

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Marktbericht der ZKR

Finanzkrise: 17 Prozent weniger Güter per Binnenschifffahrt befördert

Seite 7

Für Importsteinkohle

Deutsche Bahn investiert 19 Millionen Euro in Ausbau der Kohelninsel in Duisburg

Seite 9

Schon in Auftrag gegeben

Lehnkering erweitert und modernisiert Gastankerflotte um LRG GAS 89

Seite 25

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-Homburg

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

Jörg Hammerschmidt
Conference • Stimmen der Welt

Roy Gardner und James
Magie • very british

Kai Magnus Sting
Humor • Lebende Ruhrpott-Kultur

The Blue Birds
Tanz • Internationale Show-Band

Kartenvorverkauf
(keine Vorverkaufsgebühren)

Zweirad Lata • Telefon 02066/33232
Glückaufstraße 8 • 47198 Duisburg-Homburg



Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur

Ob die Variante A oder C2.80 angestrebt wird, ist aus keiner der Politiker-Antworten auf die Resolution des Bayerischen Hafensforums zu erkennen, - soweit wollen sich die Politiker denn nun doch nicht aus dem Fenster hängen.

„Fragen Sie, wen Sie wollen, nicht ein Bürger ist gegen C2.80“

Gleich zwei neue Anläufe, den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen etwas voran zu bringen, hat jetzt das Bayerische Hafensforum (BHF) unternommen.

Zum einen verfasste die BHF zusammen mit der Mittelstandsunion der CSU eine Resolution zum Ausbau der Donau, zum anderen legte sie einen Prospekt vor, der insbesondere den Gegnern des Donauausbaus objektiv und in Form einer Gegenüberstellung von Behauptungen und Tatsachen vermitteln soll, welche Vorteile der Ausbau der Donau nach der Variante C2.80 in sich birgt.

Die Resolution richteten die Vorstände Thomas Dextl (BHF) und Peter Erl (CSU-Mittelstandsunion Niederbayern) an Bundeskanzlerin Angela Merkel, an Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, an den bayerischen Verkehrsminister Martin Zeil und den bayerischen Umweltminister Dr. Markus Söder.

In der Resolution werden die zügige Durchführung der aktuell laufenden und von der EU geförderten Studie, eine unmittelbar daran anschließende politische Entscheidung und die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens sowie eine klare politische Willenserklärung zu einem raschen und bedarfsgerechten Ausbau des Donau-Teilstückes zwischen Straubing und Vilshofen gefordert; so wie es im sogenannten Duisburger Vertrag vom 16.09.1966 festgelegt wurde.

Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer, der die Reso-

lution in einem gesonderten Brief bekam, antwortete in einem freundlichen Schreiben, das die Bayerische Staatsregierung den Ausbau vorantreiben wolle, eine Entscheidung jedoch erst nach Vorliegen der Studie getroffen werden könne.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer äußerte sich während des Bayerischen Wirtschaftstages am 26.7. in Regensburg: „Wer von Verlagerung spricht, darf aber nicht nur über die Eisenbahn, sondern muss auch über die Binnenwasserstraßen sprechen - und zwar über den Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen. Auch hier treibe ich die notwendigen Klärungen mit Hochdruck voran, damit wir diesen Flaschenhals, der den Schiffs-

verkehr auf dem Weg von Rotterdam zum Schwarzen Meer behindert, ausbauen können.“ Ob die Variante A oder C2.80 angestrebt wird, ist aus keiner der Antworten zu erkennen, - soweit wollen sich die Politiker denn nun doch nicht aus dem Fenster hängen.

Es kann sein, dass sie die - sowohl ökologisch als auch ökonomisch - sinnvollere Variante C2.80 bevorzugen, - aber warum sagen sie es dann nicht laut und deutlich? Ein klare Antwort anstelle von seichem Herumeiern! BHF-Vorstand Thomas Dextl sagte dem Chronisten: „Fragen Sie, wen Sie wollen, nicht ein Bürger ist gegen den Donauausbau nach C2.80!“

Warum hört eigentlich die Politik nicht auf das, was die Bürger sagen?

Die Darstellung der Schleuse:

Behauptung
Bund Naturschutz



Fotomontage des Bund Naturschutz zur Verunsicherung der Bürger

Tatsache
Ausbau C 2.80



Schleuse ist nicht im Flusslauf, sondern im 1,9 km langen Umgehungskanal





Systeme für Navigation und Verkehrsüberwachung stellt die innovative navigation GmbH auf der SMM aus. Seite 21-21

Titelbild: Der Torque-Antrieb im Maschinenraum des MS „Enok“. Lesen Sie dazu den ausführlichen Bericht auf den Seiten 26-27.

Schifffahrt

- Aktion des Bayerischen Hafen-Forums
Neuer Prospekt zum Donau-Ausbau
in Deggendorf vorgestellt 6
- BDB + BÖB-Veranstaltung
Antworten zum CDNI-Abfallberegkommen 6
- Schiffsausrüster Wittig Duisburg
Online im Katalog bestellen 6
- Zentralkommission für die Rheinschifffahrt:
In Deutschland wurden wegen der Finanzkrise
17 % weniger Güter befördert 7
- Bild- und Textband
Schifffahrt auf dem Chiemsee 7
- Contargo setzt mehr Schiffe auf dem Mittelrhein ein
Schlagzahl erhöht 8
- Versorgung von Kraftwerken mit Importsteinkohle
langfristig sichern
Deutsche Bahn investiert 19 Millionen Euro in
Ausbau der Kohleninsel Duisburg 9
- **Schifffahrt-online** Serie: Geschichten aus der Schifffahrt [XI]
**Zweites Interview mit einem Zeitzeugen, meinem Cousin
Karl S. jun. (Teil 4 / Ende): Du wirst Schiffer, - basta!** 10

SMM-Sonderseiten 14 - 24

- Vom 7. bis 10. September auf dem Gelände der
Hamburg Messe
„Ressourcenschonende und umweltfreundliche
Technik“ ist Leitmotiv der SMM 14
- Technologischer Fortschritt und Visionen von Null-Emissionen
in der Schifffahrt
Eingeblassene Luft zwischen Schiffsrumpf und Wasser
verringert die Reibung 16
- Stand Nr. 030, Halle A3
Weihe: Motoren-Ausrüstung 17
- Stand Nr. 450, Halle 1A. Becker Marine Systems:
Ruder-Neuentwicklung „Flextail“ 17

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 (mailto: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. 3/2010 vom 23.5.2010

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.	27
Schifffahrt-online F. Barg Verlag	29
RiverAdvice	29
■ Stand Nr. 137, Halle B6 - in-innovative navigation GmbH Systeme für Navigation und Verkehrsüberwachung	18
■ Booth 137, Hall B6, - in - innovative navigation GmbH Navigation systems and Vessel Traffic Surveillance	19
■ Glamox-Gruppe, Halle B6, Stand 221 Beleuchtungslösungen für die maritime Branche	20
■ Alfa Laval, Halle A1, Stand 363 Essentielle Lösungen von Alfa Laval auf der SMM	21
■ Imtech Marine Group, Hall B6, Stand 210 Life cycle support through unique technology portfolio, services & global network	22
■ MTU Friedrichshafen, Halle A3, Stand 220 „Iron Men“-Motoren bewahren sich seit Jahren in Schleppern und Binnenschiffen	23
■ GEA Westfalia Separator Viskositätseinstellung im Treibstoffversorgungsmodul	24
■ Halle B2.EG, Stand 113 Holger Clasen zeigt Nadelentroster	24

Schiffstechnik

- Die Bauzeit wird rund ein Jahr betragen, so dass das neue
Tankschiff im Juli 2011 in Dienst gestellt werden kann
Lehnkering erweitert und modernisiert
Gastankerflotte mit Schiffsneubau LRG GAS 89 25
- Weniger Treibstoff, mehr Sicherheit – Deselektischer Prototyp
auf Binnenschiff „Enok“ getestet
Torque Marine mit neuem Schiffsantrieb auf Kurs 26
- Eigner Heidenstecker und Neue Triton Schiffswerft GmbH
setzen Innovationen in Praxis um
Neuer Leichtertyp CSL 36 zu Wasser gelassen 28

Häfen

- Experten diskutierten zum 100. Geburtstag des
Regensburger Westhafens über Infrastrukturinvestitionen
Die Verkehrsinfrastruktur weiter ausbauen 30

Rubriken

Editorial	3
Impressum	4

Stellenmarkt

- **Stellenangebote** **31**

Schifffahrt-online

Wegweiser

Schifffahrt-online, Hier setzt unser neues Angebot für Sie ein. Die Schifffahrtsfachzeitschrift im Internet, *Schifffahrt-online* verzeichnet täglich im Wegweiser kann potenzielle Kunden über den Durchschnitt 350 Zugriffe. Monatlich registriert die Statistik unseres Providers (1&1) seit rund einem Jahr um dort einen Termin regelmäßig zwischen 8.000 - 11.000 Aufrufe von www.schifffahrt-online.de 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

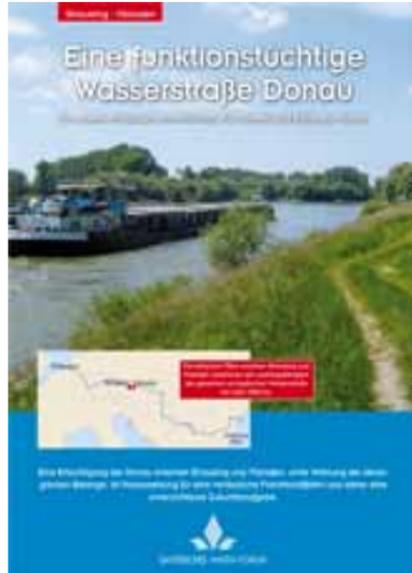
Tel. +49-211-383683

Fax +49-211-383684

mailto:mail@schifffahrt-online.de

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

Aktion des Bayerischen Hafen-Forums Neuer Prospekt zum Donau-Ausbau in Deggendorf vorgestellt



Das Titelblatt des neuen Prospektes. Der Prospekt kann hier durch Anklicken als PDF-Datei (29 MB) heruntergeladen werden

„Die Donau ist eine natürliche Verkehrsverbindung zwischen Nordsee und Scharzem Meer und kann einen erheblichen Beitrag zur Entlastung von Straße und Schiene leisten. Milliardeninvestitionen sind schon in die Schaffung dieses dritten Verkehrsweges geflossen. Doch noch immer ist eine kalkulierbare und leistungsfähige Fracht-

schifffahrt blockiert.“, sagte Thomas Dextl, Präsident des Bayerischen Hafen-Forums (BHF) anlässlich der Vorstellung eines neuen Prospektes zum Donauausbau. Und weiter: „Eine zu geringe Wassertiefe zwischen Straubing und Vilhofen an 215 Tagen im Jahr verhindert die Entwicklung einer leistungsfähigen Frachtschifffahrt - zum Nachteil der niederbayerischen Wirtschaft und zum Nachteil für Umwelt und Klima, denn ein einziges Schiff ersetzt 90 Lkw. Bei einem ökologisch wie auch ökonomisch vernünftigen Ausbau könnten täglich bis zu 1.800 Lkw-Ladungen von der Straße auf das Wasser verlagert werden. Ein enormer Gewinn für die Umwelt.“

Mit einem neuen Prospekt will das Bayerische Hafen-Forum aufzeigen, warum die Beseitigung so unverzichtbar und zukunftsträchtig für Niederbayern und die wirtschaftliche Entwicklung aller Donau-Anrainerstaaten ist. Gleichmaßen soll mit einer Reihe von Vorurteilen aufgeräumt und die Diskussion versachlicht werden. „Mit seinen mittlerweile über 180 prominenten Persönlichkeiten aus Bayern und darüberhinaus auf der Mitgliederliste wendet sich das BHF an die Wirtschaft, die Politik und alle Bürger, die sich ernsthaft um das Wohl und die Zukunft ihrer niederbayerischen Heimat bemühen.“, erläuterte Dextl den Grund für die Herausgabe des Prospektes. fb / ■



Stellten den Prospekt in Deggendorf vor (v.l.): Landrat Peter Erl, BHF-Präsident Thomas Dextl und Prof. Rudolf Metzka, Fachhochschule Deggendorf. Foto: Friedbert Barg

BDB + BÖB-Veranstaltung Antworten zum CDNI- Abfallübereinkommen

Seit Inkrafttreten des Abfallübereinkommens am 1.11.2009 haben einige Bundesländer und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Informationsveranstaltungen zum Abfallübereinkommen durchgeführt. Dabei zeigte sich ein großer Bedarf an Informationen für die Praxis. Diesem Bedarf wollen der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) in einer gemeinsamen Veranstaltung am 18. August 2010, 10 Uhr, an Bord des Schulschiffs „Rhein“ in Duisburg-Homberg Rechnung tragen.

Informationen und Anmeldung: Tel. 0203-8000621 oder per E-Mail an BDB-Beckmann@binnenschiff.de ■

Schiffsausrüster Wittig Duisburg Online im Katalog bestellen

Alle Warengruppen auch zum Download

Der Duisburger Schiffsausrüster WITTIG GmbH bietet den Kunden jetzt auch im Internet die Möglichkeit, in dem umfangreichen und sehr informativen Katalog zu blättern, zu stöbern und die gewünschten Produkte direkt online zu bestellen.

Aus jeder einzelnen Seite des Kataloges kann der gewünschte Artikel direkt in den Warenkorb oder das Anfrage-Formular übernommen und versendet werden.

Gleichzeitig stehen auch alle einzelnen Artikelgruppen zum Download zur Verfügung.

Nähere Informationen unter

www.wi-du.de

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt: In Deutschland wurden wegen der Finanzkrise 17 % weniger Güter per Binnenschiff befördert

Zwar liegen derzeit noch keine endgültigen Zahlen für ganz Europa vor, dennoch stellt die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt fest, dass in Deutschland, dem Zentrum des europäischen Wasserstraßennetzes, im letzten Jahr die durch die Binnenschifffahrt beförderten Mengen als Folge der Finanzkrise um 17 % zurückgegangen sind.

Die Beförderungsleistung ist etwas weniger gesunken, um 13 %. Der französische Binnenschifffahrtsmarkt war hingegen weniger

berührt, hauptsächlich aufgrund des großen Anteils an Agrarprodukten, die auf diesen Wasserstraßen befördert werden. Agrargüter und Futtermittel haben sich gegenüber der Wirtschafts- und Finanzkrise als im Wesentlichen resistent erwiesen, da sie viel mehr von natürlichen Faktoren wie der Witterung abhängen. Die Weltwirtschaft und auch die Wirtschaft in Europa haben sich seit ihrem Tiefpunkt in der ersten Jahreshälfte 2009 wieder merklich erholt, und zwar rascher als von den meisten Experten anfangs erwartet. Seit Herbst 2009 und insbesondere in den ersten Monaten von 2010 hat sich in wesentlichen Branchen und Industriezweigen die Erholung beschleunigt. So ist die Kapazitätsauslastung wichtiger Industriezweige deutlich gestiegen, wie etwa die der deutschen Stahlindustrie, die von 50 % im Frühjahr 2009 auf 87 % im Frühjahr 2010 zunahm. Die Aussichten für die Transportnachfrage im laufenden und kommenden Jahr sind angesichts der weltwirtschaftlichen Erholung grundsätzlich positiv, unterscheiden sich aber je nach Gütersegment doch relativ stark.

Im Massengüterbereich war im Jahr 2009 ein merkliches Aufleben bei der Beförderungsnachfrage festzustellen. So lagen in den letzten Monaten des Jahres die beförderten Mengen wieder nahezu 15 % über dem Tiefpunkt der Krise. Die Prognosen wichtiger Industriesparten, vor allem der Stahlindustrie, deuten auf eine Fortsetzung dieses Aufholtempos im Jahr 2010

hin. So wird für die deutsche Stahlindustrie ein Produktionswachstum von 15 % erwartet, mit entsprechenden Folgen für die Transporte von Stahlgütern, Kohle, Erzen und Metallabfällen in der Binnenschifffahrt. Im Containerbereich scheint die Erholung schneller voranzuschreiten. Rund 2/3 der Mengenverluste sind wieder aufgeholt worden, und für das gesamte Jahr 2010 wird für die Binnenschifffahrt eine Steigerungsrate von rund 20 % erwartet.

Insgesamt wird über das ganze Jahr 2010 hinweg derzeit ein Anstieg der Beförderungsnachfrage im Trockengüterbereich im einstelligen Bereich gegenüber dem Vorjahr (für das deutsche Wasserstraßennetz) erwartet. Da die Beförderungsnachfrage bereits im Jahr 2008 von der Finanzkrise beeinträchtigt wurde, kann man das Jahr 2007 als Referenzjahr für den Binnenschifffahrtsmarkt verwenden.

Für die deutschen Wasserstraßen ist festzustellen, dass - ausgehend vom Jahr 2009 - eine Steigerung der Beförderungsmengen um 25 % erforderlich wäre, um das Niveau von 2007 wieder zu erreichen. Dazu kommt noch die Tatsache, dass das Beförderungsniveau in West-Europa seit 2007 um etwa 6 % gewachsen ist.

Die zugefügten neuen Einheiten verfügen potentiell über eine höhere Produktivität als die älteren Einheiten. Um ein ähnliches Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage wie im Jahr 2007 auf dem Markt zu erreichen, müsste demzufolge die Beförderungsnachfrage schätzungsweise um rund ein Drittel zunehmen.

Der vollständige Marktbericht kann unter www.ccr-zkr.org abgerufen werden. fb/■

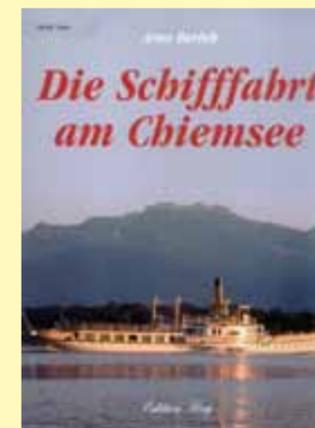
Bild- und Textband Schifffahrt auf dem Chiemsee

160 interessante, reich bebilderte Seiten mit zahlreichen Artikeln über die Familie Feßler und die Schiffe der Chiemsee-Flotte im Laufe der Jahre.

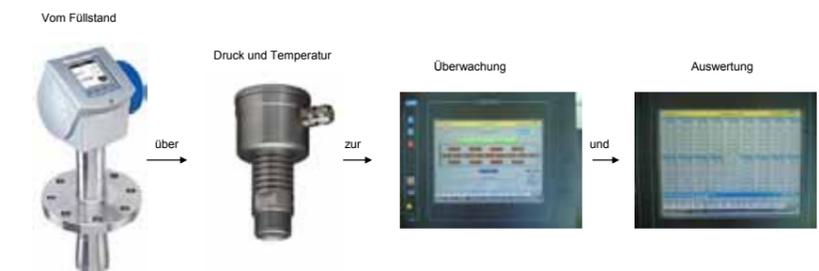
Der Autor, Arno Berleb ist ein anerkannter Experte und Vorsitzender der Fördervereins des Süddeutschen Schifffahrtsmuseums in Starnberg.

Das Buch kann bezogen werden über:

Chiemsee-Schifffahrt
Ludwig Feßler KG
Seestraße 108
83209 Prien am Chiemsee
Tel: +49 8051 6090
Durchwahl: +49 8051 609-403
Fax: +49 8051 62943



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



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



Contargo setzt mehr Schiffe auf dem Mittelrhein ein

Schlagzahl erhöht

Das Anziehen der Konjunktur sorgt in den Seehäfen für erneute Wartezeiten an den Terminals. Um die Frequenz der Abfahrten ab den Mittelrheinterminalen unverändert beibehalten zu können, verlängert Contargo, der Spezialist für Container-Hinterland-Transporte, für zwei der wöchentlichen Abfahrten die Zeit für einen Rundlauf von bisher sieben Tagen auf zehn Tage. Um dies zu ermöglichen, erweitert Contargo ab sofort seinen „Mittelrheinservice“ nach Rotterdam auf fünf Schiffe.

Contargo Geschäftsführer Heinrich Kerstgens, verantwortlich für die Transportlinien, sagt dazu: „Bereits seit März diesen Jahres fahren wir in unserem Mittelrheindienst Antwerpen bereits wieder mit drei Schiffen im 10-Tagesrundlauf an. Das hat sich bewährt, so dass wir uns entschlossen haben, auch Rotterdam im 10-Tage-Turnus anzufahren.“ Schlecht planbare Abfertigungszeiten sind ein Störfaktor für exakte Fahrpläne. Deshalb wird die Umstellung von den Contargo-Kunden, das sind Spediteure, Reedereien und die verladende Industrie links und rechts des Rheins, einhellig begrüßt. Ein Industrievertreter: „Jetzt kann man mit Contargo wieder exakt rechnen und braucht keine Sicherheitsreserven mehr.“



Die Covano gehört zur Jowi-Klasse. Sechs dieser Riesen mit einer Kapazität von ca. 500 TEU sind die Flaggschiffe der Contargo-Flotte. Foto: Contargo

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

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

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

Versorgung von Kraftwerken mit Importsteinkohle langfristig sichern

Deutsche Bahn investiert 19 Millionen Euro in Ausbau der Kohleninsel Duisburg

Die Deutsche Bahn wird bis zum Jahr 2014 rund 19 Millionen Euro in die Erweiterung und Modernisierung der Umschlag- und Lagerkapazitäten auf der Kohleninsel Duisburg investieren. Das sieht ein aktueller Vorstandsbeschluss der DB Mobility Logistics AG vor.

Die für den Umschlag von Import-Schüttgütern strategisch besonders günstig gelegene Kohleninsel im Duisburger Hafen verfügt derzeit über eine Kapazität von 2,5 Millionen Tonnen pro Jahr. Bis Ende 2014 ist der Ausbau auf 4,5 Millionen Tonnen vorgesehen. Bis dann sollen die Kapazitäten für den Import per Binnenschiff aus dem Hafen Rotterdam, für den Umschlag, die Lagerung auf dem 198.000 Quadratmeter großen Areal sowie für die Belieferung der Kohlekraftwerke in Nordrhein-Westfalen nahezu verdoppelt werden.

„Die DB Schenker Rail und ihre 100-Prozentige Tochter RBH Logistics leisten mit dieser Investition im Duisburger Hafen angesichts der steigenden Nachfrage nach Importkohle einen wichtigen Beitrag zur langfristig stabilen Versorgungssicherheit der Kraftwerke“, sagt Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Transport und Logistik der DB Mobility Logistics AG. Mit dem absehbaren Ende der deutschen Steinkohle soll der Bedarf an importierter Kohle bis 2018 jährlich um rund 11 Millionen Tonnen steigen.

Die RBH Logistics ist größter Mieter auf der Kohleninsel und betreibt hier ein leistungsfähiges Umschlagterminal. Alle technischen Einrichtungen der Kohleninsel sind so miteinander verknüpft, dass nach Kundenbedarf jede Kombination von Be- und Entladen, Lagern und Mischen der Kohle möglich ist.

Besonders in der eigenen Stacker-Reclaimer-Anlage können hochwertige Mischungen erzeugt werden. Auch die „duisport“ als Eigentümerin des Areals wird ihre

Infrastruktur mit Investitionen in Millionenhöhe entsprechend ausbauen. Die RBH entwickelt Logistikketten von den ARA-Seehäfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen,) über den Duisburger Raum

bis zum Verbraucher und bietet diese den Kunden als Komplettleistung an. Das Unternehmen mit Sitz in Gladbeck beschäftigt 900 Mitarbeiter und verfügt über 106 Lokomotiven und rund 2.000 Waggons.



Die Kohleninsel im Duisburger Hafen

Foto: DB

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 Repräsentanten in Amberg, Magdeburg, Haren (Ems), Regensburg betreut die seit 1920 bestehende Firma CARL REHDER mit aktuell mehr als 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Kasko-, P&I- (Haftpflicht) und Ausfallversicherung von Kunden aus den Bereichen Seeschifffahrt, Flussschifffahrt und Fischerei.

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

Das wichtigste Ziel des Unternehmens ist die Entwicklung individueller,

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

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

Eine qualifizierte Schadenabteilung garantiert eine einfache und schnelle Abwicklung.

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

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

Geschichten aus der Schifffahrt [XI]

Zweites Interview mit einem Zeitzeugen, meinem Cousin Karl S. jun. (Teil 4 / Ende)

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.

Im Anschluss an den ersten Einsatz als Steuermann der KD auf dem Fahrgastschiff „Hessen“ begann dann wieder für dich - die Dampfschifffahrt – richtig?

Genau, - ich wurde dann als Steuermann auf der Cäcilie eingesetzt, einem Seitenraddampfer, wie du ja sicher noch weißt. Zunächst, nach Indienstellung in den frühen Zwanzigern, hieß dieser Dampfer Kronprinzessin Cäcilie, später dann, nach 1945, nur noch Cäcilie.

Ich denke, es wäre gut, wenn wir jetzt überhaupt erst einmal etwas über die, nennen wir es, Passagier- bzw. Fahrgastschifffahrt „unter Dampf“ sprechen würden – oder?

Wie war das, erzähl doch mal.....

Also - zunächst hatte die KD ja noch Dampfschiffe, die mit Kohle bzw. Koks befeuert wurden. Allmählich stellte man dann um auf Öl. Außerdem gab es gravierende Unterschiede, wenn es darum ging, auf welchem Dampfer man gerade eingesetzt war. Die meisten Raddampfer der KD hatten (Dampf)- Rudermaschinen. Der Steuermann oder Rudergänger eines solchen Schiffes hätte sonst wohl auch keine Chance gehabt, das doch recht groß dimensionierte Einflächennuder in entsprechender Weise, d.h. von einer Hartruderlage zur anderen Hartruderlage, was häufig bei An- und Ablegemanövern an den einzelnen KD-Steigern von Nöten war, zu bedienen. Es gab aber auch Raddampfer (und es gibt heute noch zwei, auf die wir noch zu sprechen kommen) die diese technische Errungenschaft nicht hatten. Diese Boote hatten ein Dreiflächen-Hitzleruder und die wurden mit dem großen Haspel ohne techn. Hilfsmittel - nur mit der Muskelkraft des Steuermanns oder Rudergängers bedient. Übrigens, - der „Alte“ also der Kapitän hatte zu jener Zeit mit der reinen Fahrerei rein gar nichts zu tun. Je nach Lust und Laune bzw. Stimmung an Bord ließ er sogar zu oder legte es darauf an, dass seine Steuerleute noch ein bisschen mehr zu tun hatten, in dem er nämlich bei jedem Anlegemanöver (zu Tal) den Dampfer erst mal am Steiger vorbei treiben also erst spät

auf zurück drehen ließ, sodass die Boot auf zurück an den Steiger herangefahren werden musste, was bei den Steuerleuten zu schweißtreibender Mehrarbeit am Haspel führte. Stell' dir das mal bei rund 30 – 34 Steigermanövern pro Saisontag vor.

Am nautisch Geschicktesten und damit auch am nautisch Anspruchsvollsten war das punktgenaue Anlegen direkt aus der Talfahrt am Steiger. Da musste dann auch aber alles stimmen. Vor allem das Zusammenspiel zwischen Steuerhaus und Maschine musste funktionieren. Voraussetzung für das Gelingen solcher Manöver war hierfür mit Sicherheit zum einen das fahrerische Können der Männer auf der Brücke; sie mussten ihr Schiff genau kennen (jedes Schiff ist anders); sie mussten Kurs und Manöverzeitpunkt sehr präzise bestimmen können und zum anderen musste das Maschinenpersonal hundertprozentig mitspielen, d.h. ein sehr waches Auge und Ohr für die Brücke haben. Schließlich konnte die Maschine nicht von der Brücke, also vom Kapitän oder Steuermann aus gefahren werden sondern musste vom Maschinisten im Maschinenraum bedient werden. Die Verständigung über dieses Geschehen erfolgte bekannter Maßen über den sog. Telegraphen, einer (sagen wir mal) optisch-akustischen Fahrbefehls-Übermittlungseinrichtung und über Sprachrohr, wenn vorhanden. War es ein guter Maschinist und ließen es die räumlichen Sichtverhältnisse zu, immer dann, wenn der Maschinist von seinem Maschinenfahrstand einen gewissen Ausblick durchs Oberlicht auf das Geschehen außenbords hatte, reagierte er meist schon von selbst oder wusste aus der Erfahrung genau, an welcher Stelle und zu welchem Zeitpunkt er die Maschine umsteuern bzw. die Fahrtstufe verändern musste.

Ein, wegen seiner guten Seitenradantriebs- und Manövriereigenschaften, beim Fahrpersonal sehr beliebter Dampfer war die Mainz, der letzte, in den zwanziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts in Auftrag gegebene Dampferneubau, der heute als Museumsschiff in Mannheim auf dem Neckar still liegt und dort zu bewundern ist. Der Dampfer Rüdesheim und der Dampfer Goethe, beide heute noch im Dienst, hatten und haben wahrscheinlich noch immer, dieses Hitzler-Ruder. Die „Goethe“ gehört

zu einem der wenigen Fahrzeuge der KD, auf denen ich nicht eingesetzt war, aber auf der Rüdesheim war ich als Steuermann und weiß daher, wovon ich spreche, wenn es um die eben beschriebene Art des manövrierens geht. Während der Saison auf diesem Dampfer wusste ich jeden Tag abends, was ich geschafft hatte, - das kann ich dir sagen. Nun die „Goethe“ fährt, wie bekannt, heute noch für die KD auf der Mittelreinstrecke als sog. River-Shuffle-Boat und zur Erbauung und zum Wohl der Mittelreintouristik. Leider muss man sagen, aber darüber kann man geteilter Meinung sein, nicht mehr als Dampfboot sondern als Dieselschiff. Irgendwie, so meine ich (der Autor) ein wenig Etikettenschwindel.

Was die Rüdesheim angeht, - dieser Raddampfer fährt, wenn er nicht inzwischen außer Dienst gestellt wurde, immer noch - unter dem Namen „De Majesteit“ in den Niederlanden, genauer gesagt zwischen Dordrecht und Rotterdam unter Dampf.

Kommen wir mal wieder auf deine wechselnden Einsätze auf den Schiffen bzw. Booten der KD zu sprechen . . .

Nach der Cäcilie wurde ich dann auf der Wiesbaden eingesetzt, das hatten wir ja schon mal erwähnt. Auf diesem Schiff war ich des Öfteren in all den Jahren bei der KD eingesetzt, wenn man so will, ließ mich dieser „Eimer“ irgendwie nicht los.

Die Besonderheit dieser KD-Schiffe, (Wiesbaden, Düsseldorf, Koblenz und Bonn) war ja wohl ihre relativ schmale Bauweise, die in gewissen Situationen schon mal für Gefahr sorgen konnte. Wenn z.B. die Loreley passiert wurde, vor allem in der Talfahrt, und die Passagiere auf dem Oberdeck alle auf die eine Seite liefen um möglichst optimal fotografieren zu können, - dann krängte der Dampfer doch schon sehr. Auch an Rhein in Flammen war das so. Man half sich mitunter durch Längssperren auf dem Oberdeck, mit denen die Menschen daran gehindert wurden auf einmal und plötzlich die Seite zu wechseln. Die Krängung war manchmal so stark, dass das Wasser drohte, auf der Innenseite ins Schiff zu laufen.

Danach kam ich mal kurz auf der Berlin zum Einsatz, dem ersten größeren Neubau, (1959) mit seitlich angebrachten Voith-Schneider-Antriebsanlagen, ähnlich im Aussehen wie die Raddampfer, nur wuchtiger und größer.

Nach der Berlin bin ich dann auch schon zum ersten Mal an Bord eines Kabinenschiffes der KD aufgetaucht, im Jahr 1964. Gerade noch mal, für den, den es interessiert. Zu Beginn der Sechziger führte die



Kabinenschiff „Deutschland“

Foto: Archiv / Vereniging De Binnenvaart

KD denn auch die moderne Form der Kabinenschifffahrt ein. Zunächst mit der Europa (1960), danach der Helvetia (1961), dann kamen Nederland (1963), France (1966), Britannia (1969) und Deutschland (1971) hinzu. Zudem wurden 1976 noch die beiden baugleichen oder bauähnlichen Kabinenschiffe Holland Pearl und Holland Emerald dazu gekauft. Aus ihnen wurden dann Austria und Italia. Bis dahin gehörten sie der niederländischen Reederei „Holland-River-Line“.

Ich habe damals den Holland-Pearl geholt und hatte, war nicht anders zu erwarten, einen zunächst einen ziemlich schweren Stand an Bord. Warum?

Nun die alte Besatzung wurde mit übernommen und war zu diesem Zeitpunkt keineswegs erbaut darüber „verkauft“ worden zu sein. Aber ich setzte mich schließlich durch an Bord, was blieb mir auch anderes übrig. 1966 bin ich dann als Kapitän auf den Neubau France, hab' ihn von der Ruthoff-Werft in Mainz geholt. Nicht unbedingt mit dem Wohlwollen meiner altgedienten KD-Kollegen bedacht. Ich war erst zwei Jahre bei der Reederei während einige der „Alten“ schließlich schon an die 30 Jahre dabei waren. Dieser Unmut, dieses Argwöhnen legte sich aber im Laufe der Zeit, man gewöhnte sich aneinander und schätzte sich und schon bald gehörte ich auch zu den Alten, zumal in einer immer schnelllebigeren



Kabinenschiff „Alemannia“

Foto: Archiv / KD



FGS „Köln“

Foto: Archiv

Zeit. Es gab außerdem so eine unterschwellige Standesdünkel-Mentalität, eine gewisse Rivalität. Es gab diejenigen Kapitäne, die bei der KD gelernt und nie ein anderes als ein Passierschiff als Einsatzort gesehen hatten, die auch nie etwas mit laden und löschen und schleppen u.a. zu tun hatten und dann die „Kohlenbauern“, so wie ich, die aus der Frachtschifffahrt kamen. Allerdings konnte ich und natürlich die anderen „Kohlenbauern“ in Anspruch nehmen, dass die nautische Ausbildung und Befähigung damit mit Sicherheit ein wenig breiter gefächert war.

1967 war dann wieder Dampf angesagt für mich. Ich kam auf den Dampfer Mainz, das Dampfschiff der KD an sich, wie wir ja schon mal festgestellt haben. Die Mainz hatte 900 PS und war damit für ihre Verhältnisse recht stark. Um das mal in unserer saloppen Sprache auszudrücken: Wenn die mit ihren großen Füßen „Seitenrädern“ reingelangt hat, dann war aber was los, dann ging's ab. Die Schaufeln maßen 2,85 x 0,85 m. Mit dem Dampfer konnte man volle Kraft fahren bis der Vorsteven am Steigerschiff war, dann ging's vollhand zurück und der Dampfer lag punktgenau an der Brücke. Das war die Situation, in der, wie beschrieben, der Maschinist auf Zack sein musste. Natürlich war das die Ausnahme, dass man so wild fuhr, aber es war grundsätzlich möglich mit dem Dampfer, ausprobiert hatten wir das ohnehin. Was man, wenn man es sich zutraute, mit der Mainz als einzigem Raddampfer der KD leisten konnte, beschreibt eine Situation sehr treffend. Wenn man mit der Boot in Bonn in der Talfahrt ablegte, konnte man erstens talwärts ablegen d.h. von der KD-Brücke wegfahren und anschließend direkt den nur ca. 150 m entfernten Mittelbogen der



Kabinenschiff „Britannia“

Foto: Archiv / Vereniging De Binnenvaart

Straßenbrücke durchfahren. So schnell kam der Dampfer in Fahrt und entwickelte damit genügend Druck auf's Ruderblatt. Ich will hier mal was anmerken, - über die Manöver in der Dampfschifffahrt und dem damit verbundenen fahrerischen Geschick könntest du alleine Seiten voll schreiben. Na ja, vielleicht komme ich damit dann noch mal irgendwann auf dich zu. Das war die berufliche Episode Dampfer Mainz, dann bin ich 1968 noch mal auf die Wiesbaden und zwar die gesamte Saison. Dann kam 1969 die „Beförderung“ zum festen Kapitän und ab ging's auf die Europa, das Kabinenschiff mit den „Wagenrädern“ als Abweiser am Schiffsrumpf, die verhindern sollen, dass das Schiff sich bei Schleusungen auf den Schleusenrändern

aufhängt bzw. aufliegt. Hier war ich von 1969 – 1970 an Bord. Auch die Europa war und ist noch immer ein Schiff, bei dem in voller Fahrt mit starkem Wellengang unbedingt zu rechnen ist.

Danach bin ich dann schon als Kapitän an Bord des Tragflügelbootes Rheinpfel eingesetzt worden. Ein Schiff gleichen Typs durfte ich zuvor auf der Donau im Auftrag der KD kennen lernen. Wenn man so will, haben wir das Tragflügelboot fahren bei den Russen gelernt. Gebaut wurde der Rheinpfel auf der Krim und kam per Seetransport nach Rotterdam, wo wir ihn dann abholten.

Im Frühjahr des Jahres 1973 zog ich mir eine akute und sehr heftig verlaufende Viruserkrankung zu. Im Anschluss an meine Genesung hieß es dann von Seiten der KD: Wir setzen sie nun zunächst einmal wieder als Ablöserkapitän oder als Zusatzmann auf unseren Schiffen ein um sie noch ein wenig zu schonen. Ich nahm dieses Angebot natürlich gerne an. Auf diese Art und Weise konnte ich mir mehr oder weniger aussuchen, wo ich vorübergehend an Bord ging und kam dabei viel rum, u.a. auf der Loreley; auch ging ich dann mal für zwei oder drei Tage an Bord eines Kabinenschiffes und machte quasi so meine Runde. Das zog sich dann von Anfang Juni bis Anfang Oktober hin. 1974 befand ich mich dann plötzlich wieder (völlig überraschend) an Bord der Wiesbaden, diesmal wieder als Kapitän.

Im Jahre 1975 musste ich auf die Köln, mit dem Doppelkamin, - du kennst die Boot ja noch.

Dann, im Jahr, bzw. während der Saison



Kabinenschiff „Holland Pearl“

Foto: Archiv / Gerd Schuth

1976, wie schon angesprochen, ging's auf den Holland-Pearl.

Warst du nicht u.a. auch auf der Britannia? Da war ich vorübergehend 1973 an Bord. Die Kabinenschiffe hatte ich so gut wie alle durch, bis auf die Helvetia, darauf war ich nie eingesetzt.

1977-1978 dann die Berlin, 1979 dann aber als letztes und festes Schiff, die Stolzenfels, in „Fachkreisen“ respektlos auch Walzenfels genannt, auch wieder wegen der enormen Sog- und Wellenschlagentwicklung, die dieses Schiff bei voller Fahrt hervorrief. Die Stolzenfels war und ist zwar so etwas wie das Flaggschiff der KD gewesen, war aber immer problematisch zu handeln. Sie war schnell und auch nicht gerade klein. Auf ihr war ich bis zu meinem Abschied aus der Schifffahrt im Jahr 1991.



FGS „Loreley“

Foto: Archiv / Vereniging De Binnenvaart

Zu diesem Zeitpunkt hatte ich 42 Jahre Berufsschifffahrt mehr oder weniger erfolgreich hinter mich gebracht und ging an und für sich recht zufrieden nach Hause um mich dann fortan anderen, ebenfalls faszinierenden Beschäftigungen zu widmen.

Lieber Karl, ich danke dir für deine Bereitschaft, aus den vergangenen „KD“ – Zeiten zu plaudern und wünsche dir von Herzen weiterhin faszinierende Zeiten und vor allem die Gesundheit, die man dafür benötigt. ■



„Raketa“

Foto: Archiv

Vom 7. bis 10. September auf dem Gelände der Hamburg Messe

„Ressourcenschonende und umweltfreundliche Technik“ ist Leitmotiv der SMM

Auf der SMM 2010 „ist das Leitmotiv der maritimen Branche sicherlich ressourcenschonende und umweltfreundliche Technik“, fasste Dr. Reinhard Lücken, Generalsekretär des Dachverbandes der europäischen Schiffbauverbände Community of European Shipyards' Associations (CESA) in einem Exklusivinterview für die Hamburg Messe die wesentlichen Trends zusammen, die die rund 2000 Aussteller aus 60 Ländern auf der Weltleitmesse der Internationalen Schiffbauindustrie vom 7. bis 10. September 2010 den mehr als 50.000 erwarteten Fachbesuchern aus aller Welt präsentieren werden.

Ein „ganzes Füllhorn“ an innovativen Lösungen werde von den SMM-Ausstellern angeboten mit teilweise „erstaunlichen Vorteilen“, so Lücken. Der große Einsatz der maritimen Industrie für dieses Themenfeld spiegele sich auch im global maritime environmental congress (gmecon) wider, den

der CESA Secretary General als eines der vielen Highlights während der SMM 2010 ansieht.

Nach dem Abklingen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise, die in der rekordgewohnten Schiffbauindustrie im vergangenen Jahr zu einer empfindlichen Nachfrageschwäche führte, sieht Lücken eine zunehmende Konjunkturbrise für die maritime Branche, auch wenn die verstärkte Bestelltätigkeit global nicht gleichmäßig verteilt ist. Dennoch stellt der CESA-Generalsekretär fest: „Der Schiffbauproduktmarkt bleibt auch in Europa ein langfristiger Wachstumsmarkt. Die Weltbevölkerung nimmt weiter stark zu, und die Nutzung der Weltmeere nicht nur als Transportweg intensiviert sich weiter, z.B. in den Bereichen der Energie- und Ressourcengewinnung.“ Gleichwohl deutete die sehr schwache Nachfrage in 2009 auch auf globale strukturelle Verwerfungen hin. „Das

Ausmaß der weltweiten Überkapazitäten sowie der staatlichen Markteingriffe sollte allen Marktteilnehmer zu denken geben“, warnt Lücken. Sorgen bereite dem Dachverband der europäischen Schiffbauer vor allem der strukturelle Unterschied der Europäer zu Marktteilnehmern in anderen Kontinenten. In Europa sei die durchschnittliche Unternehmensgröße in der maritimen Industrie erheblich geringer. Dadurch seien die Spielräume, lange Durststrecken zu überbrücken, sehr viel beschränkter.

Die europäischen Schiffbauer und Schiffbauzulieferer suchen daher schon seit geraumer Zeit ihre Marktchancen im Spezialschiffbau. Und dazu gehören laut Lücken nicht bestimmte Schiffstypen, sondern alle Produkte, die sich von den Standarddesigns in den Massenmärkten deutlich unterscheiden. „Aufgrund der hohen Innovationsdynamik und den sich substantiell

verändernden Rahmenbedingung vor allem bei den Emissionen sowie Treibstoffkosten, bin ich überzeugt, dass neue, kluge Designs in sehr vielen Marktsegmenten guten Chancen haben werden. Die Möglichkeit, erfolgreich innovative technische Lösungen zu präsentieren und damit neue Märkte zu erobern, war vielleicht nie größer als heute“, ist der CESA-Generalsekretär überzeugt.

Alleinstellungsmerkmale gibt es jedoch im globalen Schiffbau immer weniger. So sind auch Asiens Werften in den Bau von Offshore-Spezialschiffen eingestiegen. Darüber scheint man sich in der Brüsseler Verbandszentrale allerdings keine großen Sorgen zu machen. Nach Lückens Ansicht bieten die europäischen Unternehmen auch im Offshore-Bereich durch permanente Weiterentwicklung „regelmäßig“ die besseren

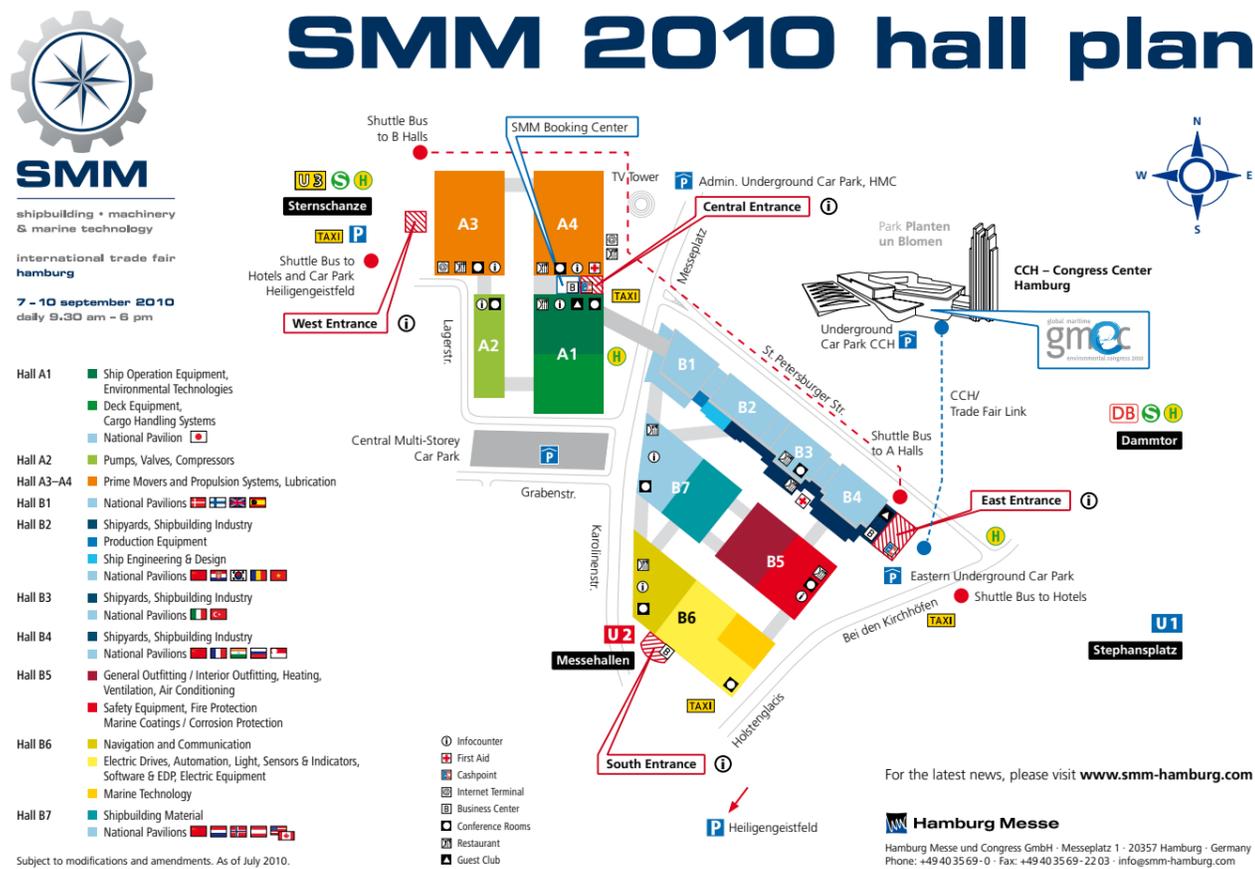
Produkte. Zum Schutze dieser innovativen Entwicklungen hat die CESA vor drei Jahren mit GuardSHIP eine Initiative und ein Handbuch zum Schutz der Intellectual Property Rights des europäischen Schiffbaus eingeführt. Das Problem des unrechtmäßigen Kopierens von neuen Technologien und Produkten sei auch in der Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie „riesengroß“ und werde bisweilen immer noch unterschätzt, sagt Lücken. „Gerade in Zeiten, in denen sich Standarddesigns kaum noch verkaufen lassen, ist der Know-how Vorsprung der alles entscheidende Faktor. Wer die Zukunft gewinnen will, darf sich beim Schutz geistigen Eigentums keine Nachlässigkeiten erlauben“, mahnt der CESA-Generalsekretär.

Zur SMM 2010, die vom 7. bis 10. September 2010 auf dem Gelände der Hamburg

Messe stattfindet, 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 (gmecon) statt. Auf diesem hochrangigen Kongress treffen sich über 700 namhafte Vertreter aus Industrie, Politik, Wissenschaft, Marine und Umweltschutz, um konkrete Lösungen für eine ökologische und nachhaltige Schifffahrt zu erarbeiten und vorzustellen.

Lesen Sie mehr zu diesem Thema auf der nächsten Seite. >



Das Messegelände in Hamburg aus der Vogelperspektive

Technologischer Fortschritt und Visionen von Null-Emissionen in der Schifffahrt

Eingeblasene Luft zwischen Schiffsrumpf und Wasser verringert die Reibung

Die Belange der Schifffahrtsindustrie und die der Umwelt schließen sich immer weniger aus. Wirtschaftliches Handeln und gleichzeitige Umweltfreundlichkeit sind nicht nur kein Gegensatz mehr, sondern Wettbewerbsfaktor. Die Frage, welchen Beitrag die Technik für eine ökologisch nachhaltige Schifffahrt leisten kann, ist ein großes Thema auf dem weltweit ersten maritimen Umweltkongress gmec (global maritime environmental congress), der am 7. und 8. September 2010 im Congress Center Hamburg stattfindet (CCH).

Obwohl die Schifffahrt bereits zu den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern gehört, suchen Schiffseigner, Reedereien und Werften nach Lösungen bei CO₂- und Stickoxid-Emissionen, Ballastwasser oder Lärmemissionen. Denn die Schifffahrt ist immer noch verantwortlich für drei Prozent der Emissionen, die weltweit produziert werden. Wie können technologische Innovationen helfen, um diesen Problemen entgegen zu wirken? Welche Chancen bringen grüne Technologien mit sich? Welchen ökologischen Herausforderungen steht die Industrie überhaupt gegenüber? Namhafte Branchenexperten geben im Panel 3 „Environmentally sustainable shipping - opportunities from technological innovation“ des gmec 2010 Antwort auf diese Fragen. Vom Status quo bis hin zu Visionen für das Jahr 2030 werden sie einen Überblick über die verschiedenen technologischen Möglichkeiten verschaffen.

Zero pollution of the environment
Spyros Polemis, Vorsitzender des internationalen Reederverbandes (International Chamber of Shipping (ICS)), ist Chairman des Panel 3. Mit der Vision „Zero pollution of the environment“ setzt er der maritimen Branche ein ehrgeiziges Ziel, das zugleich Ansporn für technische Innovationen sein soll. Eine der größten Chancen zur Reduzierung der Kohlenstoffdioxid-Emissionen sieht der Chairman im Neubau von umweltfreundlichen Schiffen. „Vor dem Hintergrund, dass Schiffe eine Lebenszeit von immerhin 25 Jahren haben, müssen jetzt neue Ideen her, um die CO₂-Bilanz der Schifffahrt langfristig zu verbessern“, fordert der Vorsitzende. Zahlen des deutschen Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) spiegeln die Potenziale, die im Neubaugeschäft stecken, wider: Im Jahr 2009 wurden allein rund 1300 Schiffe der Welthandelsflotte abgewrackt. Obwohl die Bauvorhaben der Reeder durch die Weltwirtschaftskrise deutlich ausgebremst wurden, wiesen die Auftragsbücher im gleichen Zeitraum immer noch einen Bestand von über 9000 Schiffen auf, und im gleichen Jahr wurden über 3400 Neubauten vom Stapel gelassen.

„Mit dem gmec wird erstmals eine Möglichkeit geboten, in einem großen und hochkarätig besetzten Rahmen Erfahrungen und Best-Practice-Beispiele auszutauschen und das Bewusstsein für die derzeitigen und zukünftigen ökologischen Maßnahmen zu schärfen“, beschreibt Polemis die

Aufgabe des maritimen Umweltkongresses.

Aufmerksamkeit schaffen möchte auch Tor Svensen, Chief Operating Officer der Klassifikationsgesellschaft Det Norske Veritas (DNV). Als Referent im Panel 3 des gmec 2010 hebt er den Einfluss von Ballastwasser auf das

Ökosystem Meer hervor. Obwohl die Umweltschädigungen durch CO₂-Emissionen, verursacht durch die Schifffahrt, stärker in der Öffentlichkeit diskutiert werden, sollte die Ballastwasserproblematik nach Svensens Meinung einen ähnlich hohen Stellenwert einnehmen. Der DNV-Experte wird auf dem gmec 2010 unter anderem auf die Entwicklung von „zero-ballast ships“ und die Möglichkeit, Ballastwasser an Bord zu reinigen, eingehen.

Schifffahrt der Zukunft

Passend zum Thema „Ökologisch nachhaltige Schifffahrt“ werden die Referenten im gmec Panel 3 in besonderem Maße die Langfristigkeit der technologischen Innovationen und Lösungen in den Mittelpunkt stellen. Svensen wird deshalb neben aktuellen Potenzialen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen auch einige Visionen für das Jahr 2030 präsentieren.

Bereits angewandte neue Techniken, zeigt Masahiro Samitsu, Corporate Officer und General Manager der Environment Group der japanischen Reederei NYK Line. Mit rund 800 Container-, RoRo- und Massengutschiffen gehört die NYK Line zu den größten Reedereien der Welt. Auf dem gmec 2010 wird der Umweltexperte verschiedene technische Innovationen des japanischen Unternehmens präsentieren. So hat die NYK Line im April dieses Jahres erstmals zwei Schiffe in Fahrt gebracht, auf denen ein Luftschmierungs-System (air lubrication system) eingesetzt wird. Die eingeblasene Luft zwischen Schiffsrumpf und Wasser verringert die Reibung, wodurch der Energiebedarf um zehn Prozent sinken soll. Ein ganzheitliches Projekt für die ökologisch nachhaltige Schifffahrt der Zukunft hat die japanische Reederei mit dem Containerschiffmodell „NYK Super Eco Ship 2030“ aufgestellt. Samitsu wird dieses ehrgeizige Projekt auf dem gmec 2010 vorstellen. Es sieht CO₂-Einsparungen von bis zu 69 Prozent vor. Davon entfallen beispielsweise zwei Prozent auf den Einsatz von Solarkraft, vier Prozent auf Windenergie und 32 Prozent auf Brennstoffzellen.

Weitere Informationen zum Kongress sowie zur Anmeldung und Teilnahme im Internet unter www.gmec-hamburg.com. ■

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.



Weihe-Motor auf dem Messestand

Weihe, Halle A3 Stand A3.030

Motoren-Ausrüstung

In der Binnen- und Seeschifffahrt ist die Weihe GmbH seit Jahrzehnten als kompetenter Ansprechpartner bekannt.

Rund um die Abgasanlage und die Schiffs-kühlung werden dem Kunden für seine Anwendung speziell abgestimmte Lösungen geboten. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit langjährigen Partnern und deren bewährten Produkten den Fernstrum-Gridcollern und den Blokland-Kastenkühlern sowie Wärmetauschern.

Die COWL-Spiralschalldämpfer werden ebenfalls gerne zur Abgasgeräuschdämpfung in Schiffen jeder Art eingesetzt. Ferner bietet Weihe mit ihrer eigenen Konstruktion und Produktion den langjährigen Kunden ein großes Spektrum in Größe und Bauform an Schalldämpfern und Abgasleitungen für jegliche Art von Dieselmotoren und Einbausituation. Um die Kompetenz rund um den Motor zu erweitern hat man das Lieferprogramm durch neue Partner und Produkte ergänzt. Mit der Firma HJS wurde ein Partner gefunden, der rund um die Abgasnachbehandlung über ein großes Know How verfügt. Zusammen mit Weihe will man in der Schifffahrt und anderen Bereichen aktiv den Motoren-anwender bei der Reduzierung des Schadstoffausstoßes unterstützen und sinnvolle kostengünstige Lösungen anbieten. Weiterhin hat Weihe die deutsche Vertretung der englischen Firma IPU für die Ölfiltration übernommen. Hier gibt es Produkte die, die Lebensdauer von Motoren- und Hydrauliköl bis zum 4-fachen verlängern und damit zur Kostenreduzierung beitragen. ■

Becker Marine Systems, Halle 1A, Stand 450

Ruder-Neuentwicklung „Flextail“ in Faserverbund

Auch in diesem Jahr präsentiert sich der Hamburger Schiffszulieferer Becker Marine Systems gemeinsam mit dem Kooperationspartner für Rudermaschinen HATLAPA Uetersener Maschinenfabrik auf der SMM und empfängt seine Besucher erneut auf insgesamt 170m². Als Spezialist für Hochleistungsrunder und Produkte im Bereich der Manövriertechnik bietet Becker Marine Systems ein umfassendes Produktprogramm an.

Im Mittelpunkt der Messepräsentation stehen dabei innovative Produktentwicklungen und deren Möglichkeiten im Rahmen der Propulsionsoptimierung. Nach dem großen Erfolg der in 2008 gelaunchten Mewis Duct berichtet Becker Marine Systems in diesem Jahr über das im Einsatz gezeigte Leistungsspektrum des Produkts.

So hat sich die Mewis Duct mittlerweile für große Massengutfrachter und Tanker bewährt und gilt nunmehr unter Eignern und

Reedern als sehr wirksame Methode der Energieeinsparung.

Aus der Abteilung „Forschung & Entwicklung“ präsentiert Becker Marine Systems die Ruder-Neuentwicklung „Flextail“. Hierbei handelt es sich um eine neuartige Ruderkonstruktion mit einer strömungs- und lastoptimierten Ruderflosse in Faserverbundbauweise. Auch Ruderschäfte in Faserverbundbauweise kann das weitsichtige Unternehmen den Kunden bereits anbieten.

Becker Marine Systems ist nach eigenen Angaben Marktführer für Hochleistungsrunder und Produkte im Bereich der Manövriertechnik für jeden Schiffstyp. Beckers Rudersysteme sind als feste Größe auf dem Weltmarkt etabliert und werden sowohl für Luxusyachten, Supertanker und Marine-schiffe als auch für Containerschiffe, Passagierfähren und große Kreuzfahrtschiffe vertrieben. ■

RADARpilot 720°

Mit Voraussicht sicher navigieren

Alles in einer Anzeige:

- ▶ Radar, AIS und ECDIS-Karte
- ▶ Leitlinien ▶ BlackBox

Ausführliche Informationen bei in-innovative navigation GmbH, Leibnizstr. 1
70806 Kornwestheim, Tel. 07154/807-150
www.innovative-navigation.de



Stand Nr. 137, Halle B6 - in-innovative navigation GmbH Systeme für Navigation und Verkehrsüberwachung

in-innovative navigation GmbH entwickelt Software, die sich in allen Bereichen der Verkehrsleitung und Verkehrsüberwachung einsetzen lässt: zu Wasser, zu Land und in der Luft. Mit RADARpilot720° bietet in-innovative navigation GmbH eine Produktlinie von Navigationssystemen an, die inzwischen auf über 700 Binnenschiffen in ganz Europa erfolgreich im Einsatz ist. RADARpilot720° wird als Komplettsystem mit Rechner und

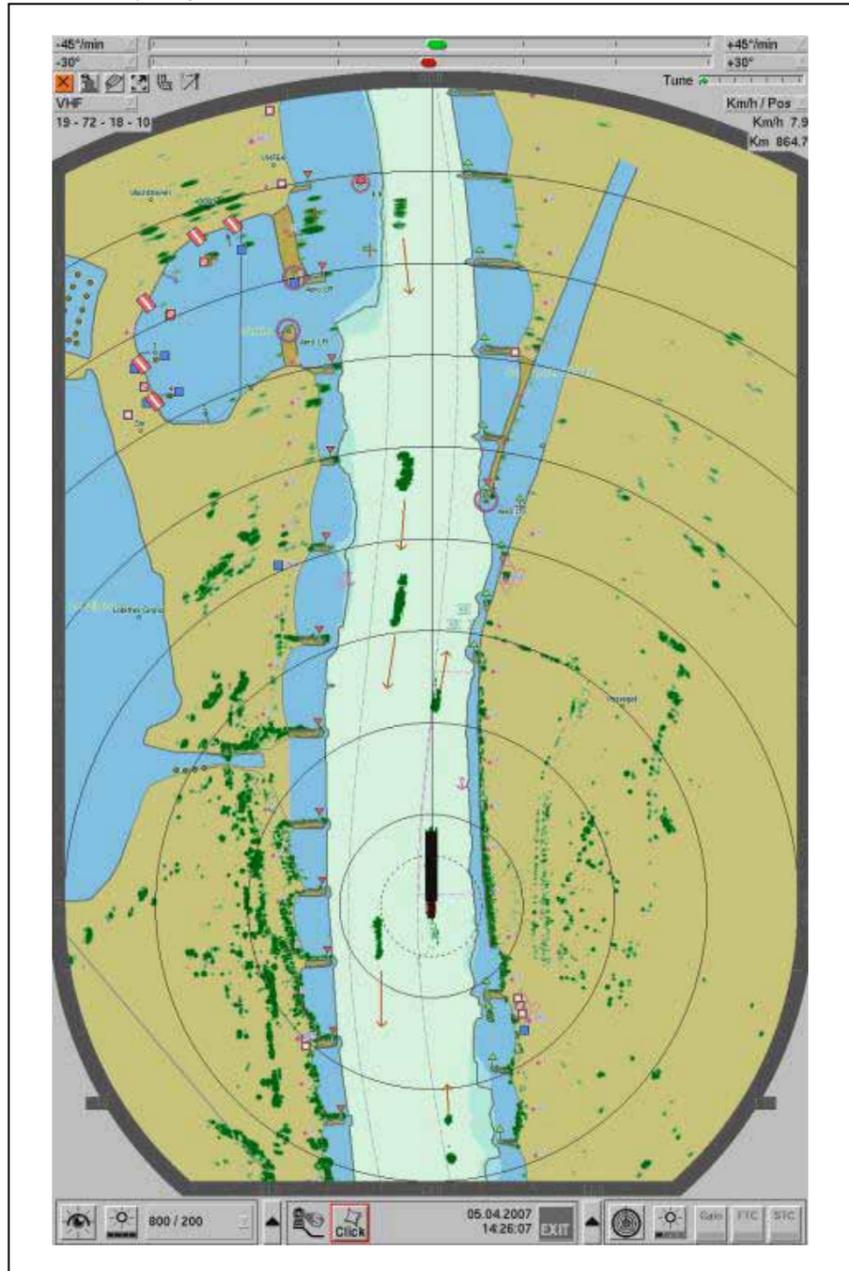
vorinstallierter Software geliefert. Das Angebot reicht von einfachen elektronischen Kartendisplays bis zu hochgenauen integrierten Navigationssystemen, die Information von 2 Radaren zusammen mit AIS und ECDIS-Karte auf einem Display darstellen können. Die systeminterne Auswertung der Radardaten durch RADARpilot720° liefert Geschwindigkeit und Fahrtrichtung aller Verkehrsteilnehmer, unterstützt moderne

Bildschirmformate (wide screen) und bietet so mehr Voraussicht und größere Sicherheit. Eine neuartige, ins Display integrierte Übersichtsanzeige präsentiert die wichtigsten entgegenkommenden Objekte, wie Brücken, Schleusen, Fährlinien und liefert dem Schiffsführer eine bessere Übersicht. Bei Havarien kann anhand der automatischen Aufzeichnungsfunktion die gesamte Verkehrssituation rekonstruiert werden (BlackBox). Durch Anschluss eines GPS-Empfängers aus dem Vermessungsbereich an RADARpilot720° können zudem mit dem System bei Bedarf Informationen über die geodätische Höhe verarbeitet werden. Damit ist es auch für den Einsatz auf Vermessungsschiffen geeignet, um die Abrisse in der GPS-Ortung unter Brücken zu kompensieren.

Weiterhin liefert die Firma in-innovative navigation GmbH Soft- und Hardwarelösungen für landbasierte Verkehrsüberwachungssysteme entlang an Wasserstraßen und Meeresküsten. Die Verkehrsüberwachung am Gebirgsrhein und das neue AIS-System an der Mittelweser sind nur zwei Beispiele für hochmoderne VTS-Systeme von in-innovative navigation GmbH. Die Auswertesoftware aisInspector erlaubt eine genaue Analyse der Datenübertragungsprozesse innerhalb eines AIS-Netztes und ist damit ein unersetzliches Werkzeug bei der Einrichtung und Überprüfung der Leistung eines AIS-basierten Verkehrsmanagementsystems. Die zukunftsweisende Displaysoftware inDTS bietet überragende Leistungsfähigkeit und Flexibilität für alle Aufgaben der Verkehrsüberwachung.

In Großprojekten wie der Küstenüberwachung in Estland, Portugal und Bulgarien kommen daher eben diese Softwaremodule von in-innovative navigation GmbH zum Einsatz.

Die von in-innovative navigation entwickelten Produkte tragen durch ihren modularen Aufbau und die Bereitstellung offener Schnittstellen den Anforderungen komplexer, vernetzter Informationssysteme Rechnung. Externe Subsysteme lassen sich auf einfache Weise in Systemlösungen von in-innovative navigation einbinden. Andererseits können Verarbeitungsmodule von in-innovative navigation aufgrund ihrer klar definierten Schnittstellen problemlos in Systemlösungen anderer Firmen integriert werden. Dieses Konzept macht die Firma in-innovative navigation GmbH auch für sogenannte Systemintegratoren interessant, also Firmen, die in ihre eigenen Applikationen Softwaremodule von in-innovative navigation einbetten wollen.



Booth 137, Hall B6, - in - innovative navigation GmbH Navigation systems and Vessel Traffic Surveillance

in-innovative navigation GmbH develops software, which can be applied in all areas of navigation, traffic guidance and surveillance on water, on land and in the air. With RADARpilot720°, in-innovative navigation GmbH offers a product line of navigation systems that are successfully in operation onboard of more than 700 inland vessels throughout Europe. RADARpilot720° is delivered as complete system with computer and software preinstalled. The product line includes simple electronic chart displays as well as highly precise integrated navigation systems combining information of two radar scanners onboard with AIS and ECDIS chart for display on one screen. Intrasystem processing of radar data provides velocity and heading of all traffic, supports modern screen formats like wide screen, and, thereby, more foresight and a higher degree of safety. A new feature of the system, presented at the SMM 2010, is an overview of upcoming important objects like bridges, locks and ferries, thus, providing clearer survey, since the overview is also integrated into the GUI.

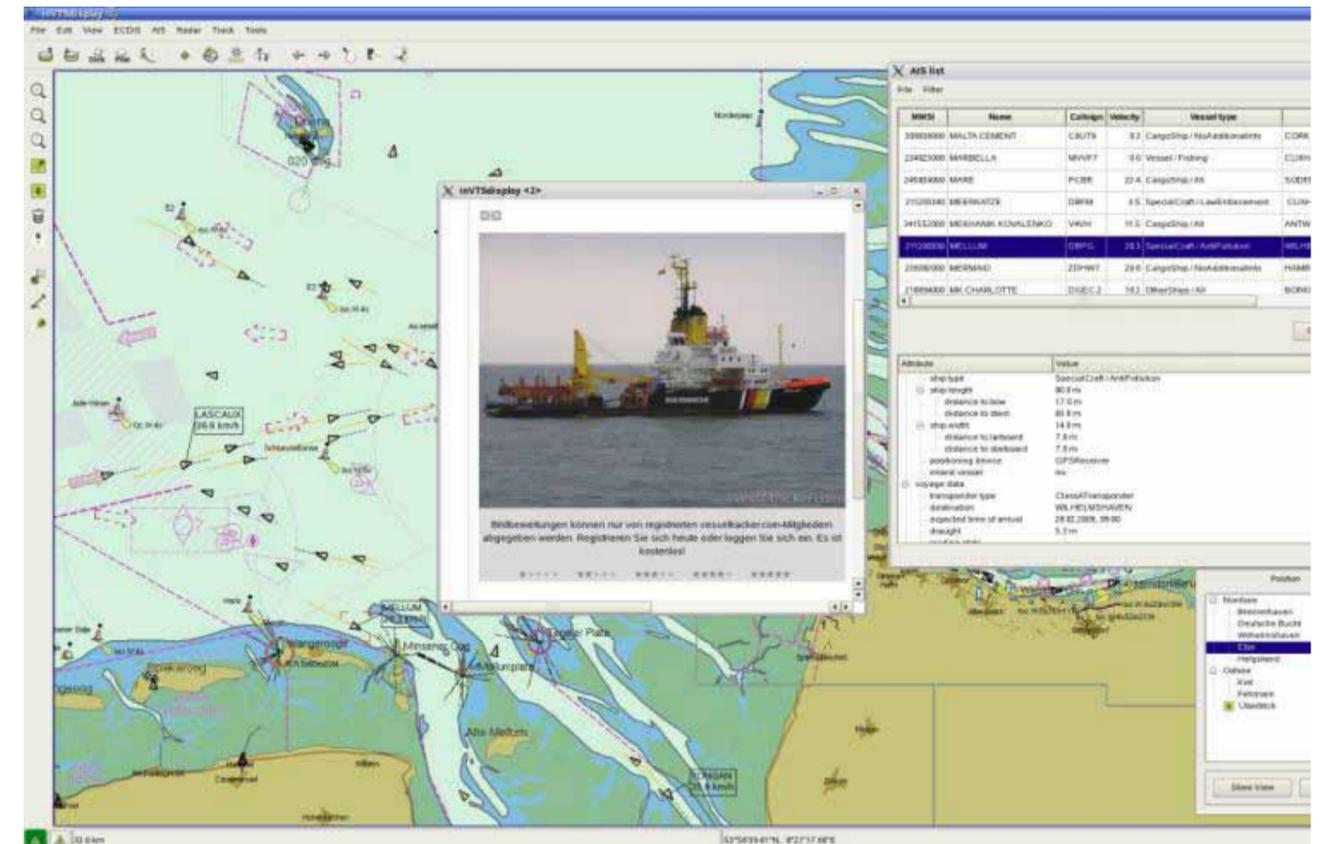
In case of an accident, recording function of RADARpilot720° allows reconstructing the whole previous traffic situation (BlackBox). If a GPS receiver for height detection is connected, RADARpilot720° is able to process

information about the geodetic altitude. Therefore, RADARpilot720° is also suited to be used on surveying vessels to compensate gaps in GPS positioning, e.g. under bridges. Furthermore, the company in-innovative navigation GmbH provides software and hardware solutions for land based traffic surveillance systems along inland waterways as well as for maritime scenarios. The traffic management center at the river Rhine in Oberwesel, as well as the new Inland AIS system at the middle Weser are only two examples for state-of-the-art VTS systems implemented by in-innovative navigation GmbH.

At the SMM 2010, in-innovative navigation GmbH presents for the first time the analysis software aisInspector which allows precise determination of performance of all components within a AIS network, thus, it is unique and powerful service tool when installing and testing an AIS based traffic management system.

The trendsetting display software inDTS

shows outstanding capability and flexibility with respect to any task in traffic surveillance. This display and other software modules of in-innovative navigation GmbH come already into operation in large coastal surveillance centres in Estonia, Portugal and Bulgaria. Products developed by in-innovative navigation GmbH stand out due to their modular structure and the supply of open interfaces. Therefore, they are perfectly suited to fulfill requirements of complex and cross linked information systems. It is easily possible to seamlessly connect external subsystems to components of in-innovative navigation GmbH. On the other hand, the clear interfaces of these software modules allow integrating components of in-innovative navigation into system solutions of other parties. This concept makes the company in-innovative navigation GmbH also interesting for companies that want to embed software modules of in-innovative navigation GmbH into their own system solution or applications.



Glamox-Gruppe, Halle B6, Stand 221

Beleuchtungslösungen für die maritime Branche

Die Glamox-Gruppe präsentiert sich in diesem Jahr erstmals mit ihrem kompletten Markenportfolio auf der größten Schiffbaufachmesse der Welt, der SMM 2010 in Hamburg. Im Mittelpunkt des Messeauftritts stehen dabei Offshore-Lösungen, Anwendungen für Megayachten, Hindernis- und Gefahrenfeuer sowie die Beleuchtung an Bord kommerzieller Schiffe.

Mit Niederlassungen und Vertriebsstandorten rund um den Globus zählt die Glamox-Gruppe zu den weltweit führenden Anbietern von Beleuchtungslösungen jeglicher Art. Das Leistungsspektrum der Gruppe spiegeln die fünf Marken wieder: aqua signal, Glamox, Høvik Lys, Luxo und Norselicht. Von Suchscheinwerfern bis hin zu explosions sicheren Leuchten für Offshore-Bereiche, Innenraumbeleuchtung und Megayacht-Lösungen realisiert die Glamox-Gruppe Beleuchtungskonzepte für die gesamte maritime Branche und weite Teile der Industrie. Langjährige

Erfahrung, eine unternehmensübergreifende Forschungs- und Entwicklungsarbeit und ein steter Know-how-Austausch machen die Glamox-Gruppe dabei zu einer Innovations-schmiede.

Umweltfreundliche LED und Leuchten
In Anlehnung an das Leitthema der dies-jährigen SMM, „Ressourcen- und Umweltschonung“, präsentiert die Glamox-Gruppe in Hamburg zahlreiche Lösungen, die sich durch einen besonders geringen Energieverbrauch und eine lange Lebensdauer auszeichnen. Als maritime Marke der Glamox-Gruppe hat aqua signal vor zwei Jahren die erste LED-Navigationslaterne für die Berufsschifffahrt (Serie 65) auf den Markt gebracht. Seitdem hat das Unternehmen seine LED-Produktpalette kontinuierlich erweitert. Zu den Highlights der Leuchten mit LED-Technologie, die in diesem Jahr auf der SMM gezeigt werden, gehört unter anderem die aqua signal Kühlraumleuchte 1771. Sie

ist nicht nur besonders funktionell, sondern auch sparsam im Verbrauch und langlebiger als herkömmliche Leuchten – und darüber hinaus sehr wartungsfreundlich. Auch die LED-Variante der Außenleuchte 0673 wird in Hamburg zu sehen sein. Die Leuchte ist speziell für anspruchsvolle Schiffsbereiche konstruiert und hält einem Wasserdruck bis zu 20 Metern Tiefe stand. Die aqua signal-Lösungen für den Megayacht-Bereich verbinden unterdessen Funktionalität mit höchsten Designansprüchen. Auf der SMM 2010 werden zahlreiche Produkte für die Ausstattung von Decks- und Innenbereichen moderner Luxusyachten präsentiert.

Ex Zone-Leuchten und Suchscheinwerfer Weitere Highlights auf dem Messestand der Glamox-Gruppe bilden die Leuchten TX 20 und TX 21 von Glamox. Diese wurden für explosionsgefährdete Innenräume, etwa auf Ölplattformen oder Tankschiffen konstruiert. Beide Leuchten zeichnen sich durch eine einfache Installation und eine hohe Energieeffizienz aus. Überblick auch im Ernstfall garantieren die Suchscheinwerfer der Modellreihe Xenon Searchlights von Norselicht. Mit einer Leistung von bis zu 3.000 Watt sind diese auch für die Piratenabwehr bestens geeignet. ■

Alfa Laval, Halle A1, Stand 363

Essentielle Lösungen von Alfa Laval auf der SMM

Alfa Laval wird vom 7. – 10. September 2010 auf der SMM in Hamburg eine Reihe innovativer Lösungen präsentieren. Alle diese Lösungen, die für eine Vielzahl von Anwendungen im Schiffsbetrieb zum Einsatz kommen, haben eine Gemeinsamkeit: sie zeichnen sich durch minimalen Aufwand und geringe Produktlebenszykluskosten aus. Alfa Laval wird auf der SMM viele seiner Lösungen in ein anderes Licht stellen. Die Besucher werden über die wichtigsten Neuzugänge informiert und erhalten die Gelegenheit, das Wesentliche von Alfa Laval Kernprodukten und deren Unterschiede im Schiffsbetrieb kennenzulernen.

PureBallast 2.0 und EX-Version

Alfa Laval's revolutionäres System für die Ballastwasserbehandlung liegt nun in der zweiten Generation vor. Sein Energieverbrauch wurde deutlich gesenkt und es

weist viele weitere Verbesserungen auf, die den Betrieb erleichtern. Es wird auch eine EX Version zum Einsatz in explosionsgeschützten Umgebungen vorgestellt.

S-Separator

Die neueste Version des Alfa Laval S-Separators vereint bewährte Vorzüge mit einer Vielzahl an technischen Neuerungen. Clevere Anpassungen des Tellerpaketes, wie beispielsweise eine Vergrößerung der Separationsfläche, sorgen für eine höhere Kapazität. Weitere Änderungen sind unter anderem ein neues Antriebssystem, durch das ein unempfindlicher, bedienungsfreundlicher Betrieb ermöglicht wird.

Alfa Laval AOT 3F

Alfa Laval's neuer AOT 3F Sterilisator ermöglicht eine chemikalienfreie Wasseraufbereitung und stellt eine effektive mikrobielle

Barriere gegen Legionellen dar. Er basiert auf der Wallenius Advanced Oxidation Technology (AOT), einem Wasseraufbereitungssystem, das die Wasserreinigung in der Natur nachahmt. Der innovative Sterilisator ist kosten- und energieeffizient. Er ist trotz seines niedrigen Gewichts und der geringen Stellfläche optimal für hohe Beanspruchungen. Weitere Lösungen, die vorgestellt werden, sind PureBilge, Alfa Laval's Separationssystem für Bilgenwasser, und der Frischwassererzeuger AQUA, der die Pumpengröße, den Energieverbrauch und den CO₂-Ausstoß verringert, indem er den Meerwasserverbrauch um die Hälfte senkt.

Auf dem Messestand von Alfa Laval geht es um das Wesentliche: Optimierung des Schiffsbetriebes durch effiziente Behandlung von Medien an Bord und Nutzung von Prozessen mit Mehrwert. Es handelt sich dabei um teilweise kleine, clevere Verbesserungen, die aber in Summe einen großen, spürbaren Unterschied ausmachen. Weitere Infos zu diesen essentiellen Lösungen sind bereits auf der neuen Alfa Laval Homepage für die Schifffahrtsindustrie, www.alfalaval.com/marine, zu finden. ■

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



Alfa Laval's revolutionäres System für die Ballastwasserbehandlung liegt nun in der zweiten Generation vor

Imtech Marine Group, Hall B6, Stand 210

Life cycle support through unique technology portfolio, services & global network

Two years ago, at SMM 2008, the Imtech Marine Group was introduced as a newly formed group of companies, all renowned in the maritime market, who joined forces under the Imtech Marine Group flag. Now two years later, Imtech Marine Group is back at SMM, in hall B6, same location stand no. 210, showing its capabilities with a focus on life cycle support. Managing each project from pre-design and engineering through to commissioning, IMG provides innovative systems and reliable services during the operational life cycle of the ship, operating as full-service provider and system integrator of tailor made, innovative technology solutions. IMG specializes in Automation (Platform and Bridge), Navigation & Communication including Connectivity, Energy & Drive systems, HVAC solutions and Fire Protection systems, Entertainment, Lighting systems and Maritime Services. The Group employs more than 2,500 staff at more than 70 offices along shipping routes and close to shipbuilding centers.

At the stand in hall B6 the technology and services portfolio is shown by way of the latest developments in amongst others integrated bridge systems, platform automation systems, electrical drive & energy systems, HVAC technology, live Connectivity presentations on the stand and specifically 'green technology'. Special attention is paid to the life cycle support capabilities of Imtech Marine Group. Renowned members of Imtech Marine Group are Imtech Marine Germany, Imtech Schiffbau-/Dockbautechnik, Radio Holland Group, Imtech Marine & Offshore, Royal Dirkzwager and Van Berge Hene-gouwen Installaties. Next to hall B6, Imtech Marine Group member Schiffbau-/Dockbautechnik also has a presentation in hall B5. Imtech Marine Group companies work close together, combining expertise in electrical, electronic, mechanical and ICT disciplines and share knowledge to offer customers integrated solutions and trusted service from engineering through newbuild and during the whole operational life cycle of a ship. For

new builds, retrofits and conversions Imtech provides a wide range of systems based on its core technologies. To make sure the technology is implemented on board effectively, ship owners and ship builders can make use of Imtech's skills in the field of design, engineering, system integration, project management, electrical and mechanical installation, site management, commissioning and maintenance. Through a worldwide network of more than 70 offices covering major ports, ship owners make use of the maintenance services of the Group and especially the several forms of managed services agreements have a high interest. Related service are connectivity and ICT (including remote maintenance).

Imtech's strategic agenda focuses on its expertise as life cycle service provider as well as system innovation, in order to minimize emissions and optimize the interface between man and machine. In June 2010, Imtech Marine organised a green energy event in Rotterdam which raised lots of interest in the market. Environmental awareness is a growing trend in the shipping and shipbuilding industry. Imtech provides technology, expertise and technical competences to influence emissions of ships and energy management on board. Developing innovative solutions for ship energy and management systems is a nominated strategy of Imtech. Imtech Marine Group has also recently installed a strategy group on green shipping.

Imtech: 'Achieving zero emissions is a challenge which can be enhanced by changing operational ship's management, but also by the use of alternative fuel sources and alternative technology. The consensus during the Imtech green energy event, shared by speakers and attendants was: "green shipping is an evolution, not a revolution." ■



Der Imtech-Stand für die SMM 2010

MTU Friedrichshafen, Halle A3, Stand 220

„Iron Men“-Motoren bewähren sich seit Jahren in Schleppern und Binnenschiffen

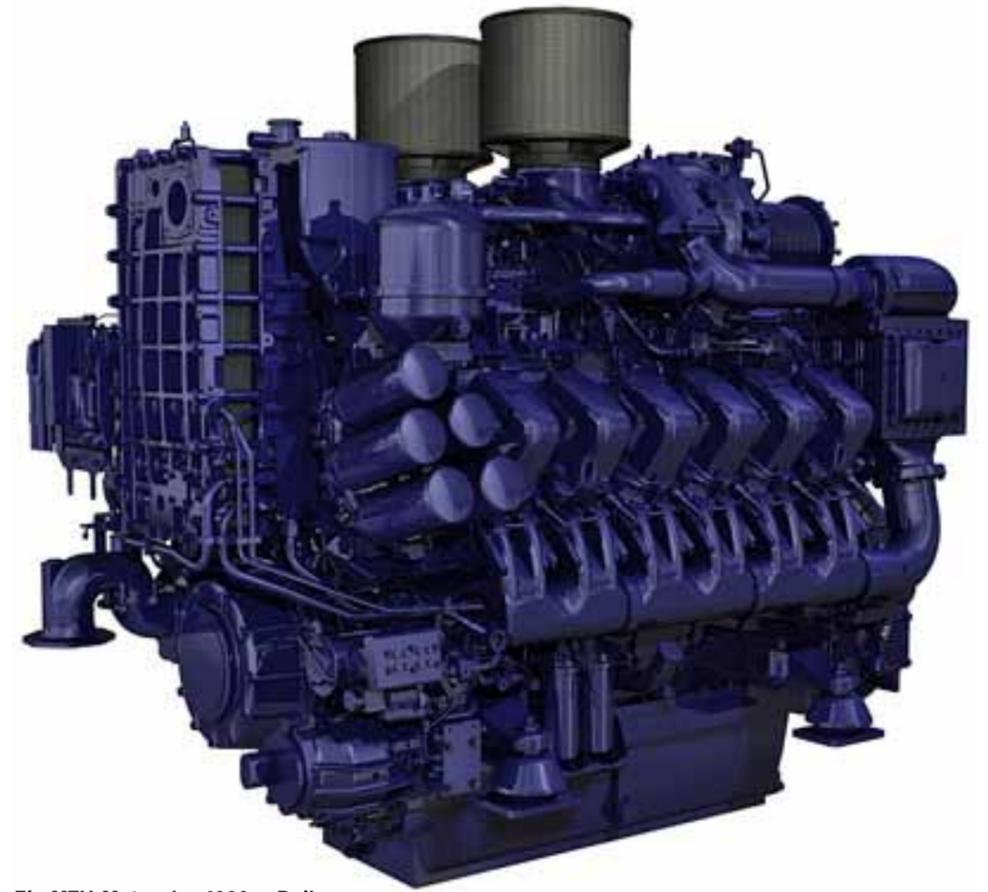
Die Tognum-Tochter MTU Friedrichshafen stellt vom 7. bis 11. September auf der Schiffsmesse SMM ein neues Aggregat zum dieselektrischen Antrieb und zur Bordstromerzeugung vor. Basierend auf dem bewährten Arbeitsschiffmotor der MTU-Baureihe 4000 „Iron Men“ leistet das schnelllaufende Aggregat bis zu 3.000 Kilowatt. Typische Anwendungen sollen vor allem Offshore-Versorgungsschiffe für Windparks sowie für Öl- und Gasplattformen sein. Windenergie hat großes Potenzial, eine Schlüsselrolle in der zukünftigen Energieversorgung zu spielen. Bis zum Jahr 2030 sollen sich allein vor deutschen Küsten nach den Vorstellungen der Bundesregierung vier bis fünftausend Windräder drehen, die 15 Prozent des heimischen Strombedarfs decken könnten. Dabei entscheiden unter anderem eine funktionierende Logistik für den Aufbau der Windparks sowie die Versorgung und Wartung darüber, ob dieses Ziel erreicht werden kann. Eingesetzt werden hierfür Konstruktionsschiffe zum Aufbau von Windrädern sowie Windparktenderschiffe, die Personal zu den Windparks bringen. Aufgrund der vielseitigen Anforderungen werden diese Schiffe immer häufiger von MTU Motoren angetrieben. Verstärkt kommen dabei vor allem dieselektrische Anlagen zum Einsatz, die insbesondere in Offshore-Versorgungsschiffen erhebliche Vorteile in Bezug auf Effizienz, Kraftstoffverbrauch, aber auch flexibler Lastverteilung und Servicefreundlichkeit zeigen. Aggregate können durch ein intelligentes Power Management im optimalen Betriebspunkt eingesetzt werden, woraus sich eine deutliche Reduzierung der Betriebskosten ergeben kann. Speziell an diesen Anforderungen wurde das Baureihe 4000-Aggregat auf Basis des „Iron Men“-Motors von MTU ausgerichtet.

Die 4000er-Motoren kommen traditionell dort zum Einsatz,

wo besonders zuverlässige, langlebige Antriebslösungen mit hoher Verfügbarkeit, langen Wartungsintervallen und niedrigen Betriebskosten gefragt sind. Doch auch ein möglichst geringer Partikel-, NO_x- und CO₂-Ausstoß spielen in Anbetracht zukünftiger Emissionsrichtlinien eine immer größere Rolle. Wie alle MTU-Motoren zählen die „Iron Men“ bereits zu den saubersten Motoren weltweit und können zusätzlich noch optional mit einer Abgasnachbehandlung wie zum Beispiel Partikelfiltern ausgerüstet werden. Die MTU bietet dieses komplette System aus einer Hand an und setzt dadurch neue Maßstäbe unter den Motorenherstellern.

Verfügbar als 8, 12, 16-Zylinder-Versionen bewähren sich die „Iron Men“-Motoren in Arbeitsschiffen wie Schleppern und Binnenschiffen bereits seit Jahren. Ergänzt wird

das Produktprogramm nun durch die MTU Baureihe 4000 Aggregate, die aufgrund eines standardisierten Basisdesigns weltweite Ersatzteilversorgung und Wartbarkeit gewährleisten. Individuelle Kundenwünsche wie z.B. Generatortyp oder Lagerung können modular ergänzt werden und stellen somit maximalen Kundennutzen sicher. Wie auch die Hauptantriebsmotoren setzen die Aggregate Maßstäbe bei Verbrauch, Qualität sowie einer Lebensdauer von bis zu 33.000 Stunden bis zur ersten Grundüberholung. Sinnvoll ergänzt wird das Motorenprogramm durch das moderne, bedienerfreundliche MTU-Automationsystem „Callosum“. Individuell angepasst auf das jeweilige Antriebssystem und die dazu gehörende Schiffstechnik erlaubt „Callosum“ seinem Benutzer, alle angeschlossenen Funktionen mit höchstens drei Klicks zu überwachen und zu steuern. ■



Ein MTU-Motor der 4000er-Reihe

GEA Westfalia Separator

Viskositätseinstellung im Treibstoffversorgungsmodul

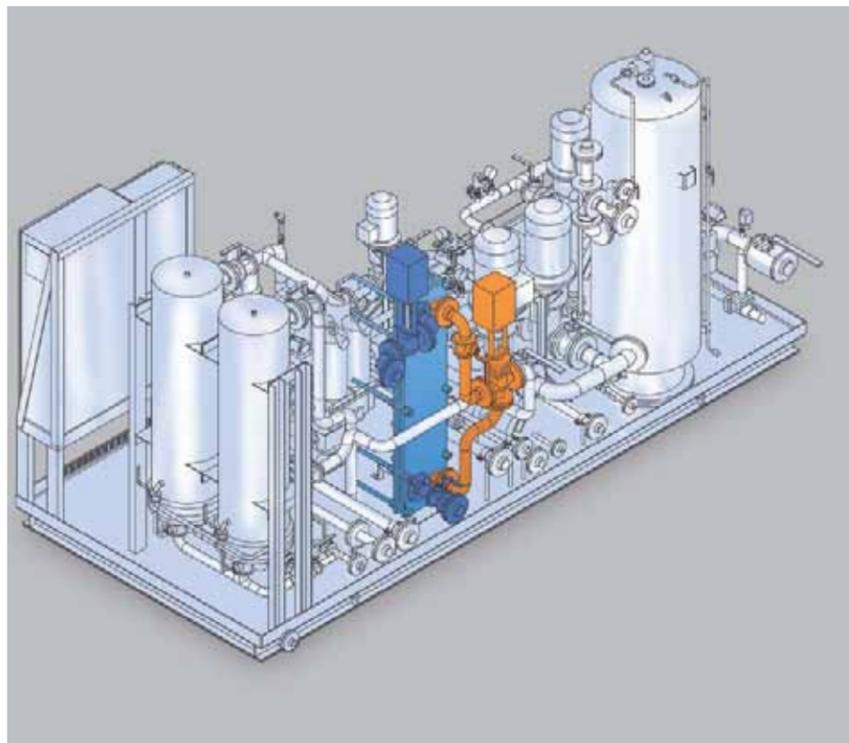
Die Bemühungen um einen umweltfreundlichen Seetransport, um emissionsoptimierte Schiffe gehen in die nächste Runde. Die Abgaswerte der Schiffe müssen weiter reduziert werden. Speziell Schwefel im Brennstoff liegt im Focus der Aufsichtsbehörden. GEA Westfalia Separator bringt deshalb mit dem Westfalia Separator FuelCoolingMaster ein System auf den Markt, welches zuverlässig die nötige Viskosität von schwefelarmem, leichten Dieselöl oder Gasöl einstellt. Das Konzept des FuelCoolingMaster wird auf der SMM 2010 vorgestellt.

GEA Westfalia Separator hat hierzu ein System entwickelt, welches auf einem Kühlmodul als Wärmetauscher basiert, das bei Bedarf durch einen Chiller ergänzt werden kann.

Damit wird sichergestellt, dass der Wert von zwei Centistokes nie unterschritten wird und somit den Richtlinien der Motorenhersteller entspricht. Wärmetauscher und Chiller sind so miteinander verschaltet, dass unter bestmöglichen ökonomischen Bedingungen Energie genutzt wird.

Die revidierten IMO (International Maritime Organisation) Marpol Regeln aus dem Jahre 2008, bzw. EU-Direktiven aus 2005 verweisen auf reduzierte Schwefelgehalte in den zu verwendenden Brennstoffen. Die neuen reduzierten Schwefelgehalte in Schiffsbrennstoffen greifen bereits. Das bedeutet, die Schiffe müssen in bestimmten Situationen vom normalerweise genutzten Schweröl auf ein Fuel Destillat umstellen, in der Regel ein Marinedieselöl oder ein Marinegasöl.

Gerade bei bereits bestehenden Schiffsbauten ist es mitunter nicht einfach, ein Retrofitsystem mit seinem notwendigen Platzbedarf zu installieren. GEA Westfalia Separator ist in der Lage, das System möglichst ökonomisch, aber auch möglichst platzsparend zu integrieren. Denn im Vordergrund stehen eindeutig Individualösungen auf Basis Kühler und/oder Chiller, gezielt zugeschnitten auf die spezifischen Bedürfnisse der Reedereien und Betreiber der Schiffe. ■



Westfalia Separator FuelCoolingMaster ist ein System welches zuverlässig die nötige Viskosität von schwefelarmem, leichten Dieselöl oder Gasöl einstellt.

Halle B2.EG, Stand 113

Holger Clasen zeigt Nadelentroster

„Wahre Qualität muss man erfahren“ – unter diesem Motto läuft eine Vorteilsaktion von Holger Clasen vor, während und nach der diesjährigen SMM. Der Hamburger Hersteller und Servicepartner für Industriewerkzeuge Holger Clasen will die Qualität seiner Produkte beweisen: Das ISSA- und IMPA-Mitglied gewährt allen Besitzern von Nadelentrostern anderer Hersteller gegen Abgabe des alten Werkzeugs eine 150,- Euro Gutschrift auf den Listenpreis beim Kauf des Qualitätswerkzeug JEX 28. Messebesucher können direkt auf dem Stand von Holger Clasen an der Aktion teilnehmen. Wer es zur Messe nicht schafft oder nicht so lange warten möchte, kann seinen alten Nadelentroster plus Bestellung des neuen JEX-28 direkt an das Hamburger Unternehmen schicken. Bei allen, die keine Möglichkeit haben, den Messestand zu besuchen und ihren alten Nadelentroster abzugeben, reicht die Zusendung einer Bestell-E-Mail und ein Foto des gebrauchten Nadelentrosters sowie der Name des Schiffs, auf dem das Gerät im Einsatz war. Das gilt übrigens auch im Plural: Wer mehr als einen Nadelentroster tauschen möchte, erhält für jedes eingetauschte Werkzeug den Rabatt auf einen Neukauf. Die Lieferung erfolgt kurzfristig und frei Haus. Die Aktion läuft vom 1. August bis zum 31. Oktober 2010. Für eine Gutschrift kommen alle druckluftgetriebenen Nadelentroster in Frage, die nicht von Holger Clasen bzw. Nitto Kohki sind. Die Druckluft-Nadelentroster der Serie JEX 28 arbeiten vibrations- und verschleißarm. Die Nadeln sind aus Spezialstahl und gelangen selbst an schwer zugängliche Oberflächenbereiche. Deshalb bearbeiten sie auch unregelmäßige Oberflächen akkurat und effizient. Die Nadeln und der Nadelträger lassen sich – je nach Verwendungszweck – schnell austauschen und problemlos von drei auf vier Millimeter Durchmesser umrüsten. Die Holger Clasen GmbH & Co. KG ist Mitglied der International Ship Supplier Association (ISSA) und der International Marine Purchasing Association (IMPA) und bietet seit mehr als 75 Jahren mit seinen Produkten und Service-Dienstleistungen sowohl Standard- als auch auf den individuellen Kundenbedarf abgestimmte Speziallösungen für Werkzeuganwendungen.

Die Bauzeit wird rund ein Jahr betragen, so dass das neue Tankschiff voraussichtlich im Juli 2011 in Dienst gestellt werden kann

Lehnkering erweitert und modernisiert Gas-tankerflotte mit Schiffsneubau LRG GAS 89

Mit der Beauftragung des Neubaus LRG GAS 89 setzt Lehnkering die marktorientierte Modernisierung und Kapazitätserweiterung seiner Flotte fort. Das neue Gastankschiff wird typgleich zur ebenfalls noch im Bau befindlichen LRG GAS 88 gebaut und soll als 18. Schiff die unternehmenseigene Spezialflotte verstärken. Die Bauzeit wird rund ein Jahr betragen, so dass das neue Tankschiff voraussichtlich im Juli 2011 in Dienst gestellt werden kann.

Annahme richtig gelegen haben, dass der Markt nachhaltig wachsen wird. Durch die konsequente Fortführung unseres strategischen, innovativen Schiffsneubauprogramms setzen wir damit auch ein klares Signal an den Markt“, so Robert Baack, COO des Unternehmensbereiches Shipping Logistics & Services (SLS) bei Lehnkering. Auch beim neuen Gastanker werden die Gasdruckbehälter von der deutschen Firma Gronemeyer & Banck gefertigt. Sie sind erneut jeweils 33,60 Meter lang und haben einen Durchmesser von 4,80 Metern sowie ein Fassungsvermögen von jeweils 582 Kubikmetern. Damit der Schiffsneubau alle künftigen Kundenanforderungen erfüllt, sind die Tanks für den Transport aller unter Druck verflüssigten Gase geeignet, wie zum Beispiel Butadien, Butan, Propan und Propylen. Aber auch der Transport von Ammoniak oder Propylenoxid ist möglich. Da diese großvolumigeren Tanks größer sind, als das für eine normale Doppelhüllenbauweise zulässig ist, wird auch dieser Schiffsrumpf (Kasko) mit einem erhöhten Anfahrtschutz ausgestattet. Abermals kommt dabei mit der



Robert Baack

Den Auftrag für den Neubau der LRG GAS 89 erhielt einmal mehr die niederländische Werft TeamCo Shipyard, die bereits für den Abbau der LRG GAS 87 zuständig war und aktuell mit dem Abbau der LRG GAS 88 beschäftigt ist.

Als Schiffsklassifikationsgesellschaft wurde, wie auch bei den Schiffen LRG GAS 85, 86, 87 und 88, Bureau Veritas beauftragt.

„Mit dem erneuten Schiffsneubau in kürzester Zeit investieren wir weiter in die Zukunftsfähigkeit unserer Flotte. Denn es zeigt sich immer deutlicher, dass wir mit unserer

sogenannten „Scheldehaut“ eine besondere Konstruktion zum Einsatz. Für den Antrieb sorgen zwei moderne Maschinen mit 634 KW und geringem Treibstoffverbrauch. Der Binnentanker wird kanalgängig und somit auf Nebenwasserstraßen einsetzbar sein.

„Die Modernität unserer Dienstleistungen ist ein genereller Anspruch, den wir in allen Geschäftseinheiten verfolgen. Unsere neuen Gastankschiffe sind effizient, großvolumig und in den verschiedenen Fahrtgebieten variabel einsetzbar. Wir bieten unseren Kunden damit einen Mehrwert, der sich mit anderen Schiffstypen nicht immer erreichen lässt. Unsere Technologie auf diesem Gebiet ist innovativ und marktorientiert“, ergänzt Anke Bestmann, Mitglied der Geschäftsleitung des Geschäftsbereiches Gastankerschiffahrt. Lehnkering gehört mit einem Umsatz von rund 550 Millionen Euro und über 2.600 Mitarbeitern zu den führenden Logistikdienstleistern in Nordwest- und Zentraleuropa. In den Schwerpunktbereichen Chemie und Stahl verfügt das Unternehmen in den Bereichen Logistics & Services seit mehr als 135 Jahren über umfangreiche Erfahrung. Als neutraler Dienstleister und Partner bietet Lehnkering seinen Kunden individualisierte Lösungen, bestehend aus klassischen Logistikdienstleistungen (Logistics) und umfangreichen Mehrwertdienstleistungen (Services). ■



Das neue Gastankschiff wird typgleich zur ebenfalls noch im Bau befindlichen LRG GAS 88 gebaut. Auf dem Foto: LRG Gas 87.

Weniger Treibstoff, mehr Sicherheit – Deselektischer Prototyp auf Binnenschiff „Enok“ getestet

Torque Marine mit neuem Schiffsantrieb auf Kurs

Die Torque Marine IPS GmbH & Co. KG geht mit einer neuen Antriebstechnik für Schiffe auf den Markt. Die Testfahrten mit der umgebauten „Enok“ auf der Elbe vor Glückstadt sind beendet. Am 18. August stellen die Gesellschafter Claus-D. Christophel (Hamburg) und Hans Helmut Schramm (Brunsbüttel) den Prototypen ihres dieselektischen Torque-Antriebs in Hamburg vor.

Die Idee, einen dieselektischen Schiffsantrieb zu entwickeln, ist nicht neu. Um den Treibstoffeinsatz und damit auch die Emissionswerte zu reduzieren, hat sich die Schiffsbauversuchsanstalt in Duisburg schon vor Jahren im Auftrag des Bundesumweltministeriums mit dem Thema beschäftigt. Da der konventionelle dieselektische Antrieb in der Praxis aber Vorgaben wie Gewicht und Volumenreduzierung nicht erfüllen konnte, mussten neue Möglichkeiten erschlossen werden. „Das hat mich nicht mehr losgelassen“, sagt Claus-D. Christophel. Die Lösung ist ein komplett neues Antriebskonzept, das als System auf dem Prüfstand in allen Funktionen erprobt, zertifiziert und von der Klassifikation vor dem Einbau an Bord abgenommen werden kann. Das Torque-Antriebssystem besteht aus Motor, Generatoren-Set, Schaltanlage mit Umrichter, Brückenantriebssteuerung und optional einem Zero Emission System (ZES).

Ein Partner für die Umsetzung der revolutionären Antriebstechnik war schnell gefunden. Mit Hans Helmut Schramm aus Brunsbüttel gründete Claus-D. Christophel die Torque Marine IPS Innovative Propulsion Systeme GmbH & Co. KG. Drei Millionen Euro haben die Unternehmer in das ehrgeizige Projekt investiert – ohne Fördermittel in Anspruch zu nehmen. Wissenschaftlich begleitet wurde

Besichtigung am 29.9. während des Börsentreffs

Die Torque Marine IPS GmbH wird am Mittwoch, 29.9.2010 das Sponsoring des allmonatlichen Treffs in der Duisburg-Ruhrorter „Schifferbörse“ übernehmen. MS „Enok“ wird in unmittelbarer Nähe festmachen, um Interessierten die Möglichkeit zu geben, den Maschinenraum mit dem Torque-Antrieb zu besichtigen.

die dreijährige Arbeit von den Schiffsbauexperten aus Duisburg und der Technischen Universität (TU) in Hamburg-Harburg. Die Umbauleitung des Prototypen führte die Firma NavConsult aus Brunsbüttel auf der Gebr. Friedrich Werft in Kiel durch.

Schiffsdiesel, deren Kräfte über ein Getriebe auf die Welle übertragen werden, gehören



MS „Enok“ ist das erste Binnenschiff, das mit dem dieselektischen Torque-Antrieb der Hamburger Torque Marine IPS ausgerüstet ist

bei Torque Marine der Vergangenheit an. Das Start-up-Unternehmen setzt auf das Torque-Antriebssystem, einem ausgefeilten Direktantrieb aus Dieselgeneratoren und elektronischen Umrichtern. Der große Vorteil: Das Zwei-Wellen-Antriebssystem kann im Minimalbetrieb mit einem Dieselgenerator von geringerer Leistung gefahren werden. Um mehr Kraft zu entwickeln, werden die anderen Generatoren bei Bedarf stufenlos zugeschaltet. Dieses Zu- und Abschalten erfolgt ohne die sonst übliche Synchronisation der Generatoren. Zusätzliche Leistung steht in sechs Sekunden zur Verfügung.

Die Ergebnisse der Testfahrten haben die Erwartungen der Fachleute übertroffen. Einen Schiffspropeller mit 20 Umdrehungen pro Minute zu fahren, ist mit herkömmlichen Dieselmotoren nicht möglich. „Das Gesamtkonzept ist schon als Prototyp erstaunlich“, urteilt Dipl.-Ing. Hartmut Dobinsky, der für die Bundesanstalt für Wasserbau tätig war. Schon vor der Präsentation haben Delegationen aus Schweden und Bangladesch Interesse angemeldet.

„Die Effektivität des neuen Antriebs einfach unbezahlbar“, sagt Schramm. Dass die Technik auch für Schlepper geeignet ist, will der Brunsbütteler mit zwei 6,5 Millionen Euro teuren Neubauten unter Beweis stellen. Bei den schwimmenden Kraftprotzen, die zwar ständig unterwegs seien, aber nur stundenweise die volle Leistung bringen müssten, rechnet sich die zusätzliche Investition schon nach drei Jahren.

Das neue System erweist sich nicht nur als wirtschaftlich, sondern trägt durch bis zu zwanzig Prozent geringere Treibstoffkosten zum Klimaschutz bei. Und das in einer Zeit, in der die Abgasnormen für Schwefel- und Stickstoffdioxid gerade verschärft wurden. Innerhalb von fünf Sekunden kann der Kapitän den Schiffspropeller zum Stehen bringen.

„Es ist eine völlig neue Welt“, so Schramm. „Jede Sekunde, die wir schneller reagieren können, bringt mehr Sicherheit.“ Kapitän Rudi Koopmans, der bis zum Verkauf der „Enok“ an Torque Marine 14 Jahre lang als Eigner mit den alten Dieselmotoren auf Fahrt war und heute als Angestellter auf der Brücke steht, kann das nur bestätigen. „Das Schiff lässt sich viel besser fahren“, sagt der 64-jährige Niederländer. „Die Kraft der Welle ist stufenlos da.“

Mit einem Partner wollen Geschäftsführer Claus-D. Christophel und Hans Helmut Schramm die Torque Marine weltweit

marktfähig machen. Ab September planen die Unternehmer ein Bieterverfahren, um einen zusätzlichen Gesellschafter zu gewinnen. „Wir haben in der Forschungs- und Entwicklungsphase das Risikokapital getragen“, sagt Schramm. Kurzfristig erwartet er, dass bis zu 25 neue Arbeitsplätze beim Schiffsdienstleister entstehen. Langfristig habe Torque Marine das Potenzial, einer der führenden Anbieter für dieselektische Antriebstechnik weltweit zu werden.

Die Einsatzmöglichkeiten der Antriebstechnik mit High Torque Power Drive (HTP) für Binnenschiffe mit einem Leistungsbedarf von 250 bis 4500 PS seien nahezu unendlich, sagt Christophel. Das modulare System sei auch für alternative Energieträger geeignet. Für Neubauten hat Torque Marine die Pläne für eine neu konzipierte Rumpfform erworben und mit dem Flensburger Ingenieurbüro für Schiffstechnik von Ingo Schlüter weiter entwickelt. Das Beispiel „Enok“ zeigt aber auch, dass alte Schiffe umgerüstet werden können. Der Bund fördert den Umbau von Antrieb und Stromerzeugersystemen finanziell, da die Technik von Torque Marine alle gesetzlichen Forderungen nach Energieeffizienz, Schadstoff-Grenzwerten und Lärmschutzanforderungen erfüllt.



Wollen mit dem neuen Antrieb die (Schiffahrts-) Welt erobern: Claus-D. Christophel und Hans Helmut Schramm

Die „Torque Marine IPS Innovative Propulsion Systeme GmbH & Co. KG“ mit Sitz in Hamburg ist im Juni 2008 mit dem Ziel gegründet worden, einen dieselektischen Schiffsantrieb zu entwickeln. Gesellschafter des Start-up-Unternehmens sind Claus-D. Christophel (Hamburg) und Hans Helmut Schramm (Brunsbüttel). Beide sind seit Jahren in der maritimen Branche tätig: Bis zum Verkauf an die finnische Unternehmens-

gruppe Wärtsilä im Jahr 2008 war Claus-D. Christophel geschäftsführender Gesellschafter der 1974 von ihm gegründeten CDC Mess- und Regeltechnik GmbH. Hans Helmut Schramm ist seit zwölf Jahren Inhaber und Geschäftsführer der Hans Schramm & Sohn GmbH & Co. KG. Zur Schramm Group gehört unter anderem die Brunsbüttel Ports GmbH als Betreiberin des Elbehafens in



Der Maschinenraum der „Enok“ mit dem Torque Antrieb



Hauptabmessungen und technische Daten

Länge	83,00 m
Breite	9,50 m
Seitenhöhe	3,00 m
maximale Abladetiefe	2,85 m
mittlerer Leertiefgang	0,48 m
Laderaum:	
Länge	74,25 m
Breite	7,70 m
Tragfähigkeit	ca. 1800 t
Containerkapazität 3-lag.	108 TEU
4-lag.	144 TEU
Wasserballast	650 t
Gesamtgewicht leer	ca. 320 t

Bugansicht des Leichtertyps CSL 36
Foto: V. Renner

Eigner Heidenstecker und Neue Triton Schiffswerft GmbH setzen Innovationen in Praxis um Neuer Leichtertyp CSL 36 zu Wasser gelassen

Von Dipl.-Ing. Volker Renner

Im kleinen Kreis wurde am Samstag, den 24. Juli 2010, der erste Leichter des Typs CSL 36 zu Wasser gelassen. Die Typbezeichnung CSL steht für Container-Schub-Leichter und lehnt sich an die Bezeichnung der vielfach von der Deutschen Binnenreederei eingesetzten Leichter (z. B. Typ SL 65 mit einer Länge 65 m) an. Die 36 steht für die Anzahl der 20-Fuß-Container (TEU) in einer Ebene.

Bauherr und Eigner ist das Binnenschiffahrts-Unternehmen Hans Gerd Heidenstecker. Heidenstecker war wesentlicher Aktionär der Deutschen Binnenreederei und ist heute an mehreren Binnenschiffahrtsunternehmen beteiligt. Er verfügt über eine mehr als 50-jährige Berufserfahrung, wobei sich ein wesentlicher Teil seiner Aktivitäten seit vielen Jahren auf die Binnenschiffahrt in den neuen Bundesländern konzentriert. Diese Erfahrungen wurden, gemeinsam mit den Experten der Neue Triton Schiffswerft GmbH, weitgehend im neuen Leichtertyp umgesetzt. Dies wird zunächst an den Hauptabmessungen und technischen Daten des neuen Leichters deutlich. Die Kiellegung wurde am 30. 03.2010 durchgeführt und bis zur geplanten Ablieferung am 06. August, vergingen nur 18 Wo-

chen. Damit wurde die ursprünglich geplante Bauzeit um 3 Wochen unterschritten! Nach der Fertigstellung verfügt der Leichter über die erforderlichen ADN- und SUK-Atteste sowie über die Zulassung für das Befahren der wesentlichen europäischen Wasserstraßen einschließlich der Zonen 2 bis 4. Das Ziel der Investition in Höhe von ca. 1,25 Mio. € ist die Entwicklung und der Bau eines Leichter-Prototyps, der sich besonders gut für den Einsatz auf dem nord- und ostdeutschen Kanalsystem sowie der Elbe und der Oder eignet und auch bei niedrigen Fahrwassertiefen noch wirtschaftlich betrieben werden kann. Seine Hauptabmessungen sind so gewählt, dass er sich problemlos in die bestehenden Schubverbandsysteme der „Elbereedereien“ integrieren lässt. Dies bedeutet, dass in Zukunft auf der Elbe zwischen Hamburg und Magdeburg Schubverbände mit einer Länge von bis zu 190 m und einer Breite von 19 m verkehren und im 3-lagigen Verkehr bis zu 432 TEU transportieren können.

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit war die Verminderung des Leergewichtes und damit des Leertiefgangs. Um dieses Ziel zu erreichen, erfolgte der Einsatz unterschiedlicher Stahlsorten und Materialstärken entsprechend den erforderlichen Festigkeitsanforderungen der maßge-

benden Institutionen. Diese Kalkulationen wurden vom DST, Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V. (ehemals VBD) in Duisburg erstellt und überprüft. Hinzu kommt, dass die Längs- und Querverbände entsprechend den Containerabmessungen angeordnet wurden und damit zusätzliche örtliche Verstärkungen weitgehend eingespart werden konnten. Im Zusammenhang mit dem Containerverkehr ist auch die Größe des Laderaums von 74,25 m x 7,70 m zu sehen. Dieser erlaubt in der Breite nicht nur die Stauung von 3 ISO I-Containern (Breite 2,44 m), sondern auch die Kombination mit ISO II-Containern (Breite 2,60 m). In der Länge lassen sich 12 TEU stauen.

Die Festigkeitseigenschaften des Leichters erlauben neben dem Transport von Containern auch den Transport sämtlicher Massengüter einschließlich Kohle und Erz, großer und kleiner Projektladungen wie beispielsweise Flügel für Windkraftanlagen oder auch den Transport von Einzellasten mit einem Stückgewicht von bis zu 550 t. Hierbei darf die Punktbelastung des Doppelbodens bis zu 60 t/m² betragen.

Ein weiterer interessanter Aspekt ist der deutlich geringere Energiebedarf gegenüber dem Standardleichter Euro II bei gleichem Ladungsgewicht. Dieser wird vom Schiffs-eigner auf ca. 15 % veranschlagt und ist

auf die geringere Breite, die größere Länge (Länge läuft), die gewählte Bugform und die Anordnung der Ankertasche über der Abladewasserlinie zurückzuführen.

Zur Verbesserung der Manövrierfähigkeit des Schubverbandes wurde im Vorschiff eine de Gerlien van Tiem- Bugstrahlanlage vom Typ 1200 MKIC eingebaut. Der Antrieb erfolgt über einen Volvo-Motor des Typs D12D MH (ZKR Stufe II) mit einer Leistung von 550 PS bei 1900 1/min. Es ist vorgesehen, für diesen Leichter die Zulassung für das selbständige Bewegen innerhalb von Hafengebieten zu erhalten.

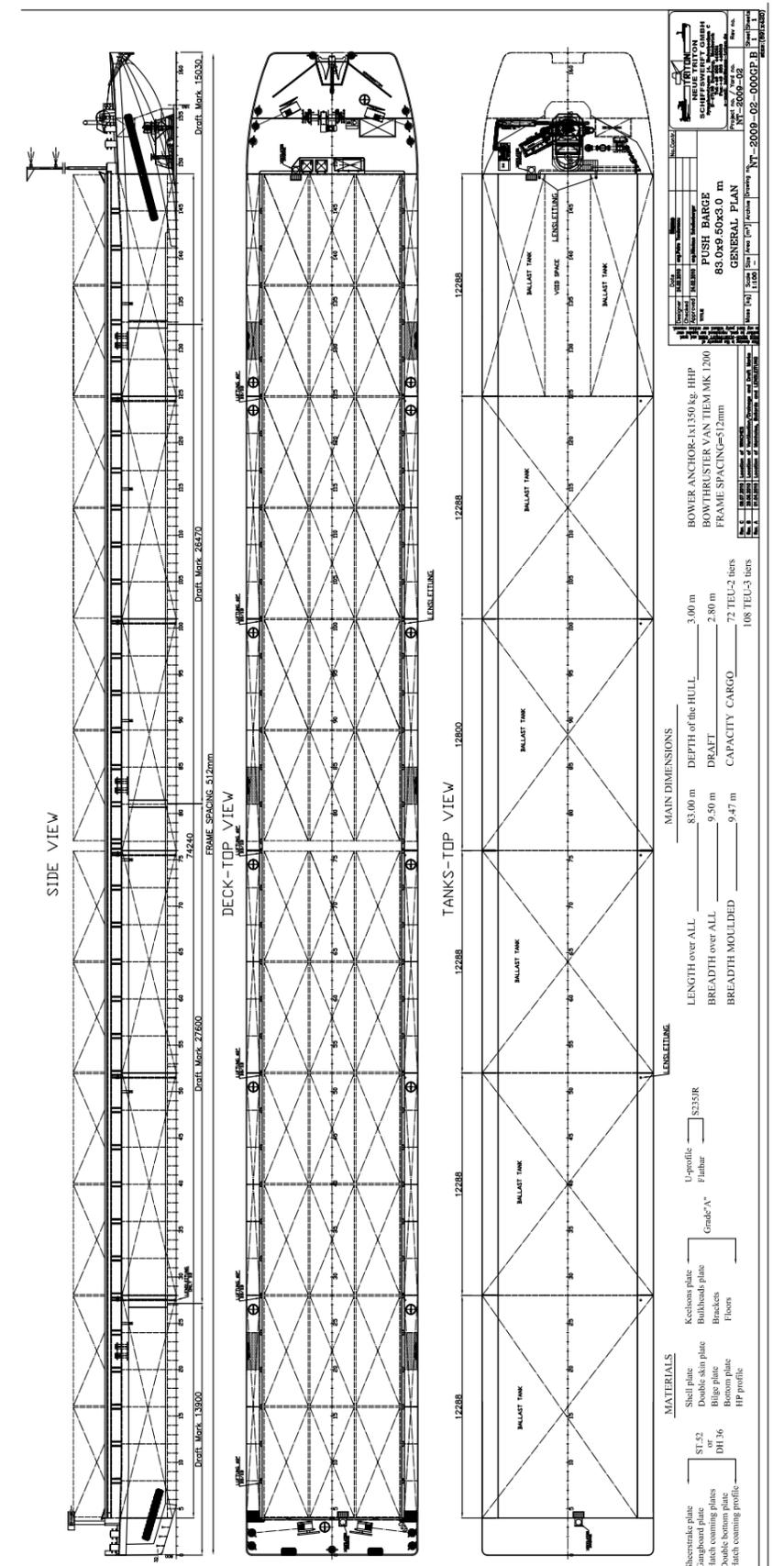
Um auch im leeren Zustand geringe Brückendurchfahrthöhen passieren zu können, verfügt der Leichter über Ballastzellen mit einer Kapazität von 650 t. Sämtliche Innenräume einschließlich Ballastzellen, Peaks, Wallgänge oder der Doppelboden erhielten einen hochwertigen Schutzanstrich. Diese Arbeiten werden von der Firma Steger&Windhagen GmbH durchgeführt die auch die Ankerwinde und die 4 Koppelwinden geliefert hat.

Das Befüllen und Lenzen der Ballastzellen wie auch die Versorgung des Wasserlöschsystems erfolgt durch eine eigene im vorderen Maschinenraum installierte Lenz/Ballast-Drehkolbenpumpe vom Typ Vogel-sang VX 186-130Q mit einer Leistung von 120 m³/h.

Ebenfalls im vorderen Maschinenraum installiert wurde ein eigenes Drehstromaggregat der Firma Wernz GmbH mit einem luftgekühlten John-Deere Dieselmotor mit einer Leistung von 36 kW bei 1500 1/min, sowie eine Feuerlöschanlage des Typs Tyco. Sämtliche Elektroarbeiten wurden von der FS Schiffstechnik GmbH & Co KG durchgeführt.

Es ist geplant, den Leichter nach seiner Fertigstellung an einen Container-Schiffahrtbetreiber zu vermieten und nach erfolgreicher Testphase den Containerverkehr im Hinterland der Seehäfen durch weitere Leichter dieses Typs zu verstärken.

In einer kurzen Ansprache brachte der Eigner Hans Gerd Heidenstecker seinen Dank und seine Zufriedenheit wie folgt zum Ausdruck. „Der bisherige Bauverlauf, die qualitativ gute Arbeit der Werft, die problemlose Zusammenarbeit und die kurze Bauzeit liegt über meinen Erwartungen“, so der Bauherr, „so dass der Mehrpreis gegenüber Werften, beispielsweise aus dem Ostblock, hiermit kompensiert wird“.



Generalplan des Leichtertyps CSL 36. Aufgrund des Formats ist nur diese Form der Datstellung möglich. Bei Interesse drucken Sie sich die Seite am besten aus.

Experten diskutierten zum 100. Geburtstag des Regensburger Westhafens über Infrastrukturinvestitionen

Die Verkehrsinfrastruktur weiter ausbauen

„Wir brauchen eine intelligente Koordination der Verkehrsträger. Dazu muss weiter in trimodale Strukturen investiert werden“, sagte Dr. Andreas Scheuer, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik, auf einer hochrangig besetzten Expertenrunde, die die bayernhafen Gruppe zum 100. Geburtstag des Regensburger Westhafens veranstaltete. Regensburg als Logistikkreuzung für den bayerischen Wirtschaftsraum habe hier eine hohe Bedeutung.

Generell waren sich die Experten einig, dass für mehr Wirtschaftswachstum weiter in Infrastruktur investiert werden muss. „Deutschland ist Logistikweltmeister“, betonte Dr. Andreas Scheuer. „Diese Stärke müssen wir ausbauen, beispielsweise mit innovativen Lösungen in der grünen Logistik.“ Dazu soll auch der Masterplan Güterverkehr und Logistik unter Einbindung aller Beteiligten zu einem „Aktionsplan“ ausgebaut werden. Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafen Gruppe und Mitglied im Präsidium des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen, wies auf die Bedeutung des nationalen Hafenkonzpts als Teil dieses Aktionsplans hin. Hierbei müsse die Anbindung der See- und Binnenhäfen über Schiene und Wasserstraße oberste Priorität haben.

In Bezug auf Bayern wurde neben dem Donauausbau auch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg – Hof thematisiert. Besonders diese Verbesserung der Bahnverbindung könne, so stimmte Regensburgs Oberbürgermeister Hans Schaidinger ein, „für die Güterströme zwischen den deutschen Seehäfen und dem Hafen Regensburg eine Menge bewegen“.

Eine Forderung, die im bayerischen Finanzminister Georg Fahrenschon einen Unterstützer fand. Er betonte, dass dabei ohne Streckenneubau ein zusätzlicher Korridor geschaffen und die Kapazität deutlich erhöht werden könne, die nicht nur der Region, sondern letztendlich ganz Bayern zugute

käme. „Wenn wir nicht handeln, machen das andere“, so Fahrenschon. Das sei immer mit dem Risiko verbunden, dass sich Märkte verschieben.

Dass der Freistaat handelt, unterstrich Fahrenschon mit der Zusage, dass er sich dafür einsetzen werde, dass die bayernhafen Gruppe auch in den kommenden Jahren ihre erwirtschafteten Mittel in den Ausbau der Infrastruktur investieren könne und nicht an den Staatshaushalt abführen müsse. Joachim Zimmermann zeigte sich darüber sehr erfreut und wies auf die damit verbundene Hebelwirkung für weitere Arbeitsplätze und Folgeinvestitionen hin, die letztendlich wieder dem Staatshaushalt zu Gute kämen. Um solche Investitionen auch zu flankieren und abzusichern, sei das vielfach geforderte „Wohnen und Arbeiten an einem Platz“ in einem Hafen nicht möglich, betonte Regensburgs Oberbürgermeister und Präsident des Bayerischen Städtetages, Hans Schaidinger. Eine klare Trennung zwischen Wohn- und Hafengebieten sei absolut geboten, da ein Hafen rund um die Uhr, sieben Tage die Woche funktionieren müsse.



xxxxxxx
xxx

Angesichts der Sparzwänge im Bundeshaushalt wird für Herbert Bodner, Vorstandsvorsitzender der Bilfinger Berger AG und Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten aber deutlich schwieriger. „Wir müssen künftig anders, mehr bedarfsorientiert investieren. Auch Private-Public-Partnership-Modelle – nicht nur im Straßenbau, sondern auch im Bahn- und Wasserstraßenbereich – sind denkbare Alternativen.“ Bodner: „Bis 2028 wird ein Anstieg der Lkw-Verkehre um 75 Prozent prognostiziert. Das erfordert den Ausbau aller Verkehrsträger.“ Dabei verwies er auf brachliegendes Potenzial der Binnenwasserstraßen, das von den Verladern stärker genutzt werden könnte.

Für Massengüter ist der Transport auf der Wasserstraße besonders geeignet. „Ein Güterschiff ersetzt bis zu 100 Lkw-Ladungen“, verdeutlichte Ludwig Höchstetter, Leiter Erzeugnisse Agrar der BayWa AG. Sein Unternehmen ist im Hafen Regensburg mit zwei Standorten vertreten und schlägt hier jährlich rund 250.000 Tonnen Getreide und Düngemittel um. „Dazu brauchen wir gut ausgebaute Hafenstruktturen und einen Donauausbau“, so Höchstetter.

Der Hafen Regensburg ist für BayWa Drehscheibe für den Güterumschlag und das Tor nach Osteuropa. Beschlossen ist, den Standort in den kommenden Jahren durch deutliche Kapazitätserweiterungen zu stärken. ■



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 Binnenschiffahrt 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 Binnenschiffahrt 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