Bestehen zurückblicken.



Schiffswellen- und Stevenrohrfertigung

Foto: Volker Renner

Produktionsschwerpunkte

Ein wesentlicher Schwerpunkt ist das Reparaturgeschäft für Schiffswellenanlagen, Propellerwechsel, Ruderanlagen, Bugruderanlagen und Anker. Darüber hinaus werden sämtliche Schlosser-, Rohrleitungs- und Schweißarbeiten angeboten.

Für diese Arbeiten stehen rund 15 Mitarbeitern und die bereits zuvor erwähnten 2 Stevendocks zur Verfügung. Hiermit lassen sich die Vor- und Hinterschiffe sämtlicher Binnen- und Küstenmotorschiffe sowie Schubboote bei jedem Wasserstand trocken legen.

Weiterhin verfügt der Betrieb über ein Schweißboot, sodass auch Arbeiten außerhalb des Werftbetriebes durchgeführt werden können, sowie über eine Dreherei, deren Leistungsfähigkeit mit der neuen Drehbank noch deutlich erhöht werden konnte, und eine gut ausgerüstete Schlosserei und Rohrschlosserei.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Neuanfertigung von Schiffswellenanlagen, Ruderanlagen und Anker. Dieses Geschäft hat sich, so Karin Wendt, in der Vergangenheit gut entwickelt. Als Beispiel nennt sie das vergleichsweise große Zulieferpaket an die Hogau Scheepsbouw BV, Waterhuizen, Holland, die gegenwärtig eine größere Serie von Binnenschiffsneubauten fertigt (siehe auch *Schiffahrt-online* Nr.6, Juni 2010, Seite 22 ff). Auch für diese Aktivitäten ist die neue Drehbank zum richtigen Zeitpunkt angeschafft worden.

Neue Drehbank

Auslöser für die verstärkten Überlegungen zur Anschaffung einer neuen Drehbank war Ende 2007 eine positive Betriebsentwicklung in Verbindung mit den sich abzeichnenden Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung und Instandhaltung der großen alten Drehbank.

Technische Daten der neuen Drehbank

Gesamte Länge	13 m
Gesamtgewicht	13 t
Drehlänge	10 m
Spitzenhöhe	410 mm
Antriebsleistung	18,5 kW – 1470 U/min

Die Bestellung einer Drehbank mit einer Drehlänge von 10 m an die Firma Meuser Maschinen, Gründau/Hessen, erfolgte im Frühjahr 2008, die Lieferung war für En-



Montage der neuen Drehbank

de 2008 geplant. Möglicherweise war es der nicht vorhersehbare weltweiten Wirtschaftskrise oder auch der mit einer Drehlänge von 10 m als Sonderausführung einzustufenden Maschine zu verdanken, dass sich die Auslieferung bis zum Sommer 2009 hinzog, d.h. in eine Zeit, in der große Bereiche des Maschinenbaus mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten. Diese Talsohle konnte Karin Wendt ohne die Freisetzung von Mitarbeitern überwinden. Inzwischen hat sich die Beschäftigungssituation bei der Fertigung von Neubauteilen

normalisiert und die neue Drehbank bestens bewährt.

Mit der nicht alltäglichen Drehlänge gehört die Harbisch Schiffswerft nun zu den wenigen Betrieben, die in der Lage sind, Wellenanlagen bis 10 m zu fertigen oder zu reparieren. Damit wird, bis auf wenige Ausnahmen, der Markt für sämtliche Motor-Binnenschiffe und Binnen-Seeschiffe abgedeckt.

Im Bereich der Reparatur hat sich im Prinzip nichts geändert. Hier geht es, wie schon immer und nicht zu beeinflussen, in kurzen zeitlichen Abständen, berauf und bergab. ■



Anker mit hoher Haltekraft und Doppelruder

Fotos (2): Harbisch Werft

SMM 2010 und Financial Times Deutschland zeigen Herausforderungen, Chancen und Lösungen

„Ship Finance Forum“ - Die Zukunft der Schiffsfiananzierung

Schiffsfiananzierungen sind neben Umweltschutz und Offshoretechnik Themen-schwerpunkte der SMM 2010. Auftakt und erster Höhepunkt im Rahmenprogramm der Weltleitmesse der internationalen Schiffbau-industrie ist das Ship Finance Forum, das am 6. September, dem Vortag des ersten Messtages, stattfindet.

Die SMM 2010 öffnet am 7. September für vier Tage auf dem Hamburger Messegelände ihre Tore für rund 2.000 Aussteller aus 60 Ländern, die den mehr als 50.000 Fachbesuchern aus allen fünf Kontinenten die neuesten Technologie- und Serviceentwicklungen rund um Schiffbau- und Meerestechnik präsentieren.

Flexible Fiananzierungen

Das bereits zum dritten Mal von der Financial Times Deutschland (FTD) und der Hamburg Messe und Congress GmbH (HMC) ausgerichtete, englischsprachige Ship Finance Forum steht in diesem Jahr unter dem Generalthema „The Future of Ship Finance – Crises and Chances“. Gerade die abklingenden Turbulenzen der globalen Finanzmärkte haben viele Schiffbau- und Schiffbauzulieferunternehmen durch versiegende Kreditflüsse in Bedrängnis gebracht. Eine Erkenntnis nach der Krise: nicht allein Qualität, Technologie und Know-how entscheiden über die Auftragsvergabe, sondern immer häufiger auch die Form der Fiananzierung. „Im globalen Schiffbaupmarkt wird die Schiffsfiananzierung zu einem immer wichtigeren Wettbewerbsfaktor. Daher ist das Ship Finance Forum gerade nach der überwundenen Krise eine der bedeutendsten Veranstaltungen der SMM 2010“, konstatiert Peter Bergleiter, SMM-Projektleiter bei HMC. Albrecht von Arnswaldt, Verlagsleiter G+J Wirtschaftsmedien, zu der die Financial Times Deutschland gehört, ergänzt: „In der maritimen Branche sind heute angesichts der weltweiten Überkapazitäten und sich nur langsam erholenden Frachtraten kreative und flexible Fiananzierungslösungen gefragt. Hamburg mit seinen Banken, Emissionshäusern und Schiffsinvestoren hat einen Ruf als

weltweit führender Platz für Schiffsfiananzierung zu verteidigen. Und das tun wir mit dem Ship Finance Forum.“

Renommierte Referenten

Die von den Veranstaltern gewonnenen, international renommierten Referenten aus maritimen Branchen und aus der Finanzwelt stärken die Kompetenz der Hansestadt. Moderiert von Herbert Fromme, Korrespondent von Lloyd's List und der Financial Times Deutschland, diskutieren die Experten mit den Teilnehmern aus der internationalen Schiffbau-, Schifffahrts- und Finanzindustrie alle derzeit relevanten Themen.

Unter der Überschrift „Gewinner und Verlierer – Schiffsfiananzierung nach der Krise“ werden Dr. Martin Stopford, Geschäftsführer des britischen Branchendienstes Clarkson Research, und Torsten Temp, der im Vorstand der HSH Nordbank für die Marktbereiche Shipping, Transport und Energy zuständig ist, mit ihren Beiträgen das Themenfeld für die Panel-Diskussion abstecken. Stopford gibt einen Ausblick auf die Entwicklung des Schiffbaupmarkts. Der HSH-Vorstand referiert über „Die Zukunft der Schiffsfiananzierung – Zurück zu den Wurzeln?“. Statements liefern ebenfalls Klaus Stoltenberg, bei der Nord LB Leiter Flugzeug- und Schiffsfiananzierung, Nicholas Teller, CEO der E.R. Capital Holding, Dr. Torsten Teichert, Vorstandsvorsitzender Lloyd Fonds, und Werner Lüken, Vorstandsvorsitzender des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) und bis Mai dieses Jahres Geschäftsführer der Lloyd Werft Bremerhaven.

KG-Modell

Mit den Zukunftschancen des sogenannten KG-Modells, dem in Deutschland dominierenden Konzept zur Eigenkapitalbeschaffung, befasst sich Reiner Seelheim, CEO Nordcapital und Vorstandsmitglied der E.R. Capital Holding, zusammen mit Alexander Betz, Vorstandsmitglied des Emissionshauses MPC Capital, Tobias König, geschäftsführender Gesellschafter von König & Cie., und Dietrich Tamke, Geschäftsführer

und Inhaber der Reederei Transeske. Angesichts neuer Rahmenbedingungen diskutiert die Runde die Überlebenschancen des Modells und neue Lösungswege für die Fiananzierung. Darum geht es auch im dritten Programmpunkt „Bad Banks für Schiffe – Welche Rettungspläne helfen wirklich?“ Zu diesem Thema präsentiert Sander Schakelaar, Direktor der JR Shipping, als Fallbeispiel die Restrukturierungsmaßnahmen, mit denen er die niederländische Container-Feeder-Reederei aus der Krise führte. Ob der Staat auch im maritimen Sektor als Retter auftreten sollte, wie in der Vergangenheit bei manchen sogenannten systemrelevanten Banken, dürfte unter den Panel-Experten sicherlich kontrovers diskutiert werden.

Impulsreferate

Gespannt dürfen die Teilnehmer des Ship Finance Forums insbesondere auf den Beitrag von Hans-Joachim Otto sein, der als Maritimer Koordinator und Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie die Bundesregierung vertritt. Impulsreferate liefern zu diesem Themenkomplex auch Dr. Uwe-Carsten Wiebers, Direktor Schiffsfiananzierung bei der KfW IPEX-Bank, Thomas Rehder, Geschäftsführer der Reederei Carsten Rehder und Steve Hanrahan, Direktor der Ocean Shipping Consultants Ltd. aus Chertsey in England.

2000 Unternehmen auf der SMM

Zur SMM 2010 werden mehr als 2000 Unternehmen aus 60 Nationen die neuesten Entwicklungen aus allen Bereichen der maritimen Industrie präsentieren. Zur führenden Messe der globalen Schiffbauindustrie werden mehr als 50.000 Fachbesucher aus über 100 Ländern erwartet.

Anlässlich der SMM 2010 findet am 7. und 8. September 2010 erstmalig der global maritime environmental congress (gmec) 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. www.gmec-hamburg.com

Das ausführliche Programm des Ship Finance Forum kann auf der SMM-website www.smm-hamburg.com eingesehen werden. ■

VDMA: Chance zur Normalität - deutsche Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie blickt mutig in die Zukunft

Die Jahre 2011 und 2012 werden zur Bewährungsprobe

„2010 finden wir weltweit neue Kunden in Nischen, an die in der Boomphase nicht zu denken war. Das ist jetzt überlebenswichtig, da sich die Branche derzeit in schwerem Fahrwasser befindet“, berichtet Dr. Alexander Nürnberg, Vorstandsvorsitzender der VDMA Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie anlässlich der Pressekonferenz des Verbandes in Hamburg. „2009 hatten wir noch genug Arbeit trotz des eingebrochenen Auftragseingangs. Deshalb war es uns möglich, den Personalstand auf hohem Niveau zu halten. Wir hoffen auf eine langsame Erholung der Auftragslage im Weltschiffbau.“

Umsatz sank 2009 um 7,7 Prozent auf 11,9 Milliarden Euro

Die deutschen Schiffbau- und Offshore-Zulieferer erwirtschafteten 2009 mit ihren 72.000 Mitarbeitern einen Umsatz von 11,9 Mrd. Euro. Das bedeutet ein Minus von 7,7 Prozent zum Vorjahr. Die Exportquote lag bei 75 Prozent. Die Auslastung in der Produktion ist jetzt deutlich zurück gegangen. Die Durchlaufzeiten bei den Schiffbau- und Offshore-Zulieferern liegen im Schnitt bei einem Jahr. Daher wird es auch bei einem Wiederanziehen der Auftragseingänge einige Zeit dauern, bis die Produktion ihre optimale Auslastung wieder erreicht. Das Offshore-Zuliefergeschäft war von dem Umsatz-Rückgang nicht betroffen, hier setzte sich das Wachstum der letzten Jahre fast unvermindert fort.

Starker Rückgang der Auftragseingänge gefährdet Arbeit der kommenden Jahre

Nach dem dramatischen Rückgang der Schiffbauaufträge ab Oktober 2008 brachen im Jahr 2009 für die Zulieferindustrie die Auftragseingänge um 29 Prozent ein. Auch in 2010 bleibt die Auftragslage für die Zulieferindustrie noch schwach, auch wenn auf Seiten der Reeder schon eine steigende Tendenz bei Neuprojekten und Retrofit-Investitionen sichtbar wird.

Chancen in neuen Exportmärkten

Aufgrund der weiterhin geringen Auftragsneigung in den angestammten Märkten haben die Unternehmen der Schiffbau- und

Offshore-Zulieferindustrie einen Schwerpunkt auf die Erschließung neuer Exportmärkte gesetzt. Die im Jahr 2009 durchgeführten VDMA Delegationsreisen haben erste Früchte getragen und werden in 2010 und 2011 gezielt weiter fortgeführt.

Neben den dominierenden drei asiatischen Schiffbaunationen China, Korea und Japan rücken neue Schiffbauländer, wie Indien und Brasilien, in den Vordergrund: 2009 wurden weltweit 1.599 Seeschiffe bestellt (Vorjahr: 2.928), davon 605 (951) in China, 281 (510) in Japan, 140 (557) in Südkorea und 89 (209) Schiffe in der EU-27, davon nur sieben (34) in Deutschland. Der Auftragsbestand an Schiffen weltweit war im vergangenen Jahr erstmals deutlich von 11.341 Schiffen auf 9.226 zurückgegangen.

China weiterhin größter Auslandsmarkt

Die Auslandsgeschäfte der deutschen Zulieferer verteilen sich 2009 dementsprechend zu 36 Prozent auf Asien und nur noch 32 Prozent auf das europäische Ausland. China ist größter Auslandsmarkt mit gut 20 Prozent der Exporte gefolgt von Korea mit 12 Prozent.

Sehr genau beobachtet die Branche die Bestrebungen in Asien, ihre eigene Zulieferindustrie auszubauen. Ziel deutscher Zulieferer muss es deshalb sein, den vorhandenen Vorsprung im technischen und logistischen Bereich zu halten und weiter auszubauen.

Offshore - Wie geht es weiter?

Das seit mehreren Jahren zunehmende Engagement der deutschen Zulieferer im Bereich der Offshore-Öl- und Gas-Industrie wird auch nach der Katastrophe im Golf von Me-

xico weiter wachsen. Da ist sich Christoph Daum, Menck GmbH in Kaltenkirchen, sehr sicher. „Der Bedarf an hochwertigem und zuverlässigem Equipment ist groß. Verfügbarkeit und hohe Umwelt- und Sicherheitsstandards sind hier entscheidende Wettbewerbsvorteile deutscher Unternehmen.“

Energieeffizienz ist deutsches Kern-Know-how

Ein weiterer Schwerpunkt der deutschen Zulieferindustrie ist der energie- und kostensparende und gleichzeitig umweltschonende Betrieb von Schiffen und Offshore-Anlagen. Hier hat die deutsche Hightech-Industrie einen hervorragenden Ruf durch ihren technologischen Vorsprung zu verteidigen. „Die Entwicklungen am Antriebsstrang sind hier ein gutes Beispiel“, kommentiert Klaus Deleroi, MAN Diesel & Turbo SE, Augsburg, „denn nur Systemführer werden das Gesamtoptimum unter Berücksichtigung der Produktion, der Lebenserwartung und der Servicefreundlichkeit erreichen können. Dieses Optimum verschafft dem Kunden den entscheidenden Vorteil in Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Umwelt.“ Hier wächst ein interessantes Geschäftsfeld auch für die Nachrüstung von älteren Schiffen, um deren Effizienz und Umwelttauglichkeit sofort zu steigern.

Hohe Flexibilitätsanforderungen an Unternehmen und Mitarbeiter

Die derzeitige Mitarbeiterzahl wird voraussichtlich in 2010 nicht zu halten sein. Die Branche wird versuchen, über fluktuationsbedingte Abgänge die notwendige Anpassung zu realisieren.

„Die Jahre 2011 und 2012 werden zur Bewährungsprobe für unsere Branche“, prophezeit Dr. Bernd Sitte, Sitte GmbH & Co., Bramstedt. ■

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.**

Über 1.000 Besucher beim Tag der Offenen Tür im Schiffer-Berufs-Kolleg in Duisburg-Homberg

MTU-Schiffsdiesel war der Hingucker schlechthin

Auf großes Interesse stieß der Tag der Offenen Tür am 26. Juni 2010 im Duisburg-Homberger Schiffer-Berufskolleg (SBK) RHEIN. Schulleiter Hans-Günter Portmann und sein Team aus Lehrern, Schiffsjungen und einem Schiffsmädchen zählten über 1000 Besucher. Besondere Anziehungspunkte waren dabei der für die Schifferausbildung neuinstallierte MTU-Schiffsdiesel

8V 4000 M60 (880 PS bzw. rund 1.200 kW) und der Fahrsimulator. Mit Hilfe dieses Dieselmotors und des zugehörigen Motor-managements lernen die Schüler, wie Motorendaten ausgelesen und interpretiert sowie Fehler im System gefunden werden können. Passend zu dieser Anlage erhielt das Schiffer-Berufskolleg von der Friedrichshafener MTU einen kompletten Simulationsstand, der alle Vorbereitungen sowie den virtuellen Start des Dieselmotors veranschaulicht und verstehen hilft. „Wir haben viel Lob geerntet und werden den Tag der Offenen Tür deshalb auch im nächsten Jahr wiederholen.“, verspricht Portmann. ■



Im Hof des Schulgebäudes unterweist eine Mutter ihren etwas misstrauischen Sohn im Feuerlöschen.

Fotos: F. Barg



Kl. Foto links:

Schiffsmädchen Eva Zwiehoff (19 Jahre, 3. Lehrjahr, WSA Duisburg-Meiderich) weist eine Besucherin in die Nutzung des Flachwasserfahrsimulators ein. Großes Foto: Auf Kollisionskurs mit einem Auto-feeder und einem Containerschiff.



Details zum MTU-Motor erläuterten die Schiffsjungen Tim Bendisch (20 Jahre, 2. Lehrjahr, MS „Willi Raab“) und Christian Bischof (25 Jahre, 3. Lehrjahr, MS „EuroShipping 1)



SBK-Lehrer Gregor van den Boom, im Schiffer-Berufskolleg u.a. zuständig für die Fächer Maschinen- und Gerätetechnik, Motorentechnik und Technische Mathematik, nimmt Einstellungen für den neuen Motor vor.

Terex Fuchs-Umschlagmaschinen beeindruckten während der Kiesel-Technologietage Nord 2010 in Lingen rund 1000 Gäste

„Better handling“ nicht nur als Demo

Rund 1000 Gäste besuchten die Kiesel Technologietage Nord 2010 in Lingen und zeigten sich beeindruckt von der Kiesel-Niederlassung. Gemäß dem Kiesel-Slogan „better handling“ wurde sowohl bei der Maschinenausstellung als auch in den live-Demos der Fokus auf Systemlösungen gelegt. Eingebunden in ein Gesamtkonzept fungieren die Maschinen als multifunktionale Geräteträger bieten damit ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit.

Neben Bau- und Umschlagmaschinen von Hitachi präsentierte Kiesel auf den Technologietagen Nord 2010 sein umfangreiches Service- und Dienstleistungsprogramm, denn so variabel und umfangreich wie das Kiesel Maschinenangebot, so variabel sind auch die ergänzenden Dienstleistungspakete, die dank des flächendeckenden Kiesel Service- und Vertriebsnetzes bundesweit verfügbar sind. Alles aus einer Hand lautet die Devise - ob Finanzierung, Produktentwicklung, Vermietung, FullService-Angebote, Ersatzgeräte-Garantie, 24h-Industrieservice oder IT-Serviceleistungen. Die Kiesel Nie-

derlassung in Lingen mit rund 25.000 m² Fläche, großzügigen Verwaltungsgebäuden und Werkstatthallen bietet für solch eine Veranstaltung optimale Voraussetzungen.

Maschinen Live im Einsatz

Besonders hohen Anklang fanden die beiden Demonstrations-Flächen: Im Bereich Umschlag zeigten zwei Terex Fuchs Maschinen ihre Leistungsfähigkeit. Ausgestattet mit Fuchs Quick Connect bzw. Genesis Quick Connect sind sie die multifunktionalen und robusten Umschlagmeister. Neben Terex Fuchs, für die Kiesel in neun Ländern Exklusivpartner ist, wird das Umschlagangebot durch Großmaschinen von Mantsinen ergänzt, die besonders im Hafenbereich zum Einsatz kommen.

Wie flexibel Hitachi Baumaschinen einsetzbar sind, wurde auf der zweiten Aktionsfläche eindrucksvoll unter Beweis gestellt: Vom Minibagger über Mobilbagger bis hin zum großen Kettenbagger – ausgestattet mit vollhydraulischen Schnellwechselsystemen kann spielend leicht, von der Kabine aus

das Anbauwerkzeug in Sekundenschnelle gewechselt werden. Damit ist ohne großen Aufwand ein optimaler, effizienter Maschineneinsatz möglich und die Werkzeuge werden durch den richtigen Einsatz geschont.

Komplettlösungen

Schon seit vielen Jahren konzentriert sich Kiesel auf die Entwicklung von Branchen-Systemlösungen und Kunden-Speziallösungen. Denn aus der richtigen Kombination hochwertiger Maschinen mit Ausrüstungsoptionen, Schnellwechslern und Anbaugeräten entstehen wirtschaftliche und effiziente Systemlösungen. Dementsprechend zeigten auch zahlreiche Kiesel-Systempartner wie Allu, Bema, Dappen, Darda, Demarec, Genesis, HGT, Intermercato, Lehnhoff, MB Crusher, MSP, MTB, OilQuick u.v.m. ihr Leistungsspektrum.

Das Kiesel Team aus Verkaufsrepräsentanten, Anwendungstechnikern und Produktentwicklern erarbeitet gemeinsam mit den Systempartnern individuelle Lösungen, die auf die Anforderungen des jeweiligen Kunden abgestimmt sind. ■



Für den Materialumschlag bietet Kiesel verschiedene Systemlösungen, die den harten Anforderungen des Umschlags gerecht werden und damit die Umschlagsleistung optimieren



Der Basler Hafen Kleinhüningen

Ohne Alternativstandorte dürfen keine Hafenflächen aufgegeben werden

Entwicklungspläne für Basler Hafenareale

Der Basler Regierungsrat (Kantonsregierung) und die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) haben die Pläne für die weitere Entwicklung der Basler Hafenareale Klybeck und Kleinhüningen vorgestellt. Die wichtigste Forderung der Hafenwirtschaft ist erfüllt: Kein Wegfall von Umschlagsflächen ohne geeignete Alternativ-Areale. Die weitere Konkretisierung dieser Vorhaben wird durch die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt (SVS) und die Hafenwirtschaft aber aufmerksam verfolgt.

Die jetzt vorgestellten Absichten sind ein klares Bekenntnis der Basler Exekutive (Regierungsrat) zu einem starken und leistungsfähigen Hafen. Dies ist zu begrüßen, stellt die Rheinschifffahrt doch einen bedeutenden Träger der wirtschaftlichen Landesversorgung der schweizerischen Eidgenossenschaft dar. Die weiteren Schritte zur Verwirklichung dieser Konzepte sollen mit der Basler Hafenwirtschaft sorgfältig abgestimmt werden. Die vorgestellten Projekte zeigen eine adäquate Zeitperspektive. Von

der aktuellen wirtschaftlichen Lage sind die regierungsrätlichen Absichten nicht beeinflusst - im Gegenteil der Fokus ist zu Recht auf die Zukunft gestellt. Speziell im Containerverkehr ist weiterhin ein enormer Mengenzuwachs auf den Binnenwasserstrassen zu erwarten. Für diesen Verkehrsbereich sind deshalb unbedingt geeignete Infrastrukturen bereit zu stellen. Mit dem Bekenntnis zum Hafen und den vorgestellten Projektskizzen erfüllt die staatliche Planung die wichtigste Forderung der betroffenen Firmen: Keine Hafenflächen aufgeben, ohne nicht passende Alternativstandorte zur Verfügung zu stellen.

Es wird daran erinnert, dass allein die Planung des Hafens Rotterdam in den nächsten dreissig Jahren eine Verdoppelung bis Verdreifachung des Containerverkehrs in die Hinterlandhäfen vorsieht. Auch die Häfen am Oberrhein werden daher enorme Herausforderungen meistern müssen.

Hans-Peter Hadorn, Direktor der SRH, Basel hat dazu ergänzend mitgeteilt: „Für die SRH

bedeutet der heutige Tag ein Meilenstein in der Hafenentwicklung: Nun ist erreicht, dass eine städtebauliche Arealentwicklung am Basler Klybeck-Ufer und am Westquai, wo die Baurechte (Erbrecht) für Hafennutzung gemäss einem 1999 getroffenen Entscheid des Regierungsrats Basel-Stadt 2029 auslaufen werden. Dies ist nur unter der Voraussetzung der Hafenentwicklung, bzw. der Evaluation und Realisierung von Ersatzstandorten für die Hafenlogistik am Westquai möglich.

Mit der gemeinsamen Strategie für die Hafen- und Stadtentwicklung zwischen dem Kanton Basel-Stadt und den SRH ist es nun gelungen, die Zukunft der Hafenlogistik im Hafen Basel-Kleinhüningen zu sichern. Auch wenn sie mittel- und längerfristig (bis 2029) den Westquai (die übrige Hafenlogistik bleibt an Ort) verlassen muss, wird für sie eine Ersatzlösung mit Unterstützung durch den Kanton Basel-Stadt sichergestellt. Dies war bis anhin so konkret, politisch nicht abgesichert.“ JCA ■

Transportaufkommen um 10,5 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen

Neckarverkehr im Aufwind

Das Wasser und Schifffahrtsamt Heidelberg veröffentlichte die aktuellen Verkehrszahlen zum ersten Halbjahr 2010 für die Bundeswasserstraße Neckar. Danach wurden in den ersten 6 Monaten 3,611 Mio. Tonnen Fracht transportiert. Damit ist der Vorjahresverlust aus dem Krisenjahr 2009 schon mehr als kompensiert.

„Bis Ende Juni transportierte die Neckarschifffahrt rd. 343.000 Tonnen mehr an Fracht als im Vorjahreszeitraum“, so Jörg Huber, der Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Heidelberg.

Die Wasserstraße Neckar hat somit die streckenweise überfüllten Autobahnen A6, A8 und A81 um rd. 1.000 LKW pro Tag entlastet und trägt somit erheblich zu einer Reduzierung des CO₂-Ausstosses im Transportwesen bei. Ein Frachtschiff benötigt nur – des spezifischen Energiebedarfes zum Transport von einer Tonne Ladung gegenüber einem LKW.

Die größten Transportzuwächse waren in den Monaten Mai (+31 Prozent) und Juni (+36 Prozent) zu verzeichnen. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahreszeitraum ist

vor allem auf den Zuwachs bei den Salztransporten (+24 Prozent) zurückzuführen. Positiv entwickelt sich auch wieder der Containerverkehr am Neckar. Mit einem Plus um 6 Prozent ist auch hier ein deutlicher Aufwärtstrend zu verzeichnen. „Ich bin zuversichtlich, dass bis zum Jahresende die Transporte weiter zunehmen und das Niveau vor der Finanzkrise in Höhe von 7-8 Mio. Tonnen erreicht wird“, so Huber weiter.

Die Wasser- und Schifffahrtsämter Heidelberg und Stuttgart betreiben und unterhalten am Neckar zwischen Mannheim und Plochingen 27 Staustufen mit einem Anlagevermögen von rd. 2,5 Mrd. Euro. Die Bereitstellung der Infrastrukturkomponente Wasserstraße leistet für die Wirtschaft in Baden-Württemberg einen bedeutenden Beitrag und sichert somit Arbeitsmöglichkeiten und -plätze. Der Verkehrsträger Neckar hat großen Einfluss auf die Entwicklung von etwa 70 Städten und Gemeinden. Insbesondere für die Landeshauptstadt und die Oberzentren Mannheim, Heidelberg, Heilbronn und Tübingen/Reutlingen stellt der Neckar einen nicht zu vernachlässigenden Wirtschaftsfaktor dar. Im Einzugsbereich

des Neckars leben etwa ein Fünftel der Einwohner Baden-Württembergs und rund 30 Prozent des Bruttoinlandproduktes werden in diesem Raum erwirtschaftet. „Ein neuer Arbeitsplatz im Hafen schafft 4 Arbeitsplätze in der jeweiligen Region. Allein dies zeigt die landespolitische Dimension der Binnenschifffahrt“, so Hafendirektor Eberhard Weiß vom Hafen Plochingen.

Am Neckar werden die Schleusen verlängert und die alten Schifffahrtsanlagen modernisiert, um künftig auch größeren Schiffen die Möglichkeit zu eröffnen, die Neckarhäfen Heilbronn, Stuttgart und Plochingen zu erreichen. Im Zuge dieser Maßnahmen werden auch Fischaufstiegsanlagen an den Staustufen geplant, um die Fischdurchgängigkeit wieder herzustellen.

Zu der wirtschaftlichen Relevanz als Verkehrsträger hat der Neckar vor allem eine ökologische Funktion als Lebensraum für Fische und Kleintiere. Das System Schiff-Wasserstraße ist mehr als ein Transportweg: Es steht für Lebensraum, Naherholung, Freizeit und Gewinnung von CO₂-neutraler Energie durch Wasserkraftwerke. ■



MS „Stadt Heilbronn“ der Reederei Schwaben bei der Ausfahrt aus der Schleuse Guttenbach

Imagefilm zu Logistikberufen

Hamburger Initiative wirbt um Logistik-Nachwuchs

Die Krise hat den Fachkräftemangel in der Logistik nur verschoben, qualifizierter Nachwuchs wird weiterhin gesucht. Bei vielen Menschen besteht nach wie vor das Vorurteil, der Beruf des Logistikers hat nur mit Fahren, Heben oder Tragen zu tun. Um mit diesem Image aufzuräumen, hat die Logistik-Initiative Hamburg jetzt einen Film zur Berufsorientierung gedreht. Mit ihm soll vor allem Schülern in der Phase ihrer Berufsorientierung ein realistisches Bild der Branche vorgestellt werden. Denn hier ist heute fachliches Know-How mehr gefragt als körperliche Arbeit. Der Film wird weiterführenden Schulen zur Verfügung gestellt und kann von allen Interessierten gegen eine Schutzgebühr von 15 Euro bei der Logistik-Initiative Hamburg per Fax: 040/22 70 19 – 29 oder online unter info@hamburg-logistik.net bestellt werden.

Hamburg und seine Metropolregion ist nicht nur die Logistik-Drehscheibe Nordeuropas, sondern auch ein Zentrum der logistischen Aus- und Weiterbildung. Mit dem Film der Logistik-Initiative Hamburg sollen sowohl Schüler selbst, aber auch Multiplikatoren wie Lehrer, Eltern und Berufsberater angesprochen werden. Ebenso Praktiker aus der Logistik, die gerne die Begeisterung für ihren Beruf weitergeben wollen. Die Logistik-Initiative Hamburg möchte nicht nur die Zukunftsperspektive und den Erfolg des Logistikstandortes Hamburg durch qualifiziertes Personal sichern, sondern vor allem jungen Menschen eine Orientierung für die richtige Wahl eines Berufes geben, der sie ein Leben lang begleiten wird. Der Film wird den weiterführenden Schulen zur Verfügung gestellt und kann von allen Interessierten gegen eine Schutzgebühr von 15 Euro bei der Logistik-Initiative Hamburg, Fax: 040/22 70 19 – 29 oder online unter

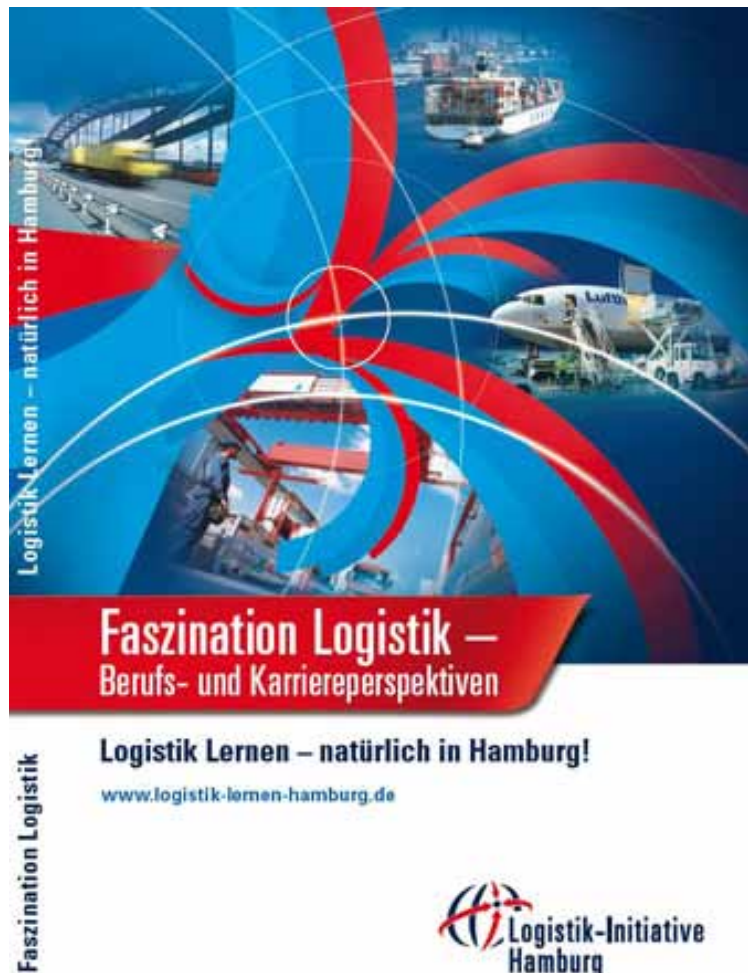
info@hamburg-logistik.net bestellt werden. Auch die Internetseite www.logistik-lernen-hamburg.de bietet eine umfangreiche Übersicht über die logistikbezogenen Studienangebote und die vielfältigen Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten in der Metropolregion. Zudem wird hier eine Kurzversion des Films zur Berufsorientierung gezeigt. Der Film ist ein weiterer Beitrag der Logistik-Initiative Hamburg zur Berufsorientierung junger Menschen. Neben umfangreichen

dienstleistung oder Fachkraft für Lagerlogistik mit ihren verschiedenen Aufstiegsfortbildungen über den Schiffsplaner oder Containerbrückenfahrer bis hin zum international ausgerichteten Logistik-Manager. Das zeigt auch der 15-minütige Film, der in Hamburger Unternehmen gedreht wurde. Auszubildende und Mitarbeiter Hamburger Unternehmen stellen ihre Arbeitsplätze in ihrer ganzen Vielfalt vor.

Durch die zunehmend komplexeren Strukturen in der Logistik verbessern sich vor allem die Chancen für Akademiker. Die Bundesvereinigung Logistik (BVL) spricht von bis zu 5.000 fehlenden Logistik-Akademikern pro Jahr. Für den Logistik-Führungsnachwuchs ist also auch ein Logistik-Studium in Hamburg ein guter Start ins Berufsleben.

An zwölf verschiedenen Institutionen und Hochschulen können sich Jungakademiker in Studiengängen wie „International Business and Logistics“ oder „Logistics Management“ auf ihre berufliche Karriere vorbereiten. Studierende in einem dualen Studiengang berichten in dem Film genauso wie eine Studentin aus einem international ausgerichteten Studienangebot, dass ausschließlich auf Englisch angeboten wird.

Daneben zeigt der Film auch Wege für Berufstätige auf. Denn es gibt immer mehr Möglichkeiten, mit gezielten Zusatzqualifikationen dem eigenen Job eine neue Richtung zu geben und sich für einen weiteren Karriereschritt vorzubereiten. So kann etwa in elf Wochen die Zusatzqualifikation zum Containerbrückenfahrer erworben werden, Berufskraftfahrer in Hamburg werden mit Blick auf zukünftige Anforderungen wegweisend qualifiziert. Die Logistik-Initiative Hamburg hat z. B. in Zusammenarbeit mit dem Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V. die bundesweit einzigartige Weiterbildung zum ConTrucker entwickelt. Mit dem Kurs bilden sich Fahrer zu Spezialisten im Containertransport weiter und steigern dadurch ihre Chancen auf dem Arbeitsmarkt. ■



Europäische Kommission schlägt gemeinsame Einreise- und Aufenthaltsbedingungen für Saisonarbeitnehmer vor

Richtlinienvorschlag für Drittlandsangehörige

Die Europäische Kommission hat heute einen Vorschlag für eine Richtlinie zur saisonalen Beschäftigung präsentiert. Mit der Richtlinie soll ein gemeinsames Verfahren für die Einreise und den Aufenthalt von Saisonarbeitern aus Drittländern eingerichtet werden. Ein weiterer Zweck der Richtlinie besteht darin, die Rechte von Saisonarbeitern festzuschreiben.

„Die Arbeitgeber in der EU sind zunehmend auf die Mithilfe von Menschen aus Nicht-EU-Ländern angewiesen, die in der Landwirtschaft, im Gartenbau und im Fremdenverkehrsgewerbe saisonale Tätigkeiten verrichten, da immer weniger Arbeitnehmer aus der EU für derartige Arbeiten zur Verfügung stehen. Wir müssen den Saisonarbeitern, die sich häufig in einer prekären Situation befinden, bessere Bedingungen und einen sicheren rechtlichen Status bieten,

um sie vor Ausbeutung zu schützen. Genau dies tut die Richtlinie, und ich bin zuversichtlich, dass der heutige Vorschlag zu einer besseren Steuerung der saisonalen Migrationsströme beiträgt“, so Innenkommissarin Cecilia Malmström. Der Richtlinienvorschlag betrifft Drittstaatsangehörige, die in der EU einer saisonalen Beschäftigung nachgehen wollen. Voraussetzung für die Beschäftigung soll sein, dass zwischen dem Saisonarbeitnehmer aus dem Drittstaat und dem in der EU niedergelassenen Arbeitgeber direkt ein oder mehrere befristete Arbeitsverträge geschlossen werden.

Der Richtlinienvorschlag sieht ein spezielles Verfahren für die Einreise und den Aufenthalt von Saisonarbeitern aus Drittstaaten vor und legt deren Rechte fest; gleichzeitig werden Anreize geschaffen, um zu verhindern, dass

aus einem befristeten Aufenthalt ein Daueraufenthalt wird.

Die Kernpunkte des Vorschlags sind:

- ein vereinfachtes Verfahren für die Zulassung von Saisonarbeitern aus Drittstaaten auf der Grundlage gemeinsamer Definitionen und Kriterien wie etwa das Vorhandensein eines Arbeitsvertrags oder eines verbindlichen Beschäftigungsangebots, in dem ein bestimmtes Entgelt festgelegt ist
- die Festlegung einer für die gesamte EU einheitlichen Höchstdauer für Saisonarbeit (sechs Monate pro Kalenderjahr)
- die Möglichkeit einer Mehrfach-Erlaubnis für Saisonarbeiter für maximal drei Jahre oder eines vereinfachten Wiedereinreiseverfahrens in aufeinanderfolgenden Saisons
- Regelung der Arbeitsbedingungen für Saisonarbeiter
- Gleichstellung von Saisonarbeitern mit inländischen Arbeitnehmern in Bezug auf bestimmte Rechte (Vereinigungsfreiheit sowie Recht auf Mitgliedschaft in einer Arbeitnehmerorganisation, Empfang von Sozialleistungen, Erwerb einkommensabhängiger gesetzlicher Rentenansprüche, Zugang zu Waren und Dienstleistungen usw.)
- Fortbestand der Möglichkeit einer Arbeitsmarktpflichtprüfung durch die EU-Mitgliedstaaten und der Festlegung von Saisonarbeiterquoten: der Vorschlag schafft keinen Anspruch auf Bewilligung der Saisonarbeit.

Hintergrund

Der Vorschlag ist Teil eines umfassenden Maßnahmenpakets, das im Strategischen Plan zur legalen Zuwanderung aus dem Jahr 2005 enthalten ist und das in dem vom Europäischen Rat im Dezember 2009 angenommenen Stockholmer Programm aufgegriffen wird. In der Europäischen Union herrscht ein struktureller Bedarf an Saisonarbeitern, da Arbeitskräfte in diesem Bereich immer schwerer zu bekommen sind. Eine gut organisierte legale Zuwanderung wird daher eine wichtige Rolle bei der Beseitigung von Arbeitskräftemangel und der Reaktion auf die demographische Entwicklung in der EU spielen. ■

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schiffahrt-online.de

Schiffahrt-online

Schiffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Für das

Verkaufsgebiet Deutschland

suchen wir eine/n

selbstständigen Anzeigenberater/in.

Bestehende Kontakte zur Schiffahrt und ihrem wirtschaftlichen Umfeld wären hilfreich.

Bitte richten Sie Ihre Bewerbung an

F. Barg Verlag UG
Scheidtstraße 6 - 40239 Düsseldorf
Tel. 0211-383683 - Fax 0211-383684

f.barg@schiffahrt-online.de

www.schiffahrt-online.de

PEGASUS SHIPPING

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der GEFO-Gasflotte haben wir die folgenden Stellenangebote

Kapitäne, Steuermänner

Für diese Funktionen bieten wir

- Eine internationale Arbeitsumgebung mit einer unternehmerischen, innovativen Firmenkultur.
- Alle Chancen Ihre Kenntnisse zu erweitern, sowohl on-the-job als auch in klassischen Kursen und Schulungen.
- Ein konkurrenzfähiges Gehaltspaket.
- Ein begeistertes Kollegenteam.
- Eine angenehme Arbeitsumgebung, worin Autonomie und Initiative geschätzt werden.
- Fahrsystem: 14 Tage fahren, 14 Tage frei.
- Erkennen Sie die Möglichkeit für Ihre Karriere? Bitte schicken Sie umgehend Ihren Lebenslauf und ein Begleitschreiben.

Pegasus Shipping Sàrl
9b Boulevard Prince Henri
LU-1724 Luxembourg
G.D. Luxembourg

Weitere Informationen erhalten Sie unter
info@pegasus-shipping.lu
oder telefonisch: +352 4635461

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e. V. Schulschiff RHEIN

Wir möchten unsere Stammbesatzung in der Aus- und Fortbildungseinrichtung zur Betreuung der Lehrgangsteilnehmer verstärken!



Wir stellen ein:

Bootsmann (m/w)

Wir bieten u.a.: unbefristeter Anstellungsvertrag, Freizeitsystem, 13. Monatsgehalt, Urlaubsgeld usw.

Ihre Aufgaben: Betreuen von Lehrgangsteilnehmern, Warten und Pflegen der Schulschiffe, Vorbereiten von Lehrgängen usw.

Ihr Profil: Ausbildung zum Binnenschiffer oder vergleichbare Ausbildung, pädagogische Kenntnisse usw.

Bei Interesse senden Sie bitte Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen direkt an:

Schulschiff RHEIN

Herrn-Kapitän Lothar Barth

Postfach 17 04 28

47184 Duisburg (Homberg)

barth@schulschiff-rhein.de

Internet: www.schulschiff-rhein.de

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schiffahrt-online.de

Schiffahrt-online

Schiffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Neue Mitarbeiter finden im **Schiffahrt-online**-Stellenmarkt.
Stellengesuche erscheinen bei uns kostenlos.

Tel. +49-211-383683 Fax +49-211-383684 mail@schiffahrt-online.de



Nautiker in allen Positionen **willkommen**

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

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

1. und 2. Kapitäne

Ablöse Kapitäne

Maschinisten

Wir erwarten:

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

Wir bieten:

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

Ihre schriftliche Bewerbung richten Sie bitte an:

River Advice Ltd
Nauenstrasse 63A / Postfach
4002 Basel
Schweiz

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