

# Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

## Ohne Ankündigung

*Ungarn ändert die Wasserstraßenklasse der Donau in die Klassen VI/B und VI/C*

Seite 9

## IHK Niederrhein

*Den Wirtschaftsstandort nicht von wichtigen Entscheidungen abkoppeln*

Seiten 14-15

## Sonderteil Kreuzschifffahrt

*Die Kombination von Fluss- und Hochseekreuzfahrten wird immer beliebter*

Seiten 16-25



## Die Transport- und Haftpflichtversicherung der esa EuroShip.

**Neu:  
Bis zu € 50 Mio. Deckung**

Das Produkt und die Bedingungen haben wir im letzten Jahr weiter verbessert. Auf Basis dieses umfangreichen Versicherungskonzeptes bieten wir ab sofort für zahlreiche Schiffstypen **Deckungssummen von bis zu € 50 Mio.**

**esa - Immer eine Schiffslänge voraus.** Weitere Informationen bei Ihrem Versicherungsfachmann, per Telefon +49 (0) 71 36. 9513. 313 oder unter: [www.esa-allianz.de](http://www.esa-allianz.de)

Ein Unternehmen der Allianz 

**esa** 

12-mal jährlich

[www.schifffahrt-online.de](http://www.schifffahrt-online.de)

ISSN 1867-8831

# Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

## Abonnement Printausgabe

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684

Telefon +49 (0)211-383683 [www.schifffahrt-online.de](http://www.schifffahrt-online.de)

Jetzt ausfüllen und direkt bestellen: F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Jahresabo **Schifffahrts-Magazin** zum Vorzugspreis von € 54,- (Ausland € 69,-)  
 Ja, ich möchte das **Schifffahrts-Magazin** als Printausgabe im Jahresabonnement 12 x jährlich zum Vorzugspreis von € 54,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 69,- inkl. Versand) beziehen. (Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.)

Firma  Privat

Firma/Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Beruf/Funktion/Abteilung \_\_\_\_\_

Straße, Nr./Postfach \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_ Land \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_ Mobil \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen bei dem F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

### Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Abteilung \_\_\_\_\_

Straße, Nr./Postfach \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_ Land \_\_\_\_\_

Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.

**Ich habe den neuen Abonnenten geworben. Die Prämie in Höhe von € 10,- schicken Sie bitte an folgende Adresse:**

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Nr./Postfach \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_ Land \_\_\_\_\_

(Die Prämie wird nach Eingang der ersten Abo-Gebühr gezahlt.)

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_



Friedbert Barg  
Herausgeber

**Zu einer gezielten Kooperation der Binnenhäfen am Niederrhein und den Häfen im westdeutschen Kanalgebiet ist es kein weiter Weg**

## Der Niederrhein und das Ruhrgebiet sind nicht nur für NRW von Bedeutung

**E**s ist gut, dass die nordrhein-westfälischen Kanalhäfen die Zusammenarbeit innerhalb ihrer Arbeitsgemeinschaft vertiefen und enger miteinander verknüpfen wollen - und dazu auch konkrete Schritte unternommen haben.

„Das System mit Binnenschifffahrt, -häfen, Hafenbahnen und Wasserstraßen bietet Potenziale und Freiheitsgrade gegenüber den anderen Verkehrsträgern, um gemeinsam mit Unternehmen aus Spedition und verladender Wirtschaft multimodale Logistikkonzepte zu entwickeln – hierauf zielt die zukünftige politische Strategie der Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Kanalhäfen NRW ab“, beschreibt Friedrich Weege, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft, das Vorhaben in dem Beitrag auf der Seite 38 dieser Ausgabe des Schifffahrts-Magazins.

Weiter sagt er: „Die Herausforderung bestand darin, eine gemeinsame Positionierung zu erarbeiten und die Breite des Systems in der Fläche zu definieren. Die Binnenhäfen bilden die Knotenpunkte im System und Schnittstellen zwischen den Transportmodi ab. Die verfügbaren Ressourcen an den Standorten sind unterschiedlich, die Strukturen ebenfalls. Über die Flächenbewirtschaftung und –verpachtung hinaus sind die Hafenbetreiber aktiv im Umschlagsgeschäft, in einigen Fällen sogar im überregionalen Bahngeschäft oder speditionell tätig. Aufgrund der Vielfältigkeit bei gleichzeitig relativer Kleinteiligkeit der einzelnen Standorte besteht die Chance, die einzelnen Unternehmen durch eine gemeinsame Arbeit im sie bildenden Cluster zu stärken. Da die Bildung größerer Einheiten im gesamten System erkennbar ist, wollen auch die Kanalhäfen ihre Leistungen und die ihrer Partner verstärkt vernetzt darstellen.“

Das korrespondiert in ganz hervorragender Weise mit dem, was unsere Korrespondentin Petra Grünendahl von Burkhard Landers, dem Präsidenten der IHK Niederrhein, erfahren hat. Der sagt nämlich in dem Beitrag auf den Seiten 14-15: „Schon seit Jahren fordern wir die Kooperation der Häfen am Niederrhein, die wichtig ist für die Entwicklung der Logistik und damit der Bedeutung unseres Wirtschaftsstandortes.“

Und Ocke Hamann, Leiter Verkehr und Logistik bei der IHK Niederrhein, führt dazu weiter aus: „Die Hafenkooperationen entlang der Maas werden ausgebaut, rund 31 Mio. Euro investieren die Holländer bis 2014, um Hafenstandorte und Container-Terminals entlang der Grenze gezielt auf den steigenden Güterverkehr aus Rotterdam fit zu machen.“ Weiter heißt es in dem Beitrag: „In Nordrhein-Westfalen tut sich hingegen zu wenig, um dagegen halten zu können: der Ausbau der Betuwe-Linie – das dritte Gleis zwischen Emmerich und Oberhausen – stockt ebenso wie der Eiserne Rhein. Diese Schienenverbindungen werden dringend gebraucht, um Güter von den Logistik-Zentren an der Maas und der deutsch-niederländischen Grenze an die Hafen- und Logistik-Standorte am Rhein zu transportieren. Mehr Gütertransport wird in den kommenden Jahren aus Antwerpen erwartet, aber vor allem auch aus Rotterdam, wo ab 2014 die Hafenerweiterung Maasvlakte II in Betrieb geht. Folglich werden die steigenden Warenströme, die weder über das Wasser noch über die Schiene transportiert werden, über die ohnehin überlasteten Autobahnen in und durch Nordrhein-Westfalen rollen. Bis 2025 ist hier mit einer Verdopplung der Warenströme und Verdreifachung der Containermengen allein von Rotterdam aus zu rechnen.“

Bei beiden Regionen - hier das Ruhrgebiet, dort der Niederrhein - handelt es sich um Wirtschaftszonen, die nicht nur für Nordrhein-Westfalen von großer und in bestimmten Feldern sogar existenzieller Bedeutung sind. Der IHK-Chef hat also Recht, wenn er warnt, den Wirtschaftsstandort Niederrhein nicht von wichtigen Entwicklungen abzukoppeln. Und er hat Recht damit, wenn er zu einer intensiveren Kooperation aller Mitwirkenden aufruft.

Das muss jetzt nur noch in die Tat umgesetzt werden, - soweit es nicht schon geschehen ist, denn insbesondere die IHK in Duisburg hat sich den Einsatz für Binnenschifffahrt und Binnenschifffahrt auf die Fahne geschrieben.

Zu einer in diesem Sinne gezielten Kooperation der Binnenhäfen am Niederrhein und den Häfen im westdeutschen Kanalgebiet dürfte es jetzt kein weiter Weg mehr sein. ■

## Schifffahrt

- Auszeichnungen am „Tag der Schifffahrt“  
Verdiente Reeder wurden zu Ehrenkapitänen ernannt 6
- Fragen wurden nicht nur angesprochen, sondern  
auch beantwortet  
SUKs tagten im polnischen Breslau 7
- Führungswechsel bei der Helogistics Holding GmbH  
Herfried Leitner geht - Vdovitschenko kommt 8
- Beschränkung der Binnenschifffahrt in Ungarn  
Donau jetzt Klasse VI/B und C 9
- Innerdeutsch ein Drittel weniger per Binnenschiff befördert  
... und wieder runter 10
- Als Nachfolger des verstorbenen Prof. Erik Pasche  
Peter Fröhle neuer Leiter des Instituts für  
Wasserbau der TUHH 10
- Seit dem 1. Mai 2012  
Manfred Holz jetzt bei Golo Magdeburg 10
- Handy-Gespräche und mobiles Surfen im Ausland  
werden billiger  
Kosten für das Roaming sinken deutlich 11
- Überzeugenden Fürsprecher für die Binnenschifffahrt  
Früherer WSD-West-Präsident Raymund  
Hinricher gestorben 11
- Die Führungsmannschaft der neuen Imperial  
Shipping Group will die Geschäfte intensiv ausweiten  
„Jünger, frischer und noch viel dynamischer als bisher“ 12
- Drastische Preiserhöhungen und Personalentlassungen  
Sciopero in Italiens Fahrgastschifffahrt 13
- Jahrespressekonferenz der IHK Niederrhein  
Den Wirtschaftsstandort nicht von  
wichtigen Entwicklungen abkoppeln 14-15

## ■ Schifffahrts-Magazin-Serie:

- Geschichten aus der Schifffahrt (XXXII)  
Denkwürdiger Einsatz an Bord eines Flusskreuzers 16
- Viele Passagiere an Bord der MS/Astor sind Wiederholer  
... einfach das Gefühl, zu Hause zu sein 18 - 21
- Weil für viele die Reise das eigentliche Ziel ist  
Bei A-Rosa kümmern sich 550 Mitarbeiter um die Gäste 22
- Elegant, harmonisch und anspruchsvoll  
Mit der schönen Maribelle über die Rhône 23
- Kapitän Jens Thorn ist ein Seemann der alten Schule, - aber  
auf neuestem Stand  
In der Nock den Wind am Körper spüren 24 - 25
- Vom 2. bis 4. Mai fand in Leipzig das 5.  
Weltverkehrsforum statt  
Sicherheit an Bord: Digitale Seekarten und mehr  
Rettungswesten als Passagiere 25
- Funktional, großzügig, umweltfreundlich und effizient  
Neubau „Maria Sibylla Merian“ für die Primus-Linie 26
- Binnenschiffer zu Besuch beim rheinland-pfälzischen  
Innenminister Roger Lewentz  
Dank für den Einsatz rund um das Waldhof-Drama 27

## Schiffstechnik

- Deutsche Binnenschiffswerften lieferten 2011  
insgesamt 44 Binnenschiffe im Wert von  
rund 134 Mio. € ab 28
- Anhaltende Nachfrage nach Spezialfahrzeugen
- Pilotvorhaben der Bergbausanierung in der Umsetzung  
Brain-Schiff ermöglicht neue Technik im Wasserbau 29
- Schiffswerft Korneuburg  
Werft wird zum Hafen 29

**Titelbild:** Die Kombination von Fluss- und Hochseekreuzfahrten wird immer beliebter. Lesen Sie dazu die Beiträge auf den Seiten 16 - 26 dieser Ausgabe.

Foto: Friedbert Barg

### Impressum

## Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

erscheint parallel mit

Die Fachzeitschrift im Internet [www.schiffahrt-online.de](http://www.schiffahrt-online.de)

## Schiffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Gegründet 2008  
Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

**Herausgeber und Verlag**  
Friedbert Barg, Journalist (DJV)

F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt)  
Scheidtstraße 4, 40239 Düsseldorf  
Geschäftsführer: Friedbert Barg, HRB 60259 AG Düsseldorf,  
Redaktion: Mülheimer Straße 4, 40239 Düsseldorf  
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

### Redaktion

Friedbert Barg (gesamtverantwortlich)  
f.barg@schifffahrts-magazin.de

### Online-Redaktion

Sylvia Artl (sylvia-artl@schiffahrt-online.de)

### Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Schweiz + Frankreich; Peter Baumgartner, Österreich; Jenny May, Berlin + neue Bundesländer; Petra Grünendahl, Duisburg; Torsten Reda, Niederlande; Dr. Carola Siedhoff, Hamburg; Werner Reuters, Oberrhein; Gerhard Strack, Mittelrhein.

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.

### Anzeigenleitung Deutschland

Michael Spahn, Hafestraße 9, 55118 Mainz  
Tel. 06131 / 62 74 626 Fax 06131 / 27 56 164  
m.spahn@schiffahrt-online.de

### Anzeigenleitung Österreich

Peter Baumgartner, Novemberstraße 30, A-9300 St. Veit/Glan  
Tel. +43 (0)664 263 43 62 Fax +43 (0)4212 47536  
IBBS@a1.net

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 6/2012 vom 01.01.2012

- Am Institut für Schiffstechnik/Meerestechnik und Transportsysteme  
Kolloquium in Duisburg: Das Schiff nach dem Öl 31
- Die neueste Version des integrierten Navigationssystems RADARpilot720° ist auf den Markt gekommen  
Das Update beinhaltet auch die neuen Donau-Karten 32
- „Andere haben auch viel Know-how“  
2.000 Aussteller aus 60 Ländern auf 90.000 qm 33 - 34

### Häfen / Wasserstraßen

- Sparsam im Verbrauch beim Schrottschlag  
Sennebogen 835 E mit Green Efficiency-Technologie 35
- Viele wichtige Impulse für grenzüberschreitende Zusammenarbeit unter den Häfen  
247 Hafenexperten trafen sich zum Hafenkongress 36 - 37
- Lobbyarbeit für das System Wasserstraße der Kanalhäfen NRW  
„... nicht auf Verbands- sondern auf Themenarbeit gerichtet“ 39

### Ständige Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

### Inserentenverzeichnis

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

Atlas Schifffahrt	14
A-Rosa Flussschiff GmbH	39
August Storm GmbH & Co. KG	34
Carl Rehder Gruppe	6
DTG eG	27
esa-Allianz	Titelseite
Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.	30
Hafen Mannheim	9
Imperial Shipping Group	4. Umschlagseite
MSG eG	7
Primus-Linie Frankfurt	39
Schwarz-Technik GmbH	33
Schulschiff „Rhein“	23
SMM Hamburg	31
Scylla AG	39
Wernz GmbH	29
Wittig Schiffsausrüstung	15

### Neuerscheinung: Bilder der Schifffahrt

# Schubschifffahrt auf dem Mittelrhein

Das Bild des Rheins ist vor allem im Mittelrheintal geprägt durch reizvolle Landschaften, trutzige Burgen und idyllische Dörfer. Doch abseits der romantischen Vorstellungen ist der Rhein seit Jahrhunderten auch ein wichtiger Handelsweg, geprägt von einer florierenden Binnenschifffahrt.

Der gebürtige Koblenzer Gerd Schuth, langjähriger Journalist der „Rhein-Zeitung“, befasst sich seit Jahrzehnten vor allem mit der Schubschifffahrt. Aus seiner eigenen Sammlung und den Archiven enthusiastischer Schifffahrtsfreunde hat er für diesen Bildband über 220 bislang zumeist unveröffentlichte Bilder ausgewählt. Sachkundig kommentiert, zeigen sie die Entwicklung der Schubschifffahrt zwischen Bingen und Koblenz seit den 1950er-Jahren.

Beeindruckende, vielfach farbige Fotografien der bis zu 6.000 PS starken „Rheinbullen“ vor dem Panorama der Orte und Landschaften vermitteln ein lebendiges Bild dieses besonderen Kapitels der Rheinschifffahrt. Ein Muss nicht nur für Technikliebhaber, sondern für jeden, der eine andere Seite des Rheins entdecken möchte.

**Gerd Schuth**  
**Schubschifffahrt auf dem Mittelrhein**  
 ISBN 978-3-95400-012-8  
 Sutton Verlag  
 Preis 19,95 €



Auszeichnungen am „Tag der Schifffahrt“

## Verdiente Reeder wurden zu Ehrenkapitänen ernannt

Bei seiner Jahreshauptversammlung Ende März hat der Alpenländische Schifffahrtsverein beschlossen, den traditionellen „Tag der Schifffahrt“ als Saisonbeginn am Sonntag den 29. April 2012 zu zelebrieren. Diesmal haben rund 300 Schiffe der Vereinsmitglieder auf Flüssen und Seen in Österreich, Deutschland und

in der Schweiz den Anker unter dem gemeinsamen Motto „Schifffahrt verbindet“ gelichtet.

Ein Motto, das schon seit Urzeiten kein Klischee, sondern überall wo es Binnengewässer gibt, täglich gelebte Praxis ist. Schifffahrt verbindet, als noch Fähren oft

die einzige Möglichkeit boten, von einem Ufer zum anderen zu kommen. Schifffahrt verbindet Menschen und Kulturen oft über mehrere Grenzen hinweg. In vielen Regionen ist die Schifffahrt auch heute noch das einzige verbindende Transportmittel zum nächst gelegenen Krankenhaus, zum nächsten Dorf oder zur Familie am anderen Ende des Sees. In Deutschland wird die Schifffahrt als verbindendes Element zwischen Ost und West genauso immer in Erinnerung bleiben, wie die erste Schifffahrt in Österreich über die Demarkationsgrenze hinweg, lange bevor der Staatsvertrag besiegelt wurde.

Diese verbindende Schifffahrt wurde und wird seit jeher von besonderen Menschen getragen, die einen wesentlichen Anteil am nachhaltigen Erfolg dieses Transportmittels haben. Einen dieser Menschen hat der Alpenländische Schifffahrtsverein heuer besonders geehrt und mit dem verdienten Titel „Ehrenkapitän“ ausgezeichnet. Dr. Werner Schreckeneder (75), steht hinter dem alten Familienunternehmen Stern & Hafferl Holding, mit heute 700 Mitarbeitern. Zur Holding zählen neben Bahn- und Busbetrieben auch Bau-, Elektro-, und Verwaltungsbetriebe. Seit fast 130 Jahren hält die Firma Menschen in Bewegung.



Auszeichnung am „Tag der Schifffahrt“ (v.l.): Bettina Hemetsberger (MondseeSchifffahrt), Daniela Neuhauser (Achensee Schifffahrt), Erich Wurm (Donauschifffahrt Wurm + Köck), Mag. Doris Schreckeneder (Attersee-Schifffahrt), Dr. Werner Schreckeneder (Stern & Hafferl), Wolfgang Hanreich (DDSG Blue Danube). Foto: ShipAustria

Mit der Stern & Hafferl Schifffahrt am Attersee, unterhält die Holding auch eine der ältesten Reedereien in Österreich

(1913). Sie gilt als Pionier der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt, denn bereits die ersten Schiffe der Reederei wurden elektrisch betrieben. Die bestimmenden Erfolgsfaktoren der Firma sind seit jeher Innovation und Tradition. Deshalb hat das Unternehmen im Jahr 2010 auch die erste Solarschifffahrt in Österreich auf dem Altausseer See gegründet.

Neben Dr. Schreckeneder wurde auch Erich Wurm von der Passauer Personenschifffahrt Wurm & Köck, zum Ehrenkapitän ernannt. Erich Wurm gilt mit seiner grenzüberschreitenden Schifffahrt von Deutschland über Österreich bis nach Ungarn, geradezu als Synonym vor die verbindende Binnenschifffahrt. P.B. ■

Anzeige

Ihr Spezialist  
auf allen Gebieten  
der Transport- und  
Schiffsversicherung



Bei uns  
können Sie sicher  
vor Anker gehen!



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

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

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

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

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



Fast 80 Sachverständige aus den Rheinuferstaaten, dem Donaunraum sowie Tschechien und Polen nahmen an der Tagung teil. Foto: ZKR

Fragen wurden nicht nur angesprochen, sondern auch beantwortet

## SUKs tagten im polnischen Breslau

Vom 8. bis 10. Mai 2012 fand in Breslau (Wroclaw) die zweite Gemeinsame Tagung der Schiffsuntersuchungskommissionen der Mitgliedstaaten der EU und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) statt. Fast 80 Sachverständige aus den Rheinuferstaaten, dem Donaunraum sowie Tschechien und Polen beantworteten eine Vielzahl von Fragen zur praktischen Anwendung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe und führten in mehreren Diskussionsrunden einen intensiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch. Positiv war das Fazit der Teilnehmer zu der Veranstaltung: sehr nützlich und möglichst bald zu wiederholen.

Die Staatssekretärin im polnischen Ministerium für Verkehr, Bauwesen und Meereswirtschaft, Anna Wypych-Namiotko, hieß die Teilnehmer willkommen. Sie unterstrich den Wunsch ihrer Regierung, die polnische Binnenschifffahrt zu fördern, wozu die einheitlichen technischen Anforderungen der EU und der ZKR an Binnenschiffe beitragen. Der Generalsekretär der ZKR, Jean Marie Woehrling, skizzierte in seinem Einführungsvortrag die Entwicklung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe in Europa und erinnerte daran, dass es seinerzeit der Wunsch der EU war, die technischen Vorschriften der Rheinschifffahrt zu übernehmen, da diese das höchste Sicherheitsniveau repräsentieren. Woehrling begrüßte, dass das Instrument der Gemeinsamen Tagung der Schiffsuntersuchungskommissionen, welches die ZKR vor einigen Jahrzehnten entwickelt hatte, nun auch auf Ebene der EU genutzt wird.

Die Vertreter der Europäischen Kommission erläuterten insbesondere den Stand

der Anpassung der Richtlinie 2006/87/EG an den technischen Fortschritt und die Anwendung der Richtlinie für ältere Schiffe. Geleitet wurde die Tagung von Henk Croo, Rheinschifffahrtskommissar Belgiens, der durch seine kenntnisreiche und effiziente Gesprächsführung sicherstellte, dass alle Fragen der Untersuchungskommissionen nicht nur angesprochen, sondern auch beantwortet wurden.

### Länder und Fahrgebiete

Als wesentliche Neuerung dieser zweiten Auflage der Gemeinsamen Tagung wurden die Teilnehmer zur Bearbeitung der Fragestellungen in kleine Arbeitsgruppen eingeteilt. Dies erlaubte, Sachverständige verschiedener Länder und Fahrgebiete an einen Tisch zu bringen und intensive fachliche Diskussionen zu führen. Alle Beteiligten

empfanden dies als gelungene Verbesserung, was sich auch daran festmachen ließ, dass nach drei Tagen soweit wie möglich Lösungen für alle 53 Fragestellungen, die von europäischen Untersuchungskommissionen eingereicht worden waren, präsentiert werden konnten. Die ZKR wird die Fragen und dazu erarbeiteten Antworten in die von ihr eingerichtete Datenbank zu den technischen Vorschriften aufnehmen. Während der Tagung bestand auch genügend Zeit für den persönlichen Austausch mit den internationalen Fachkollegen, wozu auch das eindrucksvolle Rahmenprogramm der polnischen Gastgeber und das besondere Ambiente der Stadt Breslau beitrugen. Die so aufgebauten oder erneuerten Kontakte werden zweifelsohne die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Sachverständigen fördern. ■

Anzeige

**Stark  
auf dem Wasser  
und an Land  
verbinden wir Europa ...**



... und sind für Sie mit einer leistungsfähigen Flotte von mehr als 70 Schiffen unterwegs. Unser Produktportfolio wird ergänzt durch logistische Dienstleistungen, Schiffsreparaturen und Bunkerungen.

**MSG eG**  
der Marktführer in  
Bayerns Binnenschifffahrt

Südliche Hafenstraße 15  
97080 Würzburg  
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere  
Service-Station Würzburg  
Ihr Bunkerbetrieb im Neuen Hafen  
Main-km 247,0

und unseren  
MSG-Schiffsmotoren und  
Werftbetrieb  
Dorfprozelten



**Expertise seit über 95 Jahren**

## Führungswechsel bei der Helogistics Holding GmbH

# Herfried Leitner geht - Vdovitschenko kommt

**G**eschäftsführer Herfried Leitner (43) verlässt das Unternehmen nach knapp 3-jähriger Tätigkeit. Vor dem Eintritt in die Unternehmensgruppe Helogistics war Leitner bei FM Logistic und bei Maesk Logistics beschäftigt. In die Geschäftszeit von Leitner fällt die Übertragung von Helogistics vom zyprischen Unternehmen East Point Holding Ltd. hin zu Ferrexpo Plc. des ukrainischen Unternehmers Konstantin Zhevago.

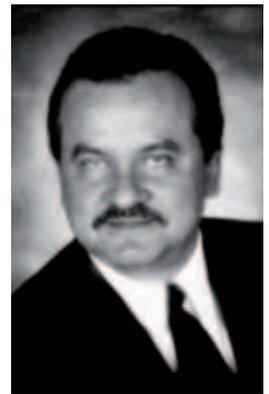
Nachfolger von Herfried Leitner wird der ukrainische Geschäftsführer Viatcheslav Vdovitschenko, dessen Unternehmen Danube Shipping Management Service GmbH. (DSMS) mit Sitz in Wien, auch Niederlassungen in Kiev und Ismail unterhält. Zur Unternehmensgruppe Helogistics gehören die Reedereien Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Mahart Duna-Cargo. Beide Unternehmen wurden im Jänner 2012

zur DDSG Mahart Kft. mit Sitz in Budapest zusammengeführt, von wo aus künftig alle Aktivitäten in der Binnenschifffahrt abgewickelt werden. Ende 2011 hat Helogistics auch die Mehrheitsanteile der rumänischen Reederei Transcanal/Constanza übernommen. In Wien unterhält die Gruppe nur noch den Bunkerservice Ferrexpo Port Services GmbH. Aktuell wird dort gerade der in Bratislava reaktivierte, niederländische Tanker „Vorchten“ als Bunkerschiff „Wientank 2“ in Betrieb genommen. Ende März hat Helogistics den erst seit einem Jahr bestehenden Containerverkehr zwischen Constanza und Budapest wieder eingestellt. Als Grund wurden nautische Probleme und die mangelhafte Marktakzeptanz genannt.

Ferrexpo mit Sitz in der Schweiz ist in London an der Börse notiert, verfügt über umfangreiche Erzlagerstätten in der Ukraine,

deren Produkte ( 12 Mio. Tonnen Pellets/Jahr) das Unternehmen in Europa und Asien erfolgreich, aber zuletzt auf rückläufigem Preisniveau verkauft. Das Unternehmen befindet sich mehrheitlich im Besitz des ukrainischen Unternehmers Konstantin Zhevago, der allerdings noch ungeklärte, offene Eigentumsverhältnisse mit ehemaligen Partner in der Ukraine zu klären hat, die ihrerseits einen 40 % Anteil aus der Privatisierungszeit 2002 einklagen. Bis 2020 beabsichtigt Ferrexpo 2 Milliarden Dollar für Modernisierungsmaßnahmen zu investieren.

Rund 2/3 der Produktionsmenge sollen mit eigenem Bahnmaterial abgewickelt werden. Zu diesem Zweck werden laufend neue Waggons gekauft. Der Rest wird über die Binnenschifffahrt verladen.



V. Vdovitschenko

Peter Baumgartner ■



**Rund 50.000 Zuschauer** waren am Pfingstmontag in den piekfein aufgeräumten Mainzer Zollhafen gekommen, um sich den Red Bull Flugtag anzusehen, bei dem sich rund 40 Teams nacheinander mit ihren selbstgebastelten Fluggeräten (kl. Foto) von einer knapp sechs Meter hohen Rampe in das Hafenwasser stürzten.

Fotos: Michael Spahn / Friedbert Barg

## Beschränkung der Binnenschifffahrt in Ungarn

# Donau jetzt Klasse VI/B und C

Große Schubverbände sind im Donauverkehr eigentlich keine Besonderheit. Schubverbände mit sechs bis acht Schubleichtern fahren sogar bis nach Komarom an die ungarisch/slowakische Grenze, wo sie dann aufgelöst und als Viererverband weiter bis nach Linz fahren. Damit dürfte jetzt Schluss sein, wenn es nach dem Willen der ungarischen Verkehrsbehörde geht. Auf dem Verordnungsweg hat die Behörde zwei Verordnungen erlassen (010/Du/2012 und 011/Du/2012), die neben zahlreichen örtlichen Beschränkungen, auch die Klassifizierung der ungarischen Donau neu regelt. Demnach soll die Donau unterhalb von Budapest in die Wasserstraßenklasse VI/C und oberhalb Budapest in VI/B eingeteilt werden.

Die ohne Vorwarnung erlassenen Verordnungen haben zu massiven Protesten der Wirtschaft geführt, die eine nachhaltige Verteuerung der Donautransporte erwartet, wenn die Verbandsbeschränkungen nicht geändert werden. Die österreichische

Wirtschaft hat sich daher schriftlich an die EU, an das Verkehrs- und Außenministerium gewandt. Die österreichischen Regierungsvertreter werden darin aufgefordert, ihren Beitrag zur umweltfreundlichen Rohstoffversorgung des Landes durch die Binnenschifffahrt zu leisten, indem sie Druck auf die ungarische Regierung machen, damit diese die Beschränkungen wieder rückgängig macht.

Überraschend ist, dass selbst die Donau-

kommission an ihrem Sitz in Budapest, nicht in die ungarischen Entscheidungen eingebunden war und nun selbst vor vollendeten Tatsachen steht. Wie und ob die Donaukommission etwas zur Problemlösung beitragen kann ist ungewiss. Auf Anfrage teilt das Sekretariat mit, dass es dazu keine öffentliche Stellungnahme gibt. Es wurde jedoch bekannt, dass die Veröffentlichung der Verordnungen, die für internationale Aufregung gesorgt haben, bereits zu personellen Konsequenzen innerhalb der ungarischen Behörde geführt hat. Es ist zu erwarten, dass die Donaukommission bei ihrer nächsten Sitzung am 6. Juni einen aktualisierten Tagungsplan haben wird. **P.B. ■**



Donauschubverband mit 16-19 Schubleichter – Gesamttonnage 20.000 Tonnen. Foto: JRB

Anzeige



## Trimodal im Quadrat

Die Schnittstelle zwischen Wasser, Straße und Schiene in der Quadratestadt Mannheim.



Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH  
www.hafen-mannheim.de

Hafen Mannheim  
weltweit für die Region

## Innerdeutsch ein Drittel weniger per Binnenschiff befördert ... und wieder runter.

Nach einem großen Plus im Januar hat sich im Februar 2012 der Güterverkehr der Binnenschifffahrt wieder negativ entwickelt. Die auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderte Gütermenge nahm um knapp 2,5 Millionen Tonnen bzw. fast 14 Prozent ab. Besonders betroffen war dabei der innerdeutsche Verkehr, bei dem sich die mit Binnenschiffen beförderte Gütermenge um ein Drittel verringerte. Ebenfalls stark rückläufig war der Versand ins Ausland mit einem Minus von etwa einem Viertel. Leicht positiv entwickelt hat sich lediglich der Empfang aus dem Ausland (+ 0,1 Prozent). Anders als die Gesamtbeförderung hat der Transport von Containern weiter zugenommen. Mit 182.000 TEU wurden knapp 9 Prozent mehr Großbehälter transportiert als im Februar 2011. Insgesamt ist beim Vergleich mit dem Vorjahresmonat zu beachten, dass der Februar 2011 von erheblichen Nachholeffekten geprägt war, die sich aus einer etwa 4-wöchigen Sperrung des Rheins infolge einer Schiffshavarie ergeben hatten. ■

## Als Nachfolger des verstorbenen Prof. Erik Pasche Peter Fröhle neuer Leiter des Instituts für Wasserbau der TUHH

Dr.-Ing Peter Fröhle ist der neue Leiter des Instituts für Wasserbau der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH). Der Experte für Küstenwasserbau hat die Nachfolge des im Dezember 2010 überraschend verstorbenen Prof. Dr.-Ing. Erik Pasche angetreten. Fröhle wird sich am Donnerstag, 24. Mai im Rahmen seiner Antrittsvorlesung über „Forschung und Lehre im Wasserbau“ im Audimax II vorstellen. Beginn: 15.30 Uhr.

Schwerpunkte seiner Forschungsarbeiten an der TU in Hamburg sind die Planung, Bemessung und der Betrieb wasserbaulicher Anlagen. Dazu zählen Küstenschutzsysteme wie die so genannten Wellenbrecher und Buhnen zur Stabilisierung sowohl der Küste als auch des Strandes. Diese werden häufig in Kombination mit Dünen als Hochwasserschutz gebaut. Auch die Auswirkungen des Klimawandels auf diese Anlagen sind Gegenstand der Forschung Fröhles. Der räumliche Fokus liegt im Bereich der Küsten sowie der Flussmündungen. In seiner Forschung geht es stets auch um Fragen des Hochwasser- und des Erosionsschutzes, der Hafenanplanung sowie des Baus von Wasserkraftwerken.

Zwei Methoden setzt Professor Fröhle bevorzugt in seiner wissenschaftlichen Arbeit ein: Die numerische Berechnung zum einen und zum anderen physikalische hydraulische Modelle, die in verkleinertem Maßstab die Wirklichkeit abbilden. Beide unterschiedlichen Methoden dienen der Untersuchung hydrologischer hydrodynamischer und mor-

phologischer Prozesse sowie deren Verifikation. Auch geht es in seiner Forschung um die Ermittlung zentraler Daten durch Messungen in der Natur. Auf dieser Basis wird Fröhle mit Biologen der Universität Rostock zusammenarbeiten. Gemeinsames Ziel ist es, exaktere Aussagen über Bewegungen am Boden von Flüssen und Meeren zu erhalten, um Erosionen ermitteln zu können. Den beteiligten Biologen dienen diese Sedimentbewegungen als Grundlage für die Bewertung biochemischer Austauschprozesse. Vor seiner Berufung an die TUHH war Peter Fröhle an der Universität Rostock zunächst als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Wasserbau und später als Leiter des Fachgebiets Küstenwasserbau tätig. Der promovierte Bauingenieur leitete zudem eine Vielzahl von Forschungsvorhaben im Wasserbau auf nationaler und internationaler Ebene. Einige davon wird der 49-jährige an der TUHH weiterführen. Im Einzelnen sind dies das Vorhaben „Hochwasser-Risikomanagement für den Küstenraum“ sowie die Fördermaßnahme „KIIMZUG – Regionale Anpassungsstrategien für die deutsche Ostseeküste.“

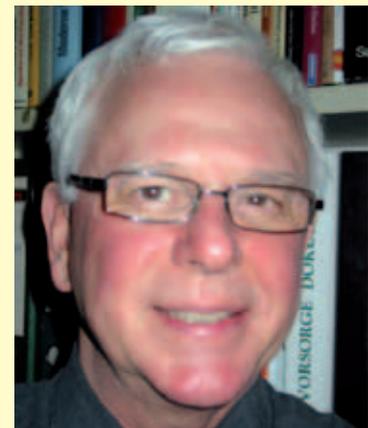
Professor Fröhle studierte Bauingenieurwesen mit der Vertiefung Wasserbau und Küsteningenieurwesen an den Universitäten Bochum und Hannover. Er wurde auf dem Gebiet des Wasserbaus promoviert. Sein Thema: Messung und Statistik von Seegang und Wellen. Der gebürtige Niedersachse ist verheiratet und Vater einer 14-jährigen Tochter und eines 11-jährigen Sohnes. ■

Seit dem 1. Mai 2012

## Manfred Holz jetzt bei Golo Magdeburg

Manfred Holz (Foto) ist von der Moerser Nawatrans zur Golo Binnenschifffahrtsgesellschaft nach Magdeburg gewechselt, arbeitet aber weiterhin von seinem Home Office in Höchberg bei Würzburg aus.

Die Golo Binnenschifffahrtsgesellschaft ist eine Reederei mit einer eigenen kleineren Binnenschifffahrtsflotte, die sukzessive durch weitere Einheiten erweitert werden wird. Das Einsatzgebiet ist sowohl der Wech-



selverkehr zwischen der Rheinschne und dem Kanalgebiet wie auch zu den Rhein Nebenflüssen bis zur Donau. Der Bereich Reederei wird zusätzlich ergänzt mit der Befrachtung beziehungsweise Anmietung von Fremdschiffsraum. Daneben gibt es noch einen Bereich Seeschifffahrt, der unter der Gesellschaft „Golo Shipping“ operiert. Golo Shipping verfügt über eigene Seeschiffe und ist darüber hinaus auch als Broker tätig. Mittelfristig ist weiterhin der Erwerb und die Betriebsung von Fluss-See-Schiffen geplant.

Dieser Bereich ist gedacht für die direkte Anbindung der Nord- und Ostseehäfen mit den norddeutschen Binnenwasserstraßen, wobei auch die deutschen Seehäfen ohne wasserseitige Hinterlandanbindung im Focus stehen. ■

Handy-Gespräche und mobiles Surfen im Ausland werden billiger

## Kosten für das Roaming sinken deutlich

Das Europäische Parlament hat neuen EU-Roaming-Regeln zugestimmt. Ab 1. Juli werden damit nicht nur Anrufe und SMS billiger, sondern auch die Kosten für Datenroaming sinken erheblich.

Geschäftsleute können dann bei ihren Reisen ins europäische Ausland über 1000 Euro pro Jahr sparen, eine Familie bei ihrem jährlichen Urlaub in einem anderen EU-Land mindestens 200 Euro.

„Indem wir die Preise für Datenroaming begrenzt haben, haben wir einen Markt für die Smartphone-Generation geschaffen. Wir haben der Abzocke ein Ende bereitet, die jeder kennengelernt hat, der bei Auslandsreisen sein Mobiltelefon benutzt hat. Ich freue mich, dass die Europäische Union Jahr für Jahr Geld zurück in die Taschen der Bürger geben kann“, erklärte die für die Digitale Agenda zuständige Kommissarin Neelie Kroes.

Ab 1. Juli kostet das Herunterladen von einem Megabyte Daten nur noch höchstens 70 Cent. Für abgehende Gespräche zahlen die Verbraucher dann nicht mehr als 29 Cent pro Minute, für eingehende Gespräche nicht mehr als 8 Cent pro Minute. SMS dürfen nicht mehr als 9 Cent kosten. Zu den Preisen kommt jeweils die Mehrwertsteuer hinzu. Diese Obergrenzen sinken bis 2014 weiter.

Außerdem können die Verbraucher ab 2014 unabhängig von ihrem Mobilfunkvertrag Roaming-Vereinbarungen mit beliebigen Anbietern abschließen. ■

## Überzeugender Fürsprecher für die Binnenschifffahrt Früherer WSD-West-Präsident Raymund Hinricher gestorben

Der langjährige Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Dipl.-Ing. Raymund Hinricher ist im Alter von 83 Jahren verstorben. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West) trauert um ihren ehemaligen Präsidenten, der wie kein anderer die Entwicklung der Bundeswasserstraßen im Westen vorangetrieben hat. 1976 übernahm Raymund Hinricher in seiner Heimatstadt Münster die Leitung der WSD West.

Seine Amtszeit stand im Zeichen großer und weitreichender Baumaßnahmen: Auf dem verkehrsreichen Niederrhein begann ein umfangreiches Bauprogramm, das der zunehmenden Eintiefung des Flusses entgegenwirkt und bis heute hilft, die Flusssohle zu stabilisieren. Der Ausbau der westdeutschen Kanäle wurde – zusammen mit dem Land NRW – forciert. So entstanden während seiner Präsidentschaft von 1976 bis 1993 neun Schleusenneubauten und fertiggestellte Streckenausbauabschnitte mit zahlreichen neuen Querbauwerken. Höhepunkt seiner Präsidentschaft war dann auch 1989 – pünktlich zum 90jährigen Bestehen des Dortmund-Ems-Kanals - die Fertigstellung der Schleuse Henrichenburg/Waltrop und der Abschluss der Ausbaumaßnahmen am Wesel-Datteln-Kanal. Dies waren Meilensteine im westdeutschen Kanalwasserbau, denn jetzt konnten erstmals große Schiffseinheiten vom Rhein kommend bis nach Dortmund fahren. Überhaupt ist das Verkehrssystem Schiff-Wasserstraße von heute ohne die Zielsetzungen dieses aufgeschlossenen

und innovativ denkenden Präsidenten nicht denkbar. Sein intensiv geführter Modernisierungskurs wurde gestützt durch die von ihm gepflegten engen Kontakte zur Binnenschifffahrt, zu anderen Verbänden und Behörden und zu vielen Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft. Aufgrund seiner umfassenden Fachkenntnisse und Erfahrungen war er Mitglied in zahlreichen Gremien und Ausschüssen.

Auch nach seiner Pensionierung war sein Rat gefragt. Es war ihm immer ein besonderes Anliegen, bei einer möglichst breiten Öffentlichkeit für die Belange der Binnenschifffahrt und die Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu werben.

Mit Raymund Hinricher verliert die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung einen überzeugenden Fürsprecher für die Binnenschifffahrt und klugen Ratgeber im Wasserstraßenbetrieb und –bau. ■



Raymund Hinricher im Jahre 1999 anlässlich der 100-Jahr-Feier zum DEK. Foto: privat

## Die Führungsmannschaft der neuen Imperial Shipping Group will die Geschäfte intensiv ausweiten

# „Jünger, frischer und noch viel dynamischer als bisher“

Das nachfolgende Interview hatten wir bereits in unserer vorhergehenden Ausgabe (**Schifffahrts-Magazin** 04/2012) veröffentlicht, - allerdings mit Fehlern, die versehentlich bei der Erstellung der Druckvorlage nicht beseitigt worden sind. Wir bitten dafür um Entschuldigung. fb

Wer in der Zentrale der neugegründeten Imperial Shipping Group an der Duisburg-Ruhrorter Dr.-Hammacher-Straße den beiden Geschäftsführern Carsten Taucke und Robert Baack gegenüber sitzt, merkt schnell, dass die Chemie zwischen ihnen stimmt. **Carsten Taucke** ist Chief Executive Officer (CEO) des Unternehmens, **Robert Baack** Chief Operations Officer (COO). Jeder der beiden Geschäftsführer ist für bestimmte Bereiche zuständig. Carsten Taucke verantwortet die Bereiche Administration, Strategie, Sales, IT sowie Short Sea und spezielle Verkehre. Robert Baack den Bereich Shipping Services, Chartering Services und Dry Bulk. Beide wollen gemeinsam erreichen, dass das Unternehmen „noch jünger, noch frischer und noch viel dynamischer als bisher“ wird, als es ohnehin schon war. **Schifffahrts-Magazin**-Herausgeber Friedbert Barg befragte die beiden Top-Manager zur aktuellen Lage des Unternehmens, das einen Jahresumsatz von über einer halben Milliarde Euro macht und eine Beförderungsleistung von über 60 Millionen Tonnen unterschiedlichster Güter erbringt.

**Herr Taucke, die frühere Imperial Reederei hat sich durch den Hinzukauf der früheren Reederei Lehnkering gewaltig vergrößert. Über wie viele Schiffe verfügt die am 1.3.2012 gegründete Imperial Shipping Holding Group GmbH damit?**

Insgesamt sind für uns rund 700 Schiffe unterwegs. Davon 500, die Partikulieren gehören und die in unserem Auftrag fahren, sowie etwa 200 eigene.

**Wie viele Mitarbeiter zählt die Imperial Shipping Group aktuell?**

Mehr als 1.100, davon sind ca. achthundert an Bord unserer Schiffe.

**Haben Sie von Befürchtungen gehört, dass das neue Unternehmen eine Größe habe, die sich als Monopolstellung und damit marktbeherrschend definieren ließe?**

Nein, wir beherrschen nicht den Markt. Wir haben vielschichtige Wettbewerber. Außerdem ist der Zusammenschluss vom Kartellamt ohne Beanstandungen geprüft und genehmigt worden.

**In welche weiteren Bereiche ist die neue Holding unterteilt?**

Innerhalb der Imperial Shipping Group bündeln sich die operativen Einheiten in der Imperial Shipping Services GmbH mit ihren Sparten Dry Bulk Services, Chartering Services und Liquid Cargo Services. Die Imperial Shipping Services GmbH ist die unter neuer Firma handelnde bisherige Imperial Schifffahrt GmbH, Duisburg. Im Zuge der Bündelung

wurde zudem die bisherige Imperial Reederei & Spedition GmbH, Duisburg, auf die Imperial Shipping Services verschmolzen und ist damit vollständig erloschen.

**Wer leitet diese Geschäfte?**

Die Geschäftsführung der Imperial Shipping Services wurde um die Personen ergänzt, die bereits als Geschäftsführer der Imperial Reederei & Spedition GmbH tätig waren und umfasst nun Andreas Grzib, Jürgen Helten, Thomas Küpper, Dr. Roland Pütz, Roberto Spranzi und Carsten Taucke.

**Welche Leistungen kann das neue Unternehmen seinen Kunden bieten?**

Alles was es im Bereich Trocken-, Tank-, Gas- und Küstenschifffahrt zu bieten gibt. Da liegen unsere Stärken. Mit den Verkehrsträgern Binnenschiff, Bahn und Lkw stellen wir unseren Kunden komplette Logistikketten zur Verfügung.

**Herr Baack, Sie verantworten ein großes Feld innerhalb der Unternehmensaktivitäten. Was bedeutet das für Sie?**

Es ist eine große Aufgabe für mich, ein derartiges Binnenschifffahrtsunternehmen zu leiten und ich freue mich auf die Aufgaben, die da noch auf mich zukommen. Wir werden unsere Flotte und ihre Einsätze weiter optimieren. Die Chemie- und Mineralöltankschiffsflotte wird in einer Zeit großen Umbruchs betrieben. Denken Sie im Bereich der Tankschifffahrt allein an die Einhüllenschiffe. Diese Schiffe werden irgendwann verschwinden, sie verschwinden aber leider nicht schnell genug.

**Welche Auswirkungen hat der Zusammenschluss der beiden großen Unternehmen für die Mitarbeiter in den Imperial-Büros an Land und an Bord der Schiffe?**

Von Umzügen innerhalb des Hauses abgesehen, werden alle Mitarbeiter an ihren bisherigen Plätzen bleiben.

**Wird es noch Schiffe mit der altbekannten Lehnkering-Flagge auf dem Rhein und den anderen europäischen Wasserstraßen und Kanälen geben - oder steht die Umflaggung der gesamten Flotte an?**

Imperial ist kein Unternehmen, welches Strukturen oder Prozesse oder Namen oder Farben überstülpt. Wir sind keine Sanierer und wir kaufen keine maroden Unternehmen. Wir führen und beherbergen die neuen Unternehmen in der Imperial Shipping Group.

Die Unternehmen behalten ihren Namen und ihre Identität. ■



Die gute Stimmung bei den Geschäftsführern der Imperial Shipping Group, Carsten Taucke (l.), Chief Executive Officer (CEO) und Robert Baack, Chief Operations Officer (COO), geht durch bis zu der jungen Dame an der Rezeption in der Imperial-Zentrale in Duisburg-Ruhrort. Foto: Friedbert Barg



MS Milano (1952/218 Pass.) eines von 35 Schiffen auf dem Lago Maggiore, darunter 6 Autofähren und 3 Tragflügelboote. Foto: NLM



Italienische und Schweizer Gewerkschafter demonstrieren gemeinsam in Bern für die Binnenschifffahrt in Italien. Foto: SEV

## Drastische Preiserhöhungen und Personalentlassungen

# Sciopero in Italiens Fahrgastschifffahrt

Wenn in Italien gestreikt wird, dann regt das außerhalb der Grenzen höchstens noch Menschen auf, die beabsichtigen das Land mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bereisen. Innerhalb Italiens haben regelmäßige Streiks Tradition und es gibt sogar typische Streikzeiträume, die von den Gewerkschaften bevorzugt für ihre Anliegen genutzt werden. Ungewöhnlich sind hingegen grenzüberschreitende Streiks und Streiks in der Binnenschifffahrt. Ein Novum in der italienischen Streikgeschichte – Navigazione auf der Piazza – ist das Zusammentreffen beider Varianten.

Anfang des Jahres hat die Regierung in Rom vor dem Hintergrund des Sparpaketes drastische Budgetkürzungen für die Fahrgastschifffahrt beschlossen. Betroffen davon sind die drei Seen (Como, Maggiore und Gardasee), auf denen der Schiffsbetrieb – wie in Bayern – in staatlicher Verantwortung liegt. Besonders betroffen ist die Schifffahrt auf dem Lago Maggiore, dessen nördlicher Teil in der Schweiz liegt und wo die italienische Schifffahrtsgesellschaft Navigazione Lago Maggiore (NLM) auf Grund eines Staatsvertrages (1992) zwischen Italien und der Schweiz allein den gesamten See bedienen muss (auf dem Luganer See ist es umgekehrt). Insgesamt geht es um 13 Mio. Euro, die Rom der Fahrgastschifffahrt 2012 vorenthalten hat. Das ist eine Reduzierung der Finanzmittel um 50 % gegenüber 2011. Zusätzlich werden die Budgets der Schiffsbetriebe durch die steigenden Treibstoffkosten – insbesondere für die zahlreichen Tragflügelboote im ÖPV und durch die Änderung der Mehrwertsteuer belastet.

In Summe rechnet die Schiffsverwaltung in Milano mit einem Ausfall von 18 Mio. Euro im Jahr 2012. Dieser Verlust kann auch durch drastische Fahrplankürzungen, Preiserhöhungen und Personalentlassungen nicht wettgemacht werden. Die Kürzungen und Tarifierhöhungen treffen nicht nur Touristen, sondern auch Schüler und Pendler, die auf Schiffe im öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Aus der Sicht der Berufsverbände und des betroffenen Schiffspersonals, ist die italienische Regierung verantwortlich für bereits eingeleitete Angebotskürzungen, drastische Preiserhöhungen und Personalentlassungen in der Schifffahrt. Deshalb haben die Gewerkschaften der Schweiz und Italien in einer gemeinsamen Aktion Anfang April eine Petition bei der Bundeskanzlei in Bern eingebracht. Unterstützt durch mehr als 10.000 Unterschriften und einer grenzüberschreitenden Demonstration in Bern, wurde die Schweiz zur Unterstützung im Kampf um die Aufrechterhaltung der Infrastruktur auf dem Lago Maggiore aufgefordert. Die Kampfmaßnahmen haben dazu geführt, dass Anfang Mai, nach schwierigen Verhandlungen, im letzten Augenblick ein Generalstreik abgewendet werden konnte. Das Schifffahrtsunternehmen hat bereits eingeleitete Entlassungen und Betriebseinstellungen für die laufende Saison auf dem Lago Maggiore zurückgenommen. Wie es nach Abschluss der Hauptsaison im Oktober weiter gehen soll, weiß noch niemand. Auch auf den anderen Seen, wo es bereits temporärer Streikmaßnahmen gegeben hat, steht die Zukunft der Fahrgastschifffahrt in den Sternen.

Inzwischen werden in der Schweiz die Stim-

men immer lauter, die nach einer eigenen Schifffahrt auf dem Schweizer Teil des Lago Maggiore rufen. Bereits 2009 hat die Regierung in Bern jedoch erklärt, die bis Dezember 2016 gültigen Vereinbarungen mit Italien, nicht ändern zu wollen. Eine neuerliche parlamentarische Anfrage vor dem Hintergrund der aktuellen Probleme wurde von der Regierung noch nicht abschließend beantwortet. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat jedoch informiert, dass es in einem Schreiben an den Vertragspartner in Italien seine Besorgnis zum Ausdruck gebracht hat. Dem Bund ist ein attraktiver Schiffsbetrieb auf dem Lago Maggiore wichtig. Daher wird das BAV die Situation aufmerksam beobachten, sieht aber aktuell keinen Handlungsbedarf solange die NLM ihren Pflichten nachkommt. Als die k.k. Österreichische Regierung im Jahre 1852 den Österreichischen Lloyd beauftragte, den Schiffsverkehr auf dem Lago Maggiore zu betreiben, wurde dies noch mit dem „fühlbaren Mangel“ an einer leistungsfähigen Schifffahrt begründet. Sogar die Schiffsbesatzung stellte die Regierung damals freiwillig zur Verfügung, damit der Passagierverkehr zwischen den zahlreichen Ortschaften entlang des 66 Kilometer langen Sees reibungslos funktionierte. Und die gewaltigen Investitionen des Staates waren auch tatsächlich von Erfolg gekrönt. Heute betreibt das Unternehmen auf insgesamt drei Seen 96 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 30.000 Passagieren, 4 Werften und beschäftigt 800 Mitarbeiter die jährlich rund 9 Millionen Fahrgäste – zum Teil in einem Ganzjahresbetrieb und als Teil des öffentlichen Personenverkehrs – befördern.

Peter Baumgartner ■

Jahrespressekonferenz der IHK Niederrhein

# Den Wirtschaftsstandort nicht von wichtigen Entwicklungen abkoppeln

Von Petra Grünendahl

**W**ir wollen einen konstruktiven Dialog mit der Politik, keine Polemik“, erklärte IHK-Präsident Burkhard Landers auf der Jahres-Pressekonferenz der Niederrheinischen IHK in Duisburg. Denn

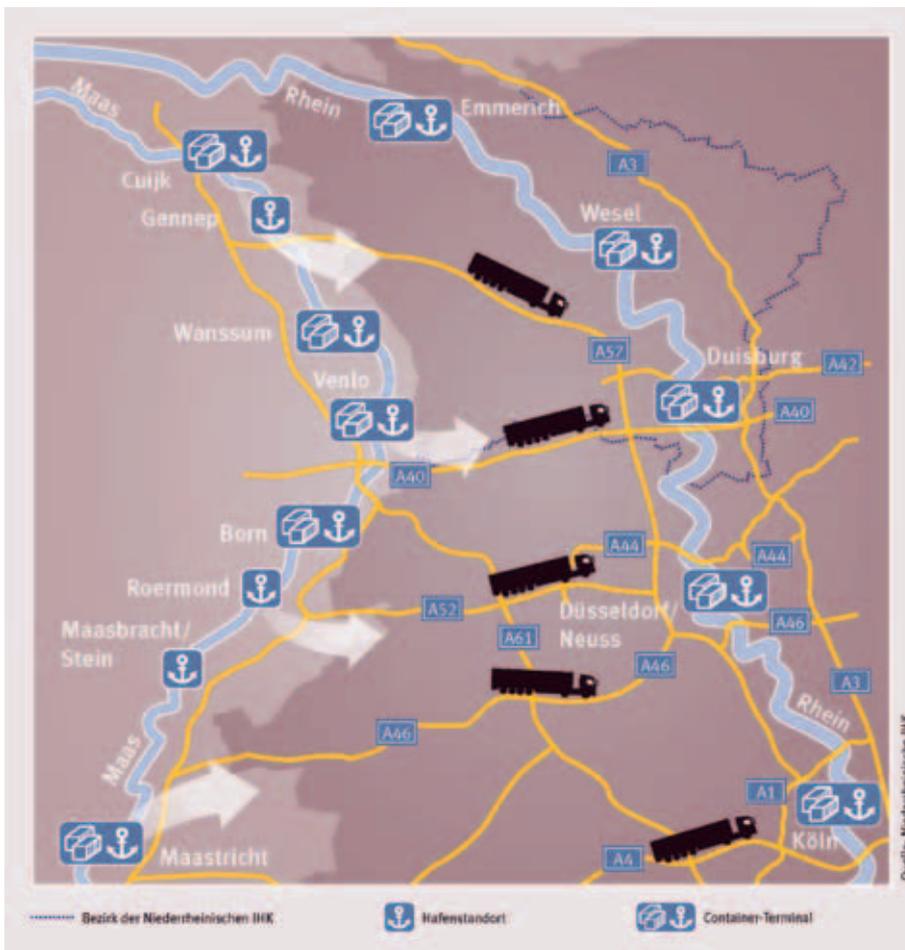
was der Wirtschaft auf den Nägeln brennt, beeinflusst die wirtschaftliche Entwicklung der ganzen Region.

Und nur eine positive wirtschaftliche Entwicklung schafft und sichert Arbeitsplätze – in der Produktion und in der Logistik.

Energieversorgung und Rohstoffgewinnung sowie der wachsende Güterverkehr waren die zentralen Themen, zu denen sich die IHK Niederrhein zu Wort meldete. Präsentiert wird bei dieser Gelegenheit auch traditionell der druckfrische Geschäftsbericht „Profile“ (www.ihk-niederrhein.de/Geschaeftsbericht-Profile), der Einblicke in die Tagesarbeit der niederrheinischen Industrievertretung gibt. „Ist die Industrie hier erst einmal weg, bleibt sie weg“, mahnte Landers, denn an der industriellen Produktion hängen Wertschöpfung und Arbeitsplätze – auch über die Produktion hinaus.

## Hafenkooperation und Schienenausbau sind überfällig

„Schon seit Jahren fordern wir die Kooperation der Häfen am Niederrhein, die wichtig ist für die Entwicklung der Logistik und damit der Bedeutung unseres Wirtschaftsstandortes“, so Burkhard Landers, der als Unternehmer in Wesel im Bereich Logistik, Entsorgung und Verwertung tätig ist. „Die Hafenkooperationen entlang der Maas werden ausgebaut, rund 31 Mio. Euro investieren die Holländer bis 2014, um Hafenstandorte und Container-Terminals entlang der Grenze gezielt auf den steigenden Güterverkehr aus Rotterdam fit zu machen“, erklärte Ocke Hamann, Leiter Verkehr und Logistik bei der IHK Niederrhein. In Nordrhein-Westfalen tut sich hingegen zu wenig, um dagegen halten zu können: der Ausbau der Betuwe-Linie – das dritte Gleis zwischen Emmerich und Oberhausen – stockt ebenso wie der Eiserne Rhein. Diese Schienenverbindungen werden dringend gebraucht, um Güter von den Logistik-Zentren an der Maas und der deutsch-niederländischen Grenze an die Hafen- und Logistik-Standorte am Rhein zu transportieren. Mehr Gütertrans-



**Entwicklung an der Maas. Das Horrorszenario zeigt, wo der Verkehr fließt (oder doch eher im Stau steckt bleibt), wenn nicht gegengesteuert und umweltfreundlichere Alternativen wie Schienen- und Binnenschiffsverkehr ausgebaut und gefördert werden.**

Grafik: IHK Niederrhein

Anzeige

## Schulungskurse



Großes Patent (Rheinschifferpatent)  
 Radarpatent, Behördenpatent  
 ADNR-Grundkurs, ADNR-Wiederholungskurs  
 Chemie-Kurs, Gas-Kurs  
 UKW-Sprechfunkzeugnis  
 Radarpatent für Fähren  
 NEU: Ersthelfer oder Sachkundiger in der Fahrgastschifffahrt. Auch vor Ort möglich.

- Wir helfen Ihnen kostengünstig
  - Wir berücksichtigen Ihre Zeitprobleme
- Anmeldung 8.30 - 9.30 Uhr

### ATLAS Schifffahrt

Vinckeweg 19 · 47119 Duisburg  
 Tel. (0203) 87 30 54 · Fax (0203) 8 16 10



**Burkhard Landers, Präsident der IHK Niederrhein.** Fotos: Petra Grünendahl

port wird in den kommenden Jahren aus Antwerpen erwartet, aber vor allem auch aus Rotterdam, wo ab 2014 die Hafenerweiterung Maasvlakte II in Betrieb geht. Folglich werden die steigenden Warenströme, die weder über das Wasser noch über die Schiene transportiert werden, über die ohnehin überlasteten Autobahnen in und durch Nordrhein-Westfalen rollen. Bis 2025 ist hier mit einer Verdopplung der Warenströme und Verdreifachung der Containermengen allein von Rotterdam aus zu rechnen.

Neben dem Ausbau der Schienenwege für den Güterverkehr kommt auch der Binnenschifffahrt im trimodalen Verkehrsmix eine große, weil umweltfreundliche Rolle zu. Von Rotterdam aus ist der trimodale Abtransport mit steigender Bedeutung für Wasser und Schiene vertraglich vereinbart – bis zur deutsch-niederländischen Grenze. Hier müssen Deutschland und das Land Nordrhein-Westfalen reagieren und den Ausbau der Verkehrswege finanzieren – mit eigenem Geld sowie den Mitteln aus EU-Fördertöpfen, aus denen sich bislang auch schon die Holländer für ihre Kapazitätserweiterungen an den Binnenschifffahrtswegen bedienen. Aber auch die Städte und Gemeinden hierzulande sind gefordert: Die Hafenkooperation im Kreis Wesel ist das eine Muss, ein weiteres ist die Ausweisung von zusätzlichen Flächen für Güterumschlag und Unternehmensansiedlungen. Diese Flächen müssen dort ausgewiesen werden, wo die Verkehrsinfrastruktur vorhanden ist: in der Nähe von Autobahnen, Schienen und Wasserwegen. „Die Wirtschaft braucht Entfaltungsmöglichkeiten, und sie braucht eine ausreichende Verkehrsinfrastruktur“, betonte IHK-Hauptgeschäftsführer Dr. Stefan Dietzfelbinger.

„Die anderen Häfen warten nicht, bis wir uns im Kreis Wesel sortiert haben“, warnte Landers. „Wir brauchen hier einen kompetenten Ansprechpartner, der die Fäden in der Hand hält und für alle Häfen am Niederrhein spricht. Nur durch eine Bündelung der Kräfte können wir mit größeren Häfen mitziehen und ihnen etwas anbieten“, so Landers. „Der Handlungsdruck steigt, denn jenseits der Grenze bündeln Logistiker ihre Kräfte. Und wir scheitern hier an Kleinigkeiten.“ Nur: Wenn die kommunale Politik weiter um Stimmrechte feilscht und keine Einigung erzielt, ist das Schiff abgefahren. „Die Gründung einer gemeinsamen, handlungsfähigen Hafengesellschaft wäre ja nur die Basis. Die müssen wir dann mit Leben füllen und Vermarktungsstrategien entwickeln.“

Ausbildung gegen den Fachkräftemangel Stefan Dietzfelbinger unterstrich die besondere Bedeutung der Berufsausbildung, um in Zeiten des demografischen Wandels den Fachkräftebedarf zu decken: „Wir werden unsere große jährliche Ausbildungsmesse für mehrere tausend Jugendliche vorziehen und bereits am 6. September wieder im Landschaftspark Duisburg-Nord durchführen. Und wir werden sie im März kommenden Jahres erneut den Jugendlichen und den Unternehmen und Institutionen anbieten – in einer noch attraktiveren Version.“ Der doppelte Abiturjahrgang und die ausgesetzte Wehrpflicht sorgen für ein zusätzliches Potenzial an ausbildungswilligen Schulabgängern. „Das ist für die Wirtschaft



**Dr. Stefan Dietzfelbinger, Hauptgeschäftsführer der IHK Niederrhein**

eine außergewöhnliche Chance, hier künftige Fachkräfte zu rekrutieren. Denn nach 2014 wird die Luft sehr dünn, was die Schulabgänger insgesamt angeht.“

Auch bei der Anerkennung ausländischer Bildungsabschlüsse sieht sich die niederrheinische IHK als Servicepartner der Wirtschaft vor Ort. Dank des jüngst in Kraft getretenen „Berufsqualifikationsfeststellungsgesetzes“ können Betriebe leichter prüfen lassen, welche im Ausland erworbenen Qualifikationen und Bildungsabschlüsse hier anerkannt werden.

Auch dies soll in Zukunft den Fachkräftemangel in Grenzen halten, denn hier liegen schon lange ungenutzte Potenziale. ■

Anzeige

**Wir halten Ihre Tankmessuhren in Schuss**

**Großes Ersatzteil-Lager für Krohne Messuhren**



Wittig GmbH  
Max-Peters-Straße 13  
47059 Duisburg  
Tel.: ++49-203/93273-0  
Fax: ++49-203/93273-66  
E-Mail: [info@wi-du.de](mailto:info@wi-du.de)  
Internet: [www.wi-du.de](http://www.wi-du.de)

Typ:

**BM 51**

**BM 34**

**BM 24**

**Optiflex**

**Optiswitch**



FS Schiffstechnik  
GmbH & Co. KG  
Werftstraße 25  
47053 Duisburg  
+ 49-203/60367-2  
+ 49-203/60967-16  
E-Mail: [fs-schiffstechnik@t-online.de](mailto:fs-schiffstechnik@t-online.de)  
Internet: [www.fs-schiffstechnik.de](http://www.fs-schiffstechnik.de)

## Geschichten aus der Schifffahrt (XXXII)

## Denkwürdiger Einsatz an Bord eines Flusskreuzers

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

*Aus dem Alltag der WSP Koblenz während der Saisonmonate April bis Oktober (Namen, Orte und Zeiträume, nicht aber die Handlung sind, wie immer, verändert)*

Diese Geschichte hat nun, zugegeben, nicht unbedingt etwas mit dem nautischen Geschehen auf dem Rhein zu tun, was ja bisher immer im Mittelpunkt meiner Erzählungen stand, ist aber, meiner Meinung nach, durchaus geeignet als Erlebnis aus und im Zusammenhang mit der Schifffahrt, wieder gegeben zu werden.

Der Anruf erteilte uns gegen 02:15 Uhr in einer Nacht von Samstag auf Sonntag im August des Jahres 1999 (genaues Datum nicht mehr bekannt):

Hallo, - ist da die WSP Koblenz? Hier spricht der Kapitän des FGKS „Carmen Walldorf“, wir liegen in Koblenz, Moselmündung unmittelbar unterhalb der Balduinbrücke an der Stadtseite. Wir haben ein Problem an Bord. Mein Kollege fragte: Wie können wir ihnen dabei helfen? Der Kpt. des FGKS antwortete sinngemäß: Das weiß ich noch nicht so genau – aber wir vermissen seit ca. 3 Stunden einen Passagier, genauer gesagt eine Frau.

Befürchten Sie, dass sie ins Wasser gefallen sein könnte, fragte mein Kollege?

Keine Ahnung, meinte der Kpt. mit merkwürdig genervtem Tonfall, aber es könnte durchaus sein, bitte kommen sie vorbei und hören sie sich das hier mal an, was die Herrschaften hierzu zu sagen haben. Wir schauten uns kurz an und mein Kollege versicherte

dem Kpt.: Wir sind schon unterwegs und gleich bei ihnen.

Wir fuhren erst mal zu zweit mit dem Streifenwagen zum Peter-Altmeier-Ufer, dem angegebenen Liegeplatz des FGKS. Gleichzeitig machte ein anderer Kollege unser Einsatzboot klar, für den Fall, dass sich die Vermutung, die Frau könne ins Wasser gefallen sein, bestätigen würde, wobei ich bereits an dieser Stelle erwähnen kann, dass sich diese Maßnahme schnell als unnötig herausstellen sollte.

Nachdem wir bereits etwa 10 Minuten nach Erhalt des Anrufes vor Ort, d.h. unmittelbar vor der Eingangstür des FGKS aus dem Streifenwagen stiegen, stellten wir als erstes fest, dass an Bord lautstark diskutiert wurde. Auf dem Oberdeck standen (oder liefen hin und her) ca. 20 – 30 Leute, Frauen und Männer, alle im fortgeschrittenen Alter und offensichtlich alle Passagiere des FGKS. Sie schienen angeregt, auch etwas zu laut und zum Teil heftig gestikulierend zu debattieren. Dazu passte eine Funkdurchsage, die wir in diesem Moment von der Dienststelle erhielten: Achtet mal auf zu starke Geräuschentwicklung in eurem Bereich, - wir haben mehrere Beschwerden von Koblenzer Bürgern über Lärmbelästigung bzw. nächtliche Ruhestörung vorliegen.

Wir nähern uns im Augenblick direkt der Lärmquelle, erwiderte ich, und werden versuchen sie sofort zu unterbinden. Das stellte sich allerdings im Folgenden als nicht so einfach heraus.

Wenige Schritte und wir beide, mein ebenso wie ich leicht irritierter Kollege, (wir konnten uns ja noch keinen Reim darauf machen, was hier passiert war) standen inmitten der aufgeregten Damen und Herren auf dem Oberdeck des FGKS.

Es gelang uns mit einiger Mühe auf uns und unsere Anwesenheit, (die ja einen Grund haben musste um diese Uhrzeit), aufmerksam zu machen. Normalerweise wurden wir immer sehr schnell bemerkt und neugierig beäugt, allein schon wegen der bei besten Willen nicht zu übersehenden Dienstuniform. Oft kamen dann auch schon Fragen wie: Ist was passiert oder hab'n wir was ausgefressen, werden wir jetzt verhaftet und so ähnlich. Dieses Mal war's irgendwie anders. Die Damen und Herren waren alle so mitei-

ander beschäftigt, dass wir erst richtig energisch werden mussten um entsprechend wahrgenommen zu werden. Wir forderten die Anwesenden Schreihälse unmissverständlich auf, zum einen ihren Geräuschpegel drastisch zurückzufahren und zum anderen das Oberdeck zu verlassen und sich nach unten in den Salon des Schiffes zu begeben.

Während dies geschah, man befolgte unsere Anweisungen nun doch recht zügig, bemerkte ich den sehr erschöpft wirkenden Kpt. des FGKS an der Reling lehrend und sich den Schweiß vom Gesicht wischend. Ich ging zu ihm hin und meinte: Sie sehen ganz schön mitgenommen aus; sie wirkten, wenn ich das so sagen darf, bereits am Telefon sehr genervt. Er lächelte gequält und erwiderte: Haben sie schon mal einen Haufen wild gewordener in die Jahre gekommener Chaoten zu beruhigen versucht? Das geht nun schon seit ca. drei Stunden so:

Der eine will von mir in Schutzhaft genommen werden, der oder die andere möchte, dass ich seine(n) Widersacher von Bord verweise. Dann wird nach dem Doktor verlangt, nach der Polizei, der Feuerwehr und was weiß ich noch wonach.

Ich stellte die entscheidende Frage: Was ist denn um Himmels Willen passiert??

Wieder dieser gequälte Blick: So genau weiß ich wirklich nicht, was der Anlass für diesen Aufruhr war, stöhnte er. Ich saß an der Bar, so gegen 23:00 Uhr, als es an einem der großen runden Tische plötzlich laut wurde. Da saßen bis zu diesem Zeitpunkt friedlich vereint Schweizer, Amerikaner, Engländer und Deutsche. Sie lachten viel, soweit ich das mitbekommen habe und schienen sich gut zu amüsieren.

Ach ja, - inmitten er Runde saß ein frisch vermähltes Paar auf Hochzeitsreise. Er 82 Jahre, sie 70 Jahre alt. Der frisch Vermählte hatte zum 4. Male, die ihm angetraute Gattin zum 5. Male geheiratet. Das ganze vor ca. 14 Tagen in Gretna Greene, United Kingdom, oder besser gesagt, Schottland. Soweit sie verlauten ließen, kennen sie sich schon ganz schön lange – ungefähr 4 Monate!?

Bisher habe ich in Erfahrung bringen können, dass die frisch Angetraute ihrem Gatten Vorwürfe machte, weil er an diesem Abend einer anderen Schönen am Tisch, die, denke ich, so um die Fünfundsechzig sein dürfte, angeblich schöne Augen gemacht habe. Als er diese vermeintliche Rivalin dann auch noch zum Tanz aufforderte (wir hatten heute Abend die sog. „dancing-for-ever-young-people-night“ an Bord) schien das der Ehefrau dann doch entschieden zu weit zu gehen.

Warum sich jetzt urplötzlich alle anderen auch an diesem Streit beteiligten und warum das schließlich von Tisch zu Tisch sprang, vermag ich zur Zeit nicht zu sagen. Ich glaube aber, es ging und geht den Streithähnen (und Kampfhühnern), fügte er leise hinzu, um nationale Interessen von höchster Wichtigkeit. Es fielen Begriffe bzw. Ausdrücke wie (ins Deutsche übersetzt) Beleidigung, Barbaren, asoziales Volk und einiges mehr. Sie wollen, glaub' ich, alle Anzeige gegen jeden stellen.

Irgendwann im Laufe des Geschehens stürmte die offenbar gekränkte Gattin des 82 – Jährigen aus dem Salon. Ich hörte wie sie rief: Fuck you, old chap, you can see all my times, you will enter our cabin no longer, go to hell. Er soll ihr hinterher gerufen haben: Sorry, the matter with you was probably a mistake, war only once your nerves under control.

Okay, sagte ich zum Kpt. Wir wollen keine Zeit verlieren und als erstes die unglückliche Gattin finden. In ihrer Kabine war sie jedenfalls nicht. Niemand hatte sie an Land gehen sehen. Wir müssen das Schiff absuchen. Das haben wir bereits getan, sagte der Kpt. – wir haben alles ausgesucht.

Wir befanden uns zu diesem Zeitpunkt im Salon des FGKS um den Passagieren, die auf uns einen noch immer grimmigen aber auch ziemlich erschöpften Eindruck machten, einpaar Fragen im Zusammenhang mit dem Verschwinden der Frau zu stellen, was sich aber als wenig hilfreich herausstellte. Es fielen Bemerkungen wie (ich übersetze mal wieder direkt ins Deutsche): Soll sie sich doch zum Teufel scheren, diese Xanthippe – sie hat uns alle beleidigt und beschimpft, die ist doch nicht zurechnungsfähig usw. usw. Während wir uns trotz allem intensiv damit befassten, brauchbare Informationen zu erhalten und weiterhin bemüht waren die noch immer stark erhitzten Gemüter zu beruhigen, ging plötzlich die große Schwingtür des Salons auf und es erschien ein Matrose des FGKS in Begleitung einer recht derangiert aussehenden Dame. Haare zerzaust, die helle Sommerbekleidung arg verschmutzt und stark nach Altöl o. ä., aber auch nach Alkohol riechend.

Um es kurz zu machen. Auf Nachfrage erfuhren wir dann: Sie war aus dem Salon gestürmt, hatte sich eine Zeit lang in ihrer Kabine eingeschlossen und dabei die noch halbvolle Flasche Dimple Scotch zu sich genommen. Danach, so gab sie (sich mühsam erinnernd) an, sei sie aus der Kabine gegangen. Unsicher was sie nun tun sollte und ebenso unsicher auf den Beinen war sie in Richtung Achterdeck gegangen.

Irgendwo sei eine offen stehende Klappe gewesen, - da sei sie dann über eine Eisenleiter eingestiegen. Sie wollte einfach verschwinden, sich verstecken. Sie wollte, dass man sich um sie Sorgen machen sollte. Sie war im Tiefherft des Schiffes gelandet, dem Magazin, und befand sich zwischen Farbtöpfen, Reinigungsmittel, Putzlappen und vielen anderen Sachen. Auch stand dort eine große Putzwollkiste herum. Da hätte man von der Leiter aus rein steigen können, was sie dann gemacht habe. Zusammen gekauert wäre sie darin dann eingeschlafen. Erst der Matrose, der auf unseren Wunsch hin, nochmals das gesamte Schiff durchstreift hatte, fand sie dann in der Kiste. Der Matrose hatte noch immer einen ungläubiger Gesichtsausdruck als er angab: Ich habe selbst nicht daran geglaubt, dass ich sie hier finden würde, als ich vor der Kiste stand. Ich dachte noch, was machst du überhaupt hier. Aber dann hörte ich durch das Brummen des Hilfsdiesels, der sich in einiger Entfernung hinter einem Schott befand, noch ein anderes Geräusch; es klang so als würde irgendwo Wasser ins Schiff eindringen. Ich ging dem Geräusch nach. Es führte mich zu der Putzwollkiste. Ich fand dann die Dame hier laut schnarchend vor; es hörte sich wie gurgeln an.

Im Salon war es merkwürdig still geworden - niemand sprach - geschweige denn diskutierte noch lautstark. Der verstörte Ehemann der im Moment „anrühigen“ Dame näherte sich ihr vorsichtig. Die beiden schauten sich nur an. Dann nahm er ihren Arm, schaute in die Runde und meinte in unsere Richtung: (Zu Deutsch) Wenn sie uns nicht mehr benötigen, möchten meine Gattin und ich uns jetzt empfehlen. Wir gehen in unsere Kabine; wir haben uns einiges zu erzählen. Sprach's und ließ uns alle stehen.

Eines mussten mein Kollege und ich aber noch in Erfahrung bringen. Wir wollten jetzt eines ganz genau wissen - vorher, so sagten wir, ginge keiner ins Bett. Wieso, um Gottes Willen, war es unter den Passagieren zu einer solchen Auseinandersetzung als Folge dieses Ehezwistes gekommen?

Bei den meisten der Anwesenden herrschte nun überwiegend ein Gefühl der Betroffenheit. Man sah es ihren Gesichtern an; sie waren, je nach Nationalität, peinlich berührt, not amused oder geniert.

Die, sagen wir mal, gestresste jung verheiratete 70-Jährige hatte, nachdem sie ihrem 82-jährigen Göttergatten am Tisch diese Seitensprungsabsichten unterstellt hatte, und nachdem andere Tischnachbarn sie daraufhin etwas beruhigen wollten, folgende verbalen Rundumschläge ausgeteilt

– sinngemäß: Ich wusste von Anfang an, dass das eine besch... Idee war, eine solche Schiffstour als Hochzeitsreise zu unternehmen. Da lebt man auf engstem Raum mit total beknackten Amerikanern, mit besserwisserischen Schweizern und völlig überheblichen und sich total überschätzenden Deutschen, allesamt mit schlechten Manieren, auf engstem Raum zusammen. Das kann ja nicht gut gehen.

Unmittelbar darauf erfolgten die ersten heftigen Reaktionen der Umsitzenden: So ein dämliches Statement kann ja nur von einer schnöseligen, verschrobene und humorlosen Engländerin kommen. Anstatt die Schuld bei sich selber zu suchen, sei wohl halb Europa und ganz Amerika für ihre persönliche Misere verantwortlich und überhaupt was sollen diese Rundumbeleidigungen und Pauschalverurteilungen. Das müsse man jetzt aber mal gründlich klären. Immerhin sei man ja noch ca. 10 Tage auf Gedeih und Verderb an Bord zusammen gewürfelt.

Es entwickelten sich darauf, unabhängig von der eigentlichen Ursache, erheblich von einander abweichende nationale Bewertungen der einzelnen länderspezifischen charakteristischen Stärken und Schwächen. Natürlich spielte dabei auch die teilweise bei dieser Generation noch unvollendete geschichtliche Vergangenheitsbewältigung und die von elementarer Bedeutung zu sehenden unterschiedlichen Standards z.B. im internationalen Fußball, bei der Esskultur und bei vielen anderen zu Stillfragen hochdiskutierten Banalitäten eine Rolle. Und keiner der so vehement auftretenden Verfechter (Streithähne und Kampfhühner) nationaler Interessen an Bord kam auf den Gedanken, dass das Ganze an Bord eines Passagierschiffes mit internationalen Gästen, vorsichtig ausgedrückt, äußerst unangemessen erscheint.

Letztendlich konnten wir durch eine betont sachliche Vorgehensweise eine gewisse völkerverständigende Wirkung erzielen. Mir kamen bei dieser Argumentation meine Erfahrung und meine Kontakte zu Gute, die ich in den Jahren meines Binnenschifferdaseins, mit einer ganzen Reihe Menschen anderer Nationalitäten sammeln konnte. Eine abschließende Frage musste ich noch an die Anwesenden stellen: Will hier heute Morgen noch irgendjemand irgendwen anzeigen?

Schweigend und teilweise betreten unter sich schauend verließen die meisten der Passagiere den Salon. Wir taten kurze Zeit später das Gleiche. Mein Kollege mit der Bemerkung: Je oller – je doller. ■

Viele Passagiere der MS/Astor sind Wiederholer

## ... einfach das Gefühl, an Bord zu Hause zu sein

Von Friedbert Barg

**N**ein, die MS/Astor der Bremer Transocean Kreuzfahrten ist nicht das Traumschiff aus der gleichnamigen ZDF-Serie. Die Astor wird oft mit der MS/Deutschland der Reederei Deilmann aus Lübeck verwechselt. Für die Crew - und auch für die meisten Passagiere - ist die 176,25 m lange schneeweiße Astor aber dennoch ein Traumschiff, ihr Traumschiff. Man merkt den meisten Besatzungsmitgliedern an, dass sie gerne auf ihrem Schiff sind und dass sie es auch lieben, - so wie man eben ein Schiff lieben kann.

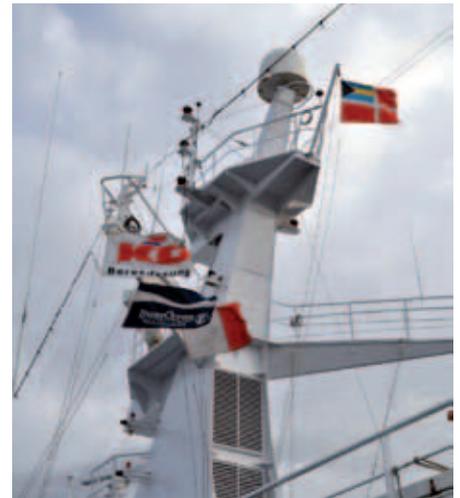
Das liegt nicht nur an dem markanten und ästhetisch schönen Aussehen des Schiffes, sondern auch an der Ausstrahlung des Schiffes selbst, - es strahlt eine warme und angenehme Atmosphäre aus. Passagiere und Crew haben das Gefühl, zu Hause zu sein.

Für Peter und Marlis List aus Aachen ist das ähnlich. Bevor sie in Nizza an Bord des Hochseekreuzers gegangen sind, haben sie eine Flusskreuzfahrt mit der MS Maribelle von Lyon nach Arles unternommen. Ihnen gefällt diese Kombination und für sie steht

*Eine von der Reederei Transocean zur Verfügung gestellte Beschreibung des Flusskreuzers MS/Maribelle finden Sie auf der Seite 23 dieser Ausgabe,*

fest, dass sie das auch nochmal wiederholen werden, denn „wir haben unterwegs wunderschöne Landschaften gesehen, hervorragenden Service an Bord genossen und freuen uns jetzt auf ein paar schöne Tage im Mittelmeer an Bord der MS/Astor.“

Lists sind Vielreiser und haben schon viele Flüsse, Flusskreuzfahrtschiffe und Hoch-



**Die Flagge der KD Köln Düsseldorfer Rheinschiffahrtsgesellschaft reist mit der MS/Astor über alle Weltmeere. Die KD-Tochter KD-Bereederung ist neben anderem für die nautisch-technische Betreuung des Schiffes verantwortlich.**

seekreuzfahrer kennengelernt. Ihnen gefällt das Leben auf den Schiffen. Sie beobachten sehr aufmerksam, wie Organisation und Service auf den Schiffen ablaufen. Von ein paar Kleinigkeiten („... das mit dem Gepäck auf der Maribelle könnte anders organisiert



MS/Astor im Hafen von Almeria an der südspanischen Mittelmeerküste.

Foto: Friedbert Barg



**Fühlen sich wohl an Bord der MS/Astor: Brigitte und Fred Krüger aus Bad Homburg**

werden“) sind sie mit dem Service und den Angeboten an Bord der Schiffe und den Ausflügen zufrieden.

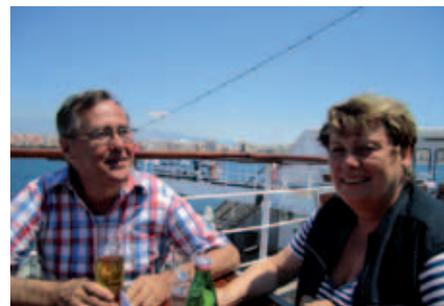
Auch Lutz und Monika Sieckrodt aus Markranstädt in der Nähe von Leipzig sind Kreuzfahrer. Sie haben bereits die Saar, die Mosel und den Rhein mit der MS Boticelli erkundet und mit verschiedenen Hochseekreuzfahrtschiffen - u.a. der früheren MS/Astoria ex Arkona - das Nordkap, die Nordsee und das Mittelmeer bereist. An Bord der MS/Astor genießen sie die sonnenreichen Tage auf dem Mittelmeer und nehmen mit großem Vergnügen am täglichen Unterhaltungsprogramm teil. „Zu meckern gibt's nichts“ sagt Sieckrodt, Polizeihauptkommissar im Ruhestand, „nur aus dem Bordradio, das in den Kabinen zu hören ist, könnte etwas gescheiterte Musik kommen.“

Großen Spaß dagegen hat der Hobby-sänger, der Mitglied des in der Region um Leipzig und darüber hinaus bekannten Männerchores „Stammtischler“ ist, an dem Unterhaltungsprogramm, das den Passagieren der MS/Astor täglich geboten wird: „Da kann für niemanden Langeweile aufkommen.“

Marita und Jochem Lindemann führen daheim in Dieburg ein Maschinenbauunternehmen und erholen sich so oft es geht - mehrmals im Jahr eine Woche - auf Fluss- oder Hochseekreuzfahrten und haben auf diese Weise schon den Rhein, die Rhône und die Donau kennengelernt. Auf den Flüssen sind ihnen die Maribelle, der TwinCruiser Bellevue und die Premicon Queen bestens bekannt. Auf den Schiffen gefällt den Lindemanns, dass es gutes Essen der gehobenen Klasse und guten Service gibt. Ihnen gefallen auch die gut vorbereiteten Ausflüge in die Umgebung der angelaufenen Hafenstädte des Mittelmeers: „Allein, die Ausflüge sollten nicht immer so früh morgens anfangen.“ Ausflugsleiter Stelios Vafiadis weiß um dieses Problem und versteht auch, dass die Passagiere nicht immer so früh aufstehen wollen („... schließlich sind sie ja bei uns an Bord, um sich auszuruhen), aber die Fahrpläne des Schiffes, die immer auch mit den Behörden in den jeweiligen Ländern und den dortigen Veranstaltern abgestimmt sein müssen, geben oftmals Zeiten vor.



**Karin und Peter List aus Achen haben eine Rhône-Kreuzfahrt mit MS Maribelle und eine Mittelmeer-Kreuzfahrt mit der MS/Astor kombiniert**



**Lieben gleichermaßen See- und Flusskreuzfahrten: Monika und Lutz Sieckrodt aus dem sächsischen Markranstädt**

Brigitte und Fred Krüger sind sozusagen Astor-Wiederholungstäter, denn sie sind bereits das dritte Mal an Bord: „Wir fühlen uns einfach wohl hier.“ Das im Ruhestand lebende Paar aus Bad Homburg hat mit der MS/Astor bereits das östliche Mittelmeer und



**Als Chef de Rang an Bord der MS/Astoria hat Nancy Scharf (M.) aus dem rheinischen Leverkusen bereist die Welt umrundet. Jochem und Marita Lindemann aus Dieburg haben schon mehrere Fluss- und Seekreuzfahrten unternommen.**

### Technische Daten MS/Astor

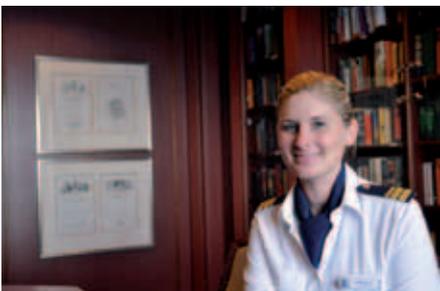
Baujahr:	1987
Bauwerft:	Howaldswerke Deutsche Werft GmbH, Kiel
modernisiert:	2010
Werft:	Lloyd Werft Bremerhaven
Flagge:	Bahamas (Nassau)
BRZ:	21.000
Länge:	176,25 m
Breite:	22,61 m
Tiefgang:	6,10 m
4 Hauptmaschinen mit insg. 15.400 kW:	
2 x Wärtsilä 6ZAL40 á 3.300 kW	
2 x Sulzer 8ZAL40 á 4.400 kW	
Reisegeschwindigkeit:	16,5 Knoten
Passagiere:	max. 578
Besatzung:	278
Passagierdecks:	7
Kabinen:	
Suiten:	39
Außenkabinen:	198
Innenkabinen:	91



Während der Liegezeit in einem Hafen erläutert Deck-Kadett Tim Tietjen (r.) interessierten Passagieren die Funktion der Kommandobrücke



Kortdüsen erhöhen die Manövrierfähigkeit der Rettungsboote an Bord der Astor



Oberzahlmeisterin Judith Bema

Brasilien besucht. Jetzt steht das westliche Mittelmeer an und die Stationen während dieser Reise sind Nizza, Marseille, Palma de Mallorca, Almeria, Cadiz, Valencia und Barcelona.

Überhaupt sind viele der insgesamt rund 560 mitreisenden Passagiere während dieser Mittelmeerkreuzfahrt schon zum wiederholten Male an Bord.

Judith Bema, Oberzahlmeisterin an Bord der MS/Astor, glaubt auch zu wissen, warum das so ist: „Unsere Gäste genießen das gepflegte Ambiente auf unserem Schiff.“ Was die gelernte Hotelkauffrau aus Wanzleben nahe Magdeburg dabei bescheiden unterschlägt, ist, dass es auch sie und ihre Kollegen sind, die den Gästen das Gefühl geben, an Bord willkommen zu sein.

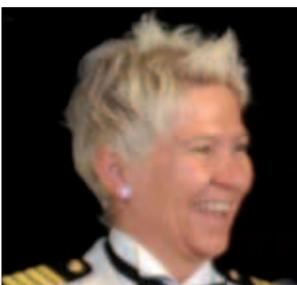
Judith Bema fährt seit 2008 zur See, auf der Astor ist sie seit November 2011. Zuvor war sie in der Flusskreuzschifffahrt, auf der River Cloud II, dem Schwesterschiff des eleganten Clubschiffs River Cloud, das 1996 von Hannelore Kohl getauft wurde. Als Oberzahlmeisterin auf der Astor ist sie für die Bordbuchhaltung zuständig, für den Kontakt zu den Behörden, zum Zoll und „... eigentlich für alles, was Administration angeht.“ Wie den anderen Crewmitgliedern,



Ausflugleiter Stelios Vafiadis

die einen direkten und nahen Kontakt zu den Passagieren hat, merkt man auch der jungen Frau an, dass ihr ihre Arbeit gefällt. Ob sie denn auch Urlaub macht? Ja, zwei Monate im Jahr. Und wo? „Am liebsten zu Hause - und auf dem Schiff.“

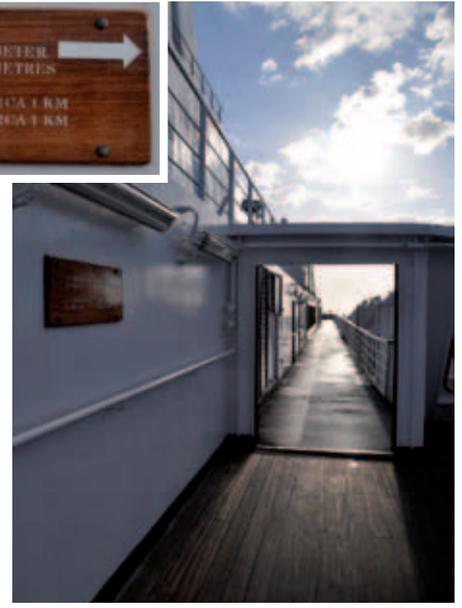
Die Unterhaltung der Passagiere liegt in den Händen der Kreuzfahrtdirektorin Romana Calvetti. Die frühere Opern- und Musical-Sängerin ist eine ausgesprochene Frohnatur und versteht es, die Gäste auch bei 26 Grad Hitze und strahlendem Sonnenschein



Polonaise beim Bayrischen Frührschoppen auf dem Achterdeck. Für die Unterhaltung und das Vergnügen der Passagiere an Bord der MS/Astor ist Kreuzfahrtdirektorin Romana Calvetti (kl. Foto) zuständig. Spaß an der Freud' hat auch Entertainer und TV-Moderator Wolfgang Lippert (rechtes Foto, weißes Hemd).



Fotos: Friedbert Barg



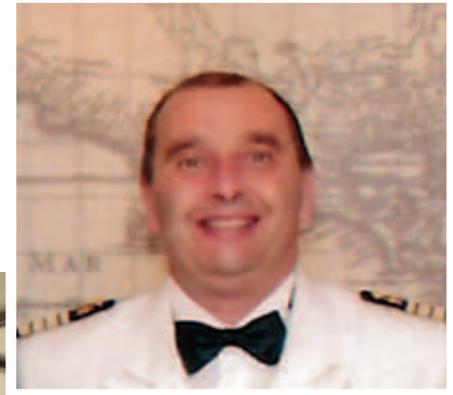
**Weil nach langem Nichtstun (l.) ein Rundlauf nicht schaden kann, ist an Bord der Astor auch ein 1 km langer Weg (r.) zum Joggen oder Walken vorgesehen.**

im Mittelmeer zu einer Polonaise über das Achterdeck zu animieren.

Die Österreicherin organisiert die Bordprogramme, bucht die während der Abendveranstaltungen auftretenden Künstler und moderiert auch selbst abendliche Shows. Wer danach Ruhe und Entspannung sucht, geht auf eines der Decks im Vor- oder Ach-

terschiff, die mit vielen Liegestühlen gleichermaßen Sonnen- und Schattenplätze bieten. Geraucht werden darf auf der MS/ Astor auch, - aber nur auf der Steuerbordseite und nur außen. ■

Zu den aktuell und für das Jahr 2013 angebotenen Fluss- und Seekreuzfahrten geht es unter [www.transocean.de](http://www.transocean.de)



**Gemeinsam mit dem Kapitän das Gala-Dinner zu genießen, ist für ausgesuchte Passagiere einer der Höhepunkte der Kreuzfahrt. Staff Kapitän Robert Kasprzak (kl. Foto) ist zusammen mit Oberzahlmeisterin Judith Bema und Ausflugsleiter Stelios Vafiadis ein angenehm charmanter Gastgeber.**  
Fotos: Friedbert Barg

Weil für viele die Reise das eigentliche Ziel ist

## Bei A-Rosa kümmern sich 550 Mitarbeiter um die Gäste

Die A-Rosa Flussschiff GmbH, ansässig in Rostock, ist seit 10 Jahren mit ihren Flusskreuzschifffahrten auf die drei Fahrtgebiete Donau, Rhein/Main/Mosel sowie Rhône/Saône spezialisiert. Rund 550 Mitarbeiter in Rostock, Chur (Schweiz) und auf den Schiffen sorgen dafür, dass die Wünsche der Gäste erfüllt werden. Dank der luxuriösen Ausstattung der 10 Premium-Schiffe lassen sich mit A-Rosa stilvoller Wohlfühlurlaub und vielfältiges Freizeitprogramm verbinden. Besondere Themenreisen zu Kultur, Golf und Genuss werden dabei genauso angeboten wie Familienreisen.

Zur Auswahl stehen in 2012 insgesamt 65 Reisen, deren Dauer zwischen 4 und 19 Tagen variiert. Im Programm sind alle Klassiker der Schiffskreuzfahrten auf den schönsten Wasserstraßen Europas: Sei es zum Beispiel der nördliche Rheinteil mit den pulsierenden Metropolen Amsterdam und Rotterdam, der südliche Rheinabschnitt durch das Elsass bis nach Frankreich oder die beliebte Donaustrecke mit Wien über Budapest nach Bukarest. Von Entdecker- und Kennenlerntouren bis hin zu den beliebten Panoramakursen durch Deutschland und seine Nachbarländer wird man bei der Suche nach einem individuell passenden Reiseerlebnis in jedem Fall fündig.

Das Angebot der längsten Fahrt, der Tour Donau Delta Intensiv, geht einher mit der Erweiterung der A-Rosa Schiffsflotte. Der neueste Zugang der Rostocker Reederei, die A-Rosa Silva, wird vorwiegend für Reisen ab 10 Tagen eingesetzt. Ab Mitte des Jahres verkehrt sie von Frankfurt bis zum Schwarzen Meer – für diese Aufgabe besonderer Art ist das Schiff fahrtechnisch bestens gerüstet: Wie die anderen Schiffe der A-Ro-

sa Flotte in der Neptun-Werft in Warnemünde gebaut, ist die A-Rosa Silva durch die spezielle Bauform mit 2,5 Decks für maximal 242 Passagiere optimal an die Bedingungen des Rhein-Main-Donaukanal angepasst. Ansonsten setzt man beim Bau auf bewährte technische Merkmale der Flusskreuzer.

Wie bei den anderen Schiffen der Rheinflotte wird die A-Rosa Silva von 1.800 PS angetrieben, auf Donau und Rhône vertraut man auf 2100 PS. Neben der Schiffsausstattung sind der Service und die Verpflegung der Gäste für A-Rosa stets von höchster Bedeutung.

Die Kreuzfahrtschiffe haben ein durchgehendes Sonnendeck, einen Pool am Oberdeck (bzw. auf den Rhein-Schiffen im Bug), einen SPA- und modernen Fitnessbereich. Viele der Kabinen sind mit französischen Balkonen ausgestattet, die durch große Flügeltüren mit den ca. 16m<sup>2</sup> großen Räumen verbunden sind. Kleinere und größere

2-Bett-Suiten sind als Akzent zu den regulären Außenkabinen bei der A-Rosa Silva vorhanden. Die Ausstattung aller A-Rosa Premium-Schiffe ermöglicht es so, ein luxuriöses Hotelleben mit dem Besuch abwechslungsreicher Orte zu verbinden. Ein Putting-Green, ein Shuffle Board-Feld und ein Großfigurenschachfeld sorgen an Bord für Abwechslung. Kulinarische Köstlichkeiten verwöhnen die Gäste im Marktrestaurant mit Buffetstationen. Zusätzlich gibt es eine Grillstation für Barbecue auf dem Sonnendeck und die Day Lounge mit ausgesuchten Weinen und Spezialitäten aus der Region. Als Tagesbar dient die Café-Bar, am Abend ist die Lounge-Bar geöffnet.

Der (Reise-)Weg ist hier bei vielen sicher das Ziel. Für Abwechslung ist aber auch bei den Landgängen gesorgt. Stadtführungen sind genauso im Programm wie Radtouren, um Land und Leute kennenzulernen. Eine Auswahl von rund 150 Ausflügen rundet in 2012 das Reiseerlebnis auf den drei Fahrtgebieten ab, mit einem Schwerpunkt in den Bereichen Kultur, Kulinarik und Aktivprogrammen. Ob querfeldein mit dem Jeep durch die Camargue, eine Grachtenfahrt in Amsterdam oder eine Fahrradtour durch die Wachau – es bleiben keine Wünsche an ein spannendes Begleitprogramm offen. ■



Die Premium-Schiffe der A-Rosa Reederei sind luxuriös ausgestattet



Der Flusskreuzer Maribelle der Bremer Transocean am Liegeplatz in Lyon

Elegant, harmonisch und anspruchsvoll

## Mit der schönen Maribelle über die Rhône

**E**in schöner Blick ist dem garantiert, der an Bord der Maribelle über Rhône und Saône gleitet. Elegant, harmonisch und anspruchsvoll präsentiert sich das Schiff schon beim Betreten. Ankommende Flussreisende von der Besatzung im hellen Foyer begrüßt.

Der Komfort der Räume – vom eleganten Aussichtssalon mit Bar über die kleine, gemütliche Bibliothek bis zum geräumigen und hellen Restaurant – begeistert. Verbunden mit dem gastfreundlichen und geselligen Ambiente an Bord ist die Maribelle das perfekte Schiff für einen Urlaub auf malerischen französischen Gewässern.

Auf dem großzügigen Sonnen-Deck laden gemütliche Liegestühle zum Verweilen ein. Platz nehmen und den Blick auf die schönen Landschaften und Orte genießen. Eine Besonderheit der Maribelle sind die Außenpromenaden im vorderen Bereich des Schiffes – ein idealer Rückzugsort mit grandioser Aussicht auf die Höhepunkte der Reise.

Genuss und Lebensart warten im Restaurant. Mit einem ausgiebigen Frühstück vom Buffet beginnt die „kulinarische Rundreise“. Mittags und abends bereitet der Chefkoch vorzügliche mehrgängige Menüs.

Unterhaltsame Stunden im lichtdurchfluteten Salon, schöne Momente in der gemütlichen Bar, ein fruchtiger Cocktail bei Dämmerung auf dem Sonnen-Deck runden einen ereig-

nisreichen Tag ab. Und für den, der einmal etwas Zerstreuung sucht, sind Bordspiele, Unterhaltung, Themenabende und Tanzmusik am Abend genau das Richtige. Von der hervorragenden Ausstattung der geräu-

migen, geschmackvoll eingerichteten Kabine über die köstlichen Mahlzeiten im Restaurant bis zur abendlichen Veranstaltung – der Tag an Bord ist ganz auf die Flussreisenden abgestimmt. ■

Anzeige

**Die Qualität einer Transportleistung beginnt  
beim Personal – daher**

**Weitblick beweisen und ausbilden  
Lebenslanges Lernen bedeutet weiterbilden**



**In unserer Aus- und Fortbildungseinrichtung bieten wir  
Lehrgänge für die Binnenschifffahrt**

**Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V.**

**Schulschiff RHEIN**  
Stadthafen / Rheinanlagen  
Tel. 0 20 66 – 22 88 0 • Fax 0 20 66 – 22 88 22  
[www.schulschiff-rhein.de](http://www.schulschiff-rhein.de) • [info@schulschiff-rhein.de](mailto:info@schulschiff-rhein.de)



MS/Artania am Kreuzfahrt-Terminal in Bremerhaven.

Fotos (5): Friedbert Barg

## Kapitän Jens Thorn ist ein Seemann der alten Schule, - aber auf neuestem Stand

# In der Nock den Wind am Körper spüren

**W**ir bei Phoenix fahren immer voll auf Sicherheit“, sagt Kapitän Jens Thorn und berichtet, dass stets zwei Offiziere auf der Brücke sind, denn „die Sicherheit unserer Passagiere ist für uns das oberste Gebot.“ Zur Sicherheit - und Bequemlichkeit - für die Passagiere zählt auch, dass die Artania ab dem Verlassen der Häfen mit ausgefahrenen Stabilisatoren fährt. Die Flossenstabilisatoren an Back- und Steuerbord werden automatisch aufeinander abgestimmt.

Kapitän Thorn ist das, was man gemeinhin einen „alten Seebären“ nennt. Er fährt seit rund 50 Jahren zur See, kennt die Weltmeere wie seine Westentasche und hat in diesen Jahrzehnten schon auf einigen Kreuzfahrtschiffen das Kommando gehabt. Vor der MS/Artania war er Kapitän auf der MS/Amadea, die ebenfalls zu den Bonner Phoenix Reisen gehört. Dass der sympatisch kommunikationsbereite Kapitän ein Seemann der alten Schule ist, lässt auch sein Hinweis auf die

bei Neubauten „geschlossene Brücke“ erkennen: „Auf der offenen Nock, wie wir sie haben, kann man den Wind noch selbst am Körper spüren, weiß,

welcher Wind es ist, von wo er kommt und wie stark er ist.“ Über seine Arbeit als Kapitän an Bord des Kreuzfahrtschiffes sagt Thorn, dass es seine Auf-

### Technische Daten MS/Artania

Größe:	44.500 BRZ
Länge:	231 m
Breite:	29 m
Tiefgang:	7,80
Decks/Stockwerke:	9
Baujahr:	1984 als Royal Princess, ab 2004 Artemis
Stabilisatoren:	Flossenstabilisatoren Sperry Marine
Antrieb:	Pielstick Dieselmotoren
Reisegeschwindigkeit:	15-18 Knoten
Reederei:	V-Ships/Monaco
Flagge:	Bermuda
Schiffsbesatzung:	ca. 420
Passagiere:	maximal 1.200 meist deutsche Gäste
Klassifikation:	Lloyds Register
Satellitenkommunikation:	Navigation, Telefon, Fax, Internet
Netz/Stromspannung:	110/220 V Wechselstrom
Restaurants:	2 gleichwertige Restaurants mit jeweils 900 bzw. 280 Plätzen
Kabinenausstattung:	alle Kabinen mit Bad/DU/WC 4 Kabinen behinderten-/rollstuhlfreundlich
Aufzüge/Lifts:	6



Michael Schulze, Direktor Schiffsreisen des Kreuzfahrtveranstalters Phoenix Reisen (l.) und Artania-Kapitän Jens Thorn informiert Fachjournalisten über anstehende Reisen des 44.500 BRZ großen Hochsee-Kreuzschiffes

gabe sei, so nah wie möglich am Gast zu sein. Das gilt für alle Besatzungsmitglieder. In regelmäßigen Seminaren werden sie für den Umgang mit den Passagieren geschult.

Fremdsprachige Mitarbeiter - an Bord der Artania arbeiten Crewmitglieder unterschiedlichster Nationalitäten - erhalten sogar Deutschunterricht, weil der

überwiegende Teil der Artania-Passagiere aus Deutschen besteht. Weiterbildungsseminare gibt es auch für den Kapitän und seine Offiziere: „Wir nehmen in bestimmten Abständen an Kursen teil, um uns technisch weiterzubilden und arbeiten auch an und mit Schiffssimulatoren, damit wir immer auf dem neuesten Stand sind.“

Friedbert Barg ■



**Kapitän Jens Thorn fährt seit rund 5 Jahrzehnten zur See**



**Wie in der Fluss- werden auch in der Seeschifffahrt digitale Karten zur sicheren Navigation verwendet**



**Die Passagiere an Bord der See-Kreuzfahrt sind verpflichtet, vor dem Auslaufen an Rettungsübungen teilzunehmen**

Zu den aktuell und für das Jahr 2013 angebotenen Fluss- und Seekreuzfahrten geht es unter [www.phoenixreisen.de](http://www.phoenixreisen.de)

## Vom 2. bis 4. Mai fand in Leipzig das 5. Weltverkehrsforum statt

# Sicherheit an Bord: Digitale Seekarten und mehr Rettungswesten als Passagiere

**B**undesverkehrsminister Peter Ramsauer eröffnete das 5. Gipfeltreffen von Verkehrsministern aus aller Welt im sächsischen Leipzig: „Für mein Haus stehen insbesondere zwei Prämissen an – Der Verkehr der Zukunft muss sicher und innovativ sein.“

So berieten die Teilnehmer unter anderem über die Sicherheit von Kreuzfahrtschiffen, neue Richtlinien zur Pirateriebekämpfung und das Krisenmanagement im Luftverkehr. „Gefahren für den Personen- und Güterverkehr enden nicht an Ländergrenzen, sondern erfordern ein international abgestimmtes Vorgehen. Deshalb werde ich den Schwerpunkt auf dem Weltverkehrsforum in diesem Jahr ganz klar auf das Thema Sicherheit legen, kündigte Ramsauer im Vorfeld an.

In Leipzig stellte Ramsauer ein Maßnahmenpaket zur Sicherheit von Kreuzfahrtschiffen vor und warb bei den Verkehrsministern um Unterstützung für die deutschen Vorschläge. Internationale Richtlinien für die Sicherheit auf hoher See wurden erstmals nach dem Untergang der Titanic vor einhundert Jahren eingeführt.

„An Bord der Titanic waren 2200 Menschen. Heute bieten die größten Kreuzfahrtschiffe Platz für bis zu 10.000 Personen und fahren auch in entlegene Gebiete wie polare Regionen. Je größer die Schiffe und der Abstand zur Küste, desto schwieriger wird im Notfall die Rettung der Passagiere“, begründete Ramsauer seinen Vorstoß.

Durch die Einführung verpflichtender Simulationen solle sichergestellt werden, dass eine Evakuierung der Ozeanriesen so optimal wie möglich durchgeführt werden kann und sowohl neue als auch bereits in Betrieb befindliche Schiffe in kürzester Zeit von den Passagieren und Besatzungen verlassen werden können – ohne dass dazu gefährliche Übungen durchgeführt werden müssen. Auch die zuletzt vor 30 Jahren überarbeiteten Vorschriften für Rettungsmittel müssten an den Stand der Technik und an eine eher zielorientierte als starre Vorgehensweise angepasst werden.

„So ist auch eine schnellere Umsetzung von innovativen Lösungen möglich. Notwendig sind auch die verstärkte Nutzung digitaler Seekarten sowie die Bereitstellung von grundsätzlich mehr Rettungswesten als Passagieren an Bord.“ Ramsauer stellte diese Vorschläge auf dem Weltverkehrsforum seinen Ministerkollegen vor, um möglichst schnell zu einem noch besseren internationalen Sicherheitsstandard für Kreuzfahrtschiffe zu kommen.“ ■

## Funktional, großzügig, umweltfreundlich und effizient

# Neubau „Maria Sibylla Merian“ für die Frankfurter Primus-Linie

Die 50 m lange und 10,50 m breite Maria Sibylla Merian ist in den Niederlanden gebaut worden. Das hatte einen ganz praktischen Grund: Den Schiffsbau in den Niederlanden wählte Anton Nauheimer vor allem deshalb, weil im vergangenen Jahr entsprechende deutsche Werften ausgelastet waren.

So wurde das neue Primus-Schiff unter der Betreuung der Firma J&J Nautical Projects ab April 2011 auf zwei verschiedenen Werf-

ten gebaut: Die vorderen zwei Drittel des Schiffsrumpfs (Kasko) fertigten die Schiffbauer der Helldörfer-Werft, während der Antrieb bei De Gerlien -van Tiem entstand. Dort wurden nach Abschluss der Stahlarbeiten und der Überführung des Schiffkörpers im Oktober 2011 auch die beiden Segmente zusammengebaut und das Schiff weiter ausgerüstet. Letzte Innenausbauarbeiten für das rund drei Millionen Euro teure Schiff wurden in Mainz erledigt.

Technische Daten FGS Maria Sibylla Merian	
Länge / Breite	50 / 10,5 m
Hauptantrieb	2x Scania DI12-70M
Leistung	2x 265 kW bei 1.800/min
Ruderpropeller	Schottel SRP-170
Bugstrahlruder	GvT 580 MK
Bugstrahlantrieb	Elektrisch (110 kW bei 1.750/min)
Aggregate	2x Deutz M16, je 180 kVA
Ruderhausoberteil absenkbar	Von 6,50 Meter auf 5,90 Meter
Passagiere	Maximale Zulassung 480
Geschwindigkeit	Höchstgeschw. 18 KM/H

### Viel Licht, viel Klang, viel Platz – und gutes Klima

Zugelassen ist das Schiff für maximal 480 Personen. Auf Frei- und Hauptdeck finden sich 200 plus 220 Sitzplätze. Nur die Holzbänke am Oberlicht und vor dem Thekenbereich des Freidecks sind fest in-

stalliert, die übrige Bestuhlung ist flexibel. So bietet das vollständig von Panoramafenstern umgebene Haupt-deck große Flächen, etwa für Tanzveranstaltungen und zudem -unter der Glaskuppel des Oberlichts – auch eine ausreichende Raumhöhe für diverse Kleinkunst-Darbietungen, die zum Beispiel beim kulinarischen Varietéschiff Weihnachtissimo zum Einsatz kommen.

### Bordküche und Bordwohnung

In der Nähe des Oberlichts befinden sich auf Frei- und Hauptdeck je ein Thekenensemble. Zwei Speiseaufzüge verbinden diese Gastronomie-Bereiche mit der vollausgestatteten Küche im Unterdeck. Die Lebensmittel werden in großen Kühl- und Tiefkühlräumen aufbewahrt, Bier und andere Getränke bleiben in einer Art „Bierkeller“ kühl. Zwei Schlafräume hat die Maria Sibylla Merian mit insgesamt vier Betten. Die „Bordwohnung“ ist für die Mannschaft eingerichtet worden, damit sie nach einer längeren Abendfahrt nicht erst heim fahren muss, wenn es am nächsten Tag schon früh weitergeht.

Während der Schiffsführer die Beleuchtung an Deck regelt, steuert das Gastronomie-Personal über einen Laptop die Licht- und Tontechnik im Salon. Dazu gehört auch eine induktive Höranlage, die störungsfrei Audiosignale drahtlos in Hörgeräte lenkt. Geh-

behinderte Passagiere werden sich über den Lift zum Oberdeck freuen – und über eine separate Toilette.

### Umweltfreundlich und energieeffizient – Solar- und LED-Einsatz

Beim Energiesparen hilft das LED-Beleuchtungssystem und der CO<sub>2</sub>-Sensor der Heizungs- und Klimaanlage. Dessen Messwerte entscheiden darüber, in welchem Maße die Luft im Fahrgastraum erneuert werden muss oder umgewälzt werden kann. So verhindert die Belüftungsanlage, dass bereits gekühlte oder erhitzte Luft unnötig aus dem Innenraum hinaus befördert wird. Diese Methode reduziert den Energieverbrauch der Klimatechnik besonders bei geringen Passagierzahlen. ■



Die niederländischen Werften Helldörfer (Arnheim) und De Gerlien – van Tiem bv (Druten) haben das neue Schiff der Primus-Linie gebaut, Helldörfer das Vor- und Mittelschiff, De Gerlien – Van Tiem das Heck. Verantwortlich für die Innenarchitektur ist Annette Kappert vom RKW Architektur + Städtebau, Düsseldorf.

## Binnenschiffer zu Besuch beim rheinland-pfälzischen Innenminister Roger Lewentz

# Dank für den Einsatz rund um das Waldhof-Drama

**A**m 25.04.2012 hatte der Vorstand des Vereins „Binnenschifferforum hilft e.V.“ Gelegenheit, Roger Lewentz, Minister für das Innere, Sport und Infrastruktur in Rheinland-Pfalz, eine Ehrenurkunde und gleichzeitig eine Ehrenmitgliedschaft als Dank für seinen Einsatz rund um das Drama des TMS Waldhof vor etwas über einem Jahr zu überreichen.

Mit Minister Lewentz verbindet den Verein eine Freundschaft, die schon vor der Vereinsgründung begann. Lewentz hat an mehreren Versammlungen des Vereins teilgenommen und ihn durch Bereitstellung von Material, Suchhunden und Helfern bei der Suchaktion unterstützt. Dies wurde durch den Vorstand bei einer Laudatio nochmals hervorgehoben. Roger Lewentz stammt aus einer Binnenschifferfamilie in Kamp-Bornhofen und hat auch heute noch Binnenschiffer in der Familie und im Freundeskreis. „Durch seinen persönlichen Einsatz im Rahmen der Suchaktion und die vielen Hilfestellungen im Hintergrund hat er unter Beweis gestellt, dass die Entscheidung, ihn zum Ehrenmitglied zu ernennen, richtig war“, hieß es in der Laudatio.

Vorstandsmitglied Werner Reuters berichtete von der enormen Spendenbereitschaft innerhalb der Binnenschiffer und vom derzeitigen Spendenstand. Er berichtete weiterhin von Projekten, welche schon abgeschlossen sind und von solchen, die zur Zeit in Bearbeitung sind. Lewentz ermutigte Vorstand und Verein, den begonnenen Weg weiter zu gehen. Im Gespräch ging es aber auch um aktuelle Sorgen der Binnenschiffer. Vorstandsmitglied Jürgen Collée wies auf die sich immer weiter verschlechternde Liegeplatzsituation hin. Collée, der aus einer alteingesessenen Fahrgastschifferfamilie stammt und außer als Eigner und Schiffsführer in der Fahrgastschifffahrt im Winterhalbjahr auch häufig in der Frachtschifffahrt tätig ist, nannte als Beispiele die Auflösung des



Urkundenüberreichung an Innenminister Lewentz (l.) in dessen Büro

Mainzer Zollhafens und der Entwicklung des Hafengeländes in Neuwied. Auch in vielen anderen Orten verschwinden durch Umbaumaßnahmen immer mehr Liegeplätze und Autoabsetzplätze.

Um die Problematik konkret darzustellen regte der Minister die Eröffnung eines entsprechenden Diskussionsforums auf der Homepage [www.binnenschifferforum.de](http://www.binnenschifferforum.de) an. Dort, so Lewentz, könnten Betroffene Anregungen und Kritiken veröffentlichen, um nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.

Nachdem Vorstandsmitglied Michael Jeske dem Minister die Ehrenmitgliedschaftsurkunde des Vereins ausgehändigt hatte, überreichte Rebecca Höfgen noch die Tischfahne, die, so Minister Lewentz, einen Ehrenplatz in seinem Büro bekommen sollte.

Werner Reuters ■

Anzeige



**BEI UNS GIBT ES BERG- UND TALFAHRTEN. UND TROTZDEM GEHT'S IMMER NUR AUFWÄRTS.**

Wir sind in der Binnenschifffahrt die größte Transportgenossenschaft Deutschlands. Nehmen Sie Kurs auf die DTG und werden Sie Partikulier bei einer starken Genossenschaft, die in diesem zukunftssicheren Transportmarkt stets für eine gute Auslastung an Bord sorgt. Egal, ob Sie den Rhein hinauf oder die Mosel hinab wollen: Wir sorgen dafür, dass Sie erfolgreich bleiben!

Fürst-Bismarck-Str. 21 · 47119 Duisburg  
Telefon 02 03 | 8 00 04 0  
[duisburg@dtg-eg.de](mailto:duisburg@dtg-eg.de) · [www.dtg-eg.de](http://www.dtg-eg.de)



DTG. Leistung entscheidet.

Deutsche Binnenschiffswerften lieferten 2011 insgesamt 44 Binnenschiffe im Wert von rund 134 Mio. € ab

## Anhaltende Nachfrage nach Spezialfahrzeugen

Nach einem relativ positiven ersten Halbjahr blieb die Auftragsentwicklung im deutschen Handelsschiffneubau in der zweiten Jahreshälfte hinter den Erwartungen zurück. Dennoch fiel das Ergebnis für das Gesamtjahr hinsichtlich der Anzahl der Schiffe und der Auftragswerte besser aus als im vorangegangenen Jahr, berichtete der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) auf seiner Jahrespressekonzferenz in Hamburg mit.

Die geordneten 28 Schiffe umfassten einen Auftragswert von 3 Mrd. Euro. Die Hauptanteile verteilten sich (auf CGT-Basis) auf Passagierschiffe (56%), Yachten (15%) und sonstige nicht Fracht tragende Schiffe (16%), hierzu trugen vor allem drei größere Offshore-Installationsschiffe bei, die wichtige Erfolge für den verstärkten Einstieg der deutschen Werften in den Offshore-Markt markieren. Der Rest der verteilt sich u.a. auf Spezialfrachter, Gastanker und Forschungsschiffe. Da das neu hereingenommene Auftragsvolumen die Ablieferungen übertraf, haben sich die Auftragsbestände per Ende Dezember 2011 wieder etwas erhöht. Sie umfassten 71 Bestellungen mit 1,6 Mio. CGT und einem Auftragswert von 8,4 Mrd. €, von dem 97 % auf Auslandsaufträge entfielen. Die Auslastungssituation der Werften blieb jedoch uneinheitlich. Darüber hinaus verfügten die Werften über vier Aufträge für den Bau von Plattformen für Offshore-Windparks. Diese Aufträge gehen zwar nicht in die Schiffbaustatistik ein, stellen aber mit einem Auftragswert von rund 170 Mio. € ein erhebliches Beschäftigungsvolumen für die Werften dar.

Krisenbedingte Nachfrageeinbrüche und Stornierungen in den Jahren 2008-10 schlugen sich 2011 negativ in der Produktion nieder und führten bei den Seeschiffswerften zu lediglich 31 Schiffsablieferungen. Mit ihrer Tonnage von 442.000 CGT und Auftragswerten von 2 Mrd. € hat sich die Neubauproduktion gegenüber 2010 mehr als halbiert. Zu 92% entfiel das Volumen der Ablieferungen auf Schiffe für ausländische Rechnung.

Die Werftumsätze mit Neubauten und Reparaturen im Marineschiffbau verharrten 2011 bei rund einer Mrd. €. Im langfristigen Durchschnitt machen sie damit rund 20% des Branchenumsatzes aus, von dem 70% im Export erzielt werden. Zusätzliche erhebliche Wertschöpfung wird im Bereich der maritimen Zulieferindustrie für den Marineschiffbau erzielt, die gleichermaßen hohe Exportquoten ausweist

Die Umsätze für Schiffsreparaturen, Umbauten und Wartungen konnten 2011 mit 770 Mio. € auf Vorjahresniveau gehalten werden. Die Tendenzen bei den einzelnen deutschen Werften waren jedoch uneinheitlich. Erfolgreich waren die deutschen Werften im Wettbewerb vor allem dann, wenn z.B. im Umbau die Auftraggeber hohen Wert auf Qualität, Termintreue und umfangreichen Engineering- und Designaufwand legten.

Aufgrund der Bemühungen zur Emissionsreduzierung und der steigenden Treibstoffpreise bieten Umbauarbeiten und Nachrüstungen zur Effizienzverbesserung sowie Umweltschutztechnologien weiterhin ein starkes Nachfragepotenzial.

Die Auswirkungen der Schifffahrtskrise waren 2011 für die Binnenschiffswerften im Güterschiffneubau zwar deutlich spürbar. Die anhaltende Nachfrage nach spezialisierten Wasserfahrzeugen für öffentliche Auftraggeber sowie die sehr gute Auftragsentwicklung bei Fahrgast- und Flusskreuzfahrtschiffen hat jedoch zu einem insgesamt guten Ergebnis geführt. Zudem haben sich viele Werften auf anspruchsvolle Umbauten, Modernisierungen und Reparaturen für die Bestandsflotte spezialisiert. Auslastungsschwankungen wurden flexibel mit der Erbringung von Zulieferungen für den Seeschiffbau oder schiffbaufremden Leistungen kompensiert, so dass die deutschen Binnenschiffswerften weitgehend Vollauslastung melden konnten.

Die Binnenschiffswerften lieferten 2011 44 Binnenschiffe im Wert von rund 134 Mio. € ab. Darunter befanden sich neun Fahrgast- bzw. Flusskreuzfahrtschiffe und Fährschiffe

im Wert von 95 Mio. €, sieben Frachtschiffe bzw. Fracht tragende Einheiten (19 Mio. €) und 28 Hafen-, Behörden- und Sonderfahrzeuge (20 Mio. €). In 2011 konnten 59 Einheiten im beachtlichen Wert von rund 322 Mio. € neu hereingenommen werden. Darunter allein zehn Flusskreuzfahrtschiffe sowie acht in ihrer Konzeption unterschiedliche Fahrgast- und Fährschiffe, die zusammen einen Auftragswert von rund 271 Mio. € darstellten.

Die Schiffbauzulieferindustrie mit ca. 70.000 Beschäftigten verzeichnete im abgelaufenen Jahr zunächst eine überwiegend gute bis sehr gute Geschäftsentwicklung aufgrund der hohen Exporte. Die rückläufigen Geschäftsentwicklungen mit Reedern und Werften in Deutschland wurden durch eine stärkere globale Aufstellung mit Ausweitungen in neue Märkte wie Indien und Brasilien ausgeglichen. Positiv haben sich auch die Anforderungen des Umweltschutzes und der Trend zu höherer Energieeffizienz bei Neubauten und Reparaturen ausgewirkt. Gestützt wurde das Geschäft ferner durch den Bedarf der Offshore-Industrie für die Öl-, Gas- und Windenergiegewinnung. Im vierten Quartal wirkte sich die nachlassende Nachfrage im Weltschiffbau allerdings auch auf die gesamte Zulieferindustrie aus.

Die deutsche Meerestechnik setzte ca. 11 Mrd. € um und erreichte einen Weltmarktanteil von etwa 4%. Diese Zahlen sind seit 2008, mit Ausnahme des Krisenjahres 2009, nahezu unverändert.

Der Ausblick ist jedoch wegen hoher Investitionserwartungen, insbesondere im Tiefwassersegment, positiv. Zu den umsatzstärksten Offshore-Bereichen zählen die Öl-/Gasförderung und die Windenergienutzung, die sich aufgrund ihrer dynamischen Entwicklung zu einem wichtigen Standbein für die deutschen Anbieter entwickelt hat. Wobei es zu einem deutlichen Spin-Off-Effekt in die Schiffbauindustrie gekommen ist.

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. ist die politische und wirtschaftliche Interessenvertretung der deutschen maritimen Industrie, der See- und Binnenschiffswerften wie auch der Zulieferer.

Weitere Einzelheiten zur Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie und der Meerestechnik enthält der Jahresbericht 2011 des VSM. Der Bericht kann beim VSM angefordert oder im Internet unter <http://www.vsm.de> heruntergeladen werden. ■

## Pilotvorhaben der Bergbausanierung in der Umsetzung Brain-Schiff ermöglicht neue Technik im Wasserbau

**E**in Pilotvorhaben der Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (LMBV) zur Güteverbesserung in den Lausitzer Bergbaufolgeseen kommt in seine erste Praxis-Testphase. Ein sogenanntes „Kleines Sanierungsschiff“ wird gegenwärtig am Restloch F, dem künftigen Lichtenauer See, seit dem 5. April 2012 mechanisch getestet und belastet, berichtet Hans-Jürgen Kaiser, LMBV-Planungschef für die Lausitz. Nach den notwendigen – und bisher erfolgreichen – Testfahrten im Landkreis Oberspreewald-Lausitz soll dann das „Barbara-Schiff“, so der offizielle Name des Katamarans des beauftragten Firmenkonsortiums Brain Brandenburg, langfristig zur pH-Wert-Aufbesserung des Seekörpers eingesetzt werden und auch an anderen Stellen zum Einsatz kommen.

In der Arge Brain Brandenburg agieren einheimische Lausitzer Firmen mit vielfältigen Erfahrungen im Wasserbau. Am 30. März 2012 wurde der blau gestrichene Katamaran – fast 19 Meter lang und fünf Meter breit – erstmals eingesetzt. „Mit dem Brain-Schiff eröffnen sich für die LMBV, die Projektträgerin der Braunkohlesanierung, weitere Optionen zur Güteverbesserung von leicht sauren Bergbaufolgeseen im Lausitzer Revier“, so Klaus Zschiedrich, der als Prokurist und Leiter des Ingenieurbereiches lange auf diesen Tag hin gearbeitet hat. Gegenwärtig laufen noch die patentrechtlichen Siche-

rungen des innovativen In-Lake-Verfahrens durch die Unternehmen. „Die LMBV treibt als Projektträgerin der Bergbausanierung zusammen mit Partner aus Wissenschaft und Praxis verschiedene Vorhaben zur Gütebehandlung der entstehenden Bergbaufolgeseen voran“, so Zschiedrich.

Mit anderen Anbietern wurde so in den zurückliegenden Jahren bereits das Einspülen von Kalkmilch von mobilen Bekalkungsschiffen schwedischer Bauart auf am Restloch Burghammer in der Praxis erprobt. Die LMBV hat Anfang 2012 eine weitere neuartige stationäre Neutralisationsanlage am Tagebaurestsee Scheibe, dem künftigen Scheibe See, im Kreis Bautzen in Ostachsen testen lassen. Das Neutralisationsmittel wurde dabei nicht über dem Wasser versprüht, sondern mit Druck aus einer getauchten Schwimmleitung mit Düsen (GSD) im See verteilt wurde. Dabei wurden in nur 16 Wochen gut 15.000 t Branntkalk in den Scheibe-See eingebracht, der seinen Endwasserstand erreicht hatte. Dies hatte zu einer erfolgreichen Primärneutralisation des Wasserkörpers von 2,9 auf über 7 beim pH-Wert geführt.

„Mit den bisher erfolgreichen und weiteren Pilotvorhaben stehen der LMBV künftig nun diverse anwendbare In-Lake-Techniken zur Neutralisation eines Seewasserkörpers zur Verfügung“, sagte LMBV-Pressesprecher Dr. Uwe Steinhuber. ■



Das Brain-Schiff am künftigen Lichtenauer See

### Schiffswerft Korneuburg

## Werft wird zum Hafen

**N**och sind die Tore der alten Schiffswerft in Korneuburg an der Donau geschlossen. Die Kommune als Eigentümer und die Wirtschaft hat jedoch erkannt, dass dieses 150.000 Quadratmeter große Gelände ein Asset für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes ist. Vor 300 Gästen aus der Wirtschaft, hat der zuständige Bürgermeister zu den Hafenplänen erklärt, dass er die schlummernde Prinzessin liebend gerne wach küssen würde. Tatsächlich hat der Hafen auf Grund der unmittelbaren Nähe zur Bundeshauptstadt Wien und den trimodalen Verkehrsmöglichkeiten, eine größere Entwicklungschance als der Hafen Wien selber – zumal am direkten Autobahnanschluss an die unmittelbar neben dem Gelände verlaufende A 22-Donauuferautobahn bereits geplant wird. Außerdem muss Wien schon jetzt wertvolle Wasserflächen verlanden, um Platz für neue Stellflächen zu schaffen. Die Wasserfläche im Hafen Korneuburg kann hingegen mit einem vierer-Verband befahren werden. Mit der ebenfalls bereits angedachten Donaubrücke in Korneuburg, wird der neue Hafenstandort über eine einzigartige Anbindungsmöglichkeit in alle Richtungen verfügen.

Die alte Schiffswerft Korneuburg hat in ihrer 150-jährigen Geschichte mehr als eintausend Schiffe in allen Größen für die ganze Welt gebaut. Viele Korneuburger Schiffe sind noch heute auf den Flüssen und Meeren unterwegs. In der Hochblüte galt Korneuburg als größte Binnenschiffswerft der Welt und beschäftigte 2000 Arbeiter. Vor 17 Jahren wurde der Betrieb eingestellt. Seither hat der Steuerzahler viel Geld in das Areal investiert, um den teilweise belasteten Boden fachgerecht zu sanieren. Die Grundstücke sind also sofort bebaubar und allfälligen Investoren winkt zudem eine großzügige EU-Förderung. Die erklärte Zielsetzung des Hafeneigentümers ist, mit der neuen Nutzung an wirtschaftlich erfolgreiche Zeit der Vergangenheit anzuschließen.

Peter Baumgartner ■

# Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.



## Was haben wir erreicht?

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

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

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

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

## Werte erhalten und fördern



## Werden Sie Mitglied !

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

Mit einem Jahresbeitrag von 30,00 Euro für Personen und 90,00 Euro für Vereine und Unternehmen können Sie bereits Mitglied werden. Mit dem Jahresbeitrag verbunden ist der ganzjährige „freie Eintritt“ für Mitglieder in das Museum.

## Wir brauchen Ihre Hilfe...

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

## Kommen Sie an Bord!



**Fördergesellschaft  
Museum der Deutschen  
Binnenschifffahrt e. V.**

Apostelstraße 84 • 47119 Duisburg  
Telefon (02 03) 8 08 89-0  
[www.binnenschifffahrtmuseum.de](http://www.binnenschifffahrtmuseum.de)

Am Institut für Schiffstechnik/Meerestechnik und Transportsysteme

## Kolloquium in Duisburg: Das Schiff nach dem Öl

**D**as Schiff nach dem Öl - lautete der Titel eines Kolloquiums am Duisburger Institut für Schiffstechnik/Meerestechnik und Transportsysteme (ISMT), durchgeführt vom 24.-25. Mai 2012.

Bereits zum 33. Mal wurden wieder zahlreiche Experten eingeladen, die diesmal darüber referierten, wie die Zukunft in der Schifffahrt aussehen wird und mit welchen Veränderungen die Schifffahrt ganz sicher zu rechnen hat.

Der Klimaforscher Mojib Latif von der Uni Kiel hat aus seiner langjährigen Forschungstätigkeit heraus erklärt, dass der Klimawandel keine Fiktion sondern Fakt ist. Jede andere Meinung nütze nur jenen, die aus dem Klimawandel einen Profit ziehen wollen. Dr.

Latif vertritt nämlich die Meinung, der Klimawandel wird zu häufigeren Wetterextremen mit mehr Trockenzeiten und extremen Niederschlägen führen.

Dipl.-Ing. Thomas Meyer aus Berlin hat demonstriert, dass die Solarenergie in der Passagierschifffahrt längst hervorragend funktioniert und Dipl.-Ing. Plump vom Germanischen Lloyd zeigte, dass zero-emission in der Schifffahrt keine Vision mehr ist. Zu Wort gekommen ist ebenfalls das Thema Synthese von Methan aus regenerativ erzeugter Energie. Eine Zukunftslösung, die alle bisher erreichten Fortschritte in der Energiegewinnung noch weit übertreffen könnte. Auch die „alten“ Antriebstechniken, wie Wind und Dampf als alternative Schiffsantriebe, sind zur Sprache gekommen.

Bereits vollgestopft mit aktuellen Informationen, haben die Teilnehmer am zweiten Tag der Veranstaltung dem Vortrag von Dr. Haak aus der Firma Rolls-Royce gelauscht, der darüber berichtete, welche großartigen Erfolge der Gasmotor in der Schifffahrt schon leistet und welche Perspektiven noch daraus zu erwarten sind. Rolls-Royce ist wohl einer der erfahrensten Experten auf diesem Gebiet. Bereits seit den 1980er Jahren an der Entwicklung beteiligt, hat das Unternehmen schon 2006 die maritime Anwendung von LNG als Schiffstreibstoff gestartet und ist seither an der Entwicklung zahlreicher Schiffstypen die Gas als Brennstoff verwenden, beteiligt gewesen.

Das ISTM in Duisburg wurde mit dieser Veranstaltung einmal mehr zum tief abgeladenen Binnenschiff, bis an den Rand gefüllt mit Wissen über alternative Schiffsantriebe.

Weitere Informationen und ein Tagungsband zum Thema sind erhältlich bei: Martina van Lück, Tel.: +49 (0)203 379 2787, E-Mail: [martina.vanlueck@uni-due.de](mailto:martina.vanlueck@uni-due.de)

Peter Baumgartner ■

Anzeige

global maritime  
environmental congress

**gmecon**

25<sup>th</sup>  
**SMM**

[gmecon-smm.com](http://gmecon-smm.com)

A premium event  
at **SMM** – the world's  
leading maritime  
trade fair  
**4-7 sept**

**setting the green course -  
join the experts at gmecon**

**3-4 sept 2012  
hamburg**

**Hamburg Messe**

ufi  
Member

facebook.com/SMMfair    twitter.com/SMMfair    youtube.com/SMMfair

Die neueste Version des integrierten Navigationssystems RADARpilot720° ist auf den Markt gekommen

## Das Update beinhaltet auch die neuen Donau-Karten

Die Firma in-innovative navigation GmbH bietet jetzt Version 4.0 ihres integrierten Navigationssystems an. RADARpilot720°-Systeme sind bereits auf ca. 800 Schiffen in ganz Europa installiert und verbinden in hervorragender Weise die Information des Radars mit AIS- und ECDIS-Daten. In der Version 4.0 von RADARpilot720° ist der komplette Satz an offiziellen deutschen Wasserstraßenkarten bereits enthalten. Das Update beinhaltet zudem eine neue Version der offiziellen Donau-Karten. Es steht also eine lückenlose Abdeckung der Donau bis nach Rumänien zur Verfügung. Insbesondere in Österreich sind inzwischen auch erweiterte und aktualisierte Tiefeninformationen enthalten.

Die neuen Systeme werden mit 8 GB-Compact-Flash-Modulen ausgeliefert, sodass die Speicherkapazität für Karten deutlich erhöht ist, wobei das Erstellungsdatum der installierten Karten angezeigt wird, wie es für den EBIS-Check gefordert wird. Mit Version 4.0 ist der Anschluss an das Internet wesentlich komfortabler geworden: Statt eines Modemanschlusses kann RA-

DARpilot720° jetzt über die Netzwerkschnittstelle an ein bordseitig vorhandenes Netzwerk angeschlossen werden und verfügt über eine eigene Firewall. Damit wurde der Download von aktuellen Pegeln leichter, der bisher über Modem erfolgte, und gleichzeitig ist die Möglichkeit für eine vom Schiffer aktivierte Fernwartung wesentlich vereinfacht. Alle Sensordaten und Trackingdaten können mit dem System aufgezeichnet und später wiedergegeben werden. Diese Aufnahme-funktion war auch in den vorherigen Versionen bereits vorhanden, aber es stellte sich nun heraus, dass RADARpilot720° tatsächlich ein hilfreiches Werkzeug zur Klärung des Hergangs einer Havarie dar. Diese Art Aufnahmen sind als Beweismittel vor Gericht offiziell zugelassen.

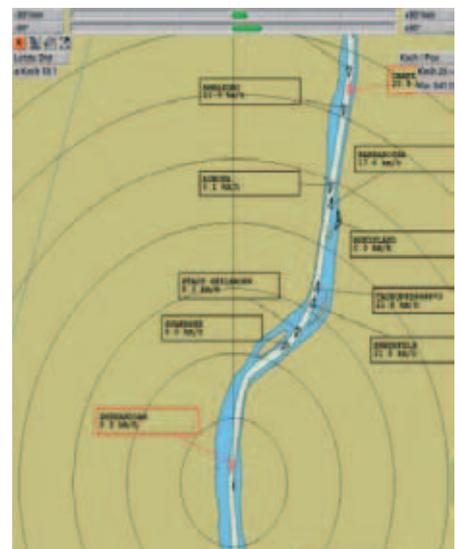
Bezüglich der Software unterstützt Version 4.0 des RADARpilot720° jetzt Inland-ECDIS-Karten der Version 2.3, 2.2 und 2.1. Gegenwärtig werden immer mehr Karten entsprechend Inland-ECDIS Standard Version 2.1 hergestellt. Damit ist RADARpilot720° für die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen im Bereich der Kartenformate gerüstet.

Die übersichtliche Darstellung aller Informa-

tion über Verkehr und Wasserstraße erfolgt auch in Version 4.0 in der vertrauten Art. Im integrierten Tripcomputer sind als neue Optionen die Anzeige des Treibstoffverbrauchs (Gesamt/pro Reise/pro Motor) vorhanden. Außerdem gibt es nun einen Modus zur Konfiguration eines Schubverbandes aus verschiedenen Leichtern. Die Information zu allen Fahrzeugen des Verbandes kann dann wie gehabt



Die Bilder zeigen so ein Setup beispielhaft für eine Talfahrt auf dem Rhein, oben die überlagerte Radarbild/Karten-Darstellung im 800 m Range, oben die AIS/Kartendarstellung zur gleichen Zeit im 4000 m Range.



auch über AIS ausgesandt werden. An Bord kann das System zusammen mit einem RADARpilot720° info installiert werden, so dass neben dem Radarbild/Kartendarstellung eine reine AIS/Karten-Anzeige zur Verfügung steht, die alle AIS-Daten des aufkommenden Verkehrs anzeigt. Mit solch einem Setup hat ein Schiffsführer den perfekten Überblick über den Nah und Fernbereich insbesondere auf kurvenreichen Strecken. ■

### Anzeige

## WERNZ GMBH

### Generatoren-Motoren-Stromerzeuger

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schifffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen  
oder Hydraulikaggregaten

können Sie uns gerne ansprechen!

Egal für welche Anwendung, Sie bekommen  
fast alle Motoren von uns,

die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen.

Reparaturen an Bord, sei es mechanisch oder elektrisch,  
führen wir mit unserer langjährigen Erfahrung fachgerecht durch.

Besuchen sie uns doch mal auf unserer Homepage.

Haben Sie noch Fragen?

Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!

Sperlingweg 10

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

Funk: 01 71 / 3 20 20 50 (Mechanik)

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

88823 Lampertheim

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

E-Mail: Warnz@Warnz-GmbH.de

www.Warnz-GmbH.de



Fachjournalisten aus aller Welt waren zur Voraus-Pressekonferenz der SMM 2012 nach Hamburg gereist. Vom Podium aus informierten (v.l.): Angelika Schennen, PR-Manager maritime Fachmessen Hamburg Messe und Congress GmbH, Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung Hamburg Messe und Congress GmbH, Professor Dr. Martin Stopford, Geschäftsführer Clarkson Research Services, Thomas Rehder, Vize-Präsident (und gewählter Präsident 2013) ECSA (European Community Shipowners' Associations), Geschäftsführer der Gesellschafter Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei GmbH & Co. KG, Dr. Herbert Aly, Vorsitzender SMM-Beirat, President and CEO Blohm + Voss Industries, Blohm + Voss Repair and Blohm + Voss Shipyards, über das, was Aussteller und Besucher auf der weltgrößten Schiffbau in diesem Jahr erwarten können.

Foto: HMC/Michael Zapf

„Andere haben auch viel Know-how, - für uns wird deshalb das Know-why wichtig“

## 2.000 Aussteller aus 60 Ländern auf 90.000 qm

Natürlich vor Ort in Hamburg fand die Vorauspressekonferenz der SMM 2012 statt. Fachjournalisten aus aller Welt waren angereist, um zu für ihre Leser, Hörer und Zuschauer zu erfahren, was auf Aussteller und Fachbesucher zukommt. Zur Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft, 25. shipbuilding, machinery & marine technology international trade fair hamburg, kommen über 2.000 Aussteller aus mehr als 60 Ländern, die auf einer Ausstellungsfläche von mehr als 90.000 qm den über 50.000 Fachbesuchern ihre neuesten Entwicklungen und Innovationen präsentieren.

Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung Hamburg Messe und Congress GmbH, versprach, dass sich die SMM-Besucher an vier Tagen einen profunden Überblick über die neueste Technologie verschaffen könnten: „Die Aussteller präsentieren sich in einem Umfeld, das effektive und effiziente Meetings garantiert. Die jeweiligen Angebotsbereiche sind deutlich gekennzeichnet, die entsprechenden Aussteller in nächster Nähe zu finden.

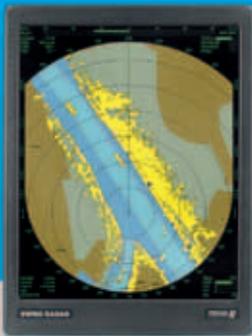
Zudem gibt es ein Rahmenprogramm, das neben Konferenzen und Workshops eine Vielzahl von Empfängen, Feiern und Events

in und außerhalb der Messehallen, in der Stadt und im Hamburger Hafen bereithält, die den persönlichen Austausch weiter er-

Anzeige



### SWISS RADAR



**Der neue Precision Navigator II**

Vereint Radar, Inland AIS und ECDIS Karte in Perfektion

Das multifunktionale Navigationssystem, das keine Wünsche offen lässt

In drei attraktiven Versionen verfügbar





**schwarz technik**

Gesellschaft für Kommunikation und Navigation mbH  
Lehmstraße 13, 47059 Duisburg, Fon +49 (0) 203 99 337-0  
www.schwarz-technik.de, info@schwarz-technik.de

leichtern. Insgesamt sind es mehr als 150 Rahmenprogrammpunkte, die die 25ste SMM bietet, darunter die Marine Coatings Conference, CIMAC Circle 2012 (International Council on Combustion engines), aber auch Preisverleihungen wie die Amver Awards oder den Ship of the Year Award. Ausgebucht ist die SMM wie in den vergangenen Jahren. Und zur SMM 2012 wird es mit der B 8 eine zusätzliche Halle geben, die auf 2.300 Quadratmetern dem Themenkomplex maritime Sicherheit und Verteidigung gewidmet ist. Insbesondere in dieser neuen Halle, aber auch konzentriert im jeweiligen Ausstellungssegment werden Technologien, Systeme und Ausrüstungen, die zur Verbesserung der maritimen Sicherheit beitragen, wie beispielsweise Piratenabwehrvorrichtungen, Überwachungs- und Sicherheitssysteme, Sensor- und Kommunikationstechnik sowie Kommando- und Informationssysteme, gezeigt.

Dr. Martin Stopford, Geschäftsführer, der Clarkson Research, ging auf den Welt-Schiffbaumarkt ein und sagte: „ Seit dem Beginn der Finanzkrise im August 2007

sind inzwischen fast 5 Jahre vergangen. Im Herbst 2008 endete der größte Schiffbauboom unseres Zeitalters mit dem jähen Rückgang des Massengutfrachtmarktes. Die Tagesrate von Capesize-Bulkern fiel von USD 300.000 im Juni 2008 auf einen Tiefstand von USD 2.000 im November 2008. •Massengutfrachter erwirtschafteten sehr wenig im Jahre 2012, in manchen Größenklassen kaum mehr als die Betriebskosten. Bei Tankern sieht es etwas besser aus, allerdings ist der Markt nach wie vor schwach, wie der Containermarkt auch. In den letzten zwei Jahren herrschte ein reges Interesse an Offshore- und Flüssiggastanker sowie an kleineren Tankern und Containerschiffen.

Im Jahre 2009 ging die weltweite Wirtschaftsleistung zum ersten Mal seit den 1970er Jahren zurück – sie schrumpfte um 0,6 %. 2010 folgte allerdings eine starke Erholung (+5,3 %) mit weiterem Wachstum im Jahre 2011 (+3,9 %). Zur Zeit gehen die Prognosen von einem weiteren stetigen Wachstum in den kommenden 18 Monaten aus.

•Im maritimen Güterverkehr verlief die Entwicklung ähnlich wie in der Weltwirtschaft

zur Finanzierung von Schiffsneubauten führen könnte.“



„Der Nachwuchsgewinnung muss besondere Bedeutung zukommen.“ - Dr. Herbert Aly

#### Anzeige



# STORM

*Wir schaffen Bewegung*



**Instandhaltung von Diesel- und Gasmotoren**

**Mechanische Bearbeitung und Fertigung**

**Motoren- und Ersatzteile**





**Service-Telefon**  
**+49 172 2188655**

August Storm GmbH & Co. KG – August-Storm-Straße 6 – 48480 Spelle  
 Telefon +49 5977 73-0 – Telefax +49 5977 73-138  
 info@a-storm.com – www.a-storm.com

insgesamt: 2009 fiel das Frachtvolumen auf 7,8 Mrd. Tonnen, erholte sich aber 2010 auf 8,6 Mrd. Tonnen bzw. 2011 auf 8,9 Mrd. Tonnen. Zur Zeit werden weitere 4 % Wachstum für das Jahr 2012 erwartet. Aus dieser Perspektive gestaltet sich die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs und der Schifffahrt nachfrage besser, als man es vor zwei Jahren für möglich gehalten hätte.

Aber die Krise ist noch nicht vorbei. Nach wie vor werfen Probleme in der Eurozone und in Japan sowie Sorgen um die chinesische Wirtschaft einen Schatten auf das kommende Jahr, der zu einem negativen Szenario mit lang-samerem Wirtschaftswachstum, schwächerem Handel und knappen Mitteln

Dr. Herbert Aly Vorsitzender SMM-Beirat, President and CEO Blohm + Voss Industries, Blohm + Voss Repair and Blohm + Voss Shipyards, befasste sich unter anderem mit dem Mangel an Schiffbauingenieuren und sagte dazu: „Dank der bis heute exzellenten Schiffbau-Grundlagenausbildung an Deutschen Universitäten sind gerade hierzulande ausgebildete Ingenieure in besonderem Maße dazu befähigt, die im Spezialschiffbau benötigte besondere Kompetenz einzubringen, Problemen auf den Grund zu gehen und sie schnell, zielgerichtet und effizient zu lösen. Andere haben mittlerweile auch viel „know-how“, hier finden wir zudem noch das noch viel wichtigere „know-why“! Und damit dies so bleibt, muss der Nachwuchsgewinnung in besonderem Masse Bedeutung zukommen. Je mehr sich der Schiffbau in Deutschland auf Spezialschiffbauten konzentriert, umso spannendere und anspruchsvollere Betätigungsfelder wird er für junge Ingenieure bieten. So kann ich nur jedem Abiturienten und jeder Abiturientin raten, die Spaß an der späteren Übernahme verantwortungsvoller Entscheiderpositionen haben und die auch am Erhalt wettbewerbsfähiger industrieller Wertschöpfung in zudem interessanten Projekten mitwirken wollen, sich um einen Studienplatz im Schiffbau, Schiffsmaschinenbau oder der Schiffselektrotechnik zu bewerben. Es wird sich auszahlen.“

Sparsam im Verbrauch beim Schrottschlag

## Neuer Sennebogen 835 E mit Green Efficiency-Technologie

Mit dem Sennebogen 835 E beginnt eine neue Generation von kraftstoffsparenden und umweltfreundlichen Maschinen für den anspruchsvollen Dauereinsatz im Materialumschlag. Green Efficiency ist das Schlagwort, gut für die Umwelt und gut für's Portemonnaie der Leitgedanke. Das Maschinenkonzept des 835 E überzeugt durch hohe Ausrüstungsvielfalt, höchsten Bedienerkomfort und optimierte Technik. Die Green Efficiency Modelle vereinen bewährt hohe Leistung mit niedrigem Verbrauch, höchsten Bedienerkomfort mit maximalen Sicherheitsaspekten für Mensch und Maschine. Als einer der ersten Hersteller bringt Sennebogen mit dem 835 E eine Materialumschlagmaschine auf den Markt, die den ab 2014 verbindlichen Kriterien der TIER 4 bzw. 3b kompromisslos entspricht. Die Maschine setzt darüber hinaus neue Maßstäbe in Sachen Leistung und Bedienerkomfort, bei gleichzeitig verbesserter Umweltverträglichkeit.

Durch ausgeklügelte Motorentchnik, innovativen ECO-Mode und Leerlauf-Stop-pautomatik schafft der Sennebogen 835 E den Spagat zwischen erhöhter Leistung und verringertem Verbrauch. Vor allem das optimierte Lüftersystem überzeugt durch effiziente Technik und Know How. Der direkt mechanisch angetriebene Ladeluftkühler sorgt für maximale Luftzufuhr von Beginn an. Betriebsmittel und Komponenten kommen gleichzeitig zügig auf Betriebstemperatur, und dank der zusätzlichen temperaturabhängigen Lüftersteuerung für den Öl- und Wasserkühler arbeitet das komplette System äußerst energieeffizient. Mit zwei Drehantrieben für zügige Arbeitsspiele und sehr robusten Hydraulikzylindern ist der 835 E bestens für den harten Einsatz im Materialumschlag geeignet.

### Minimale Geräuschkulisse

Der leise, kraftvolle Motor mit 224 kW und 8,9 Liter Hubraum birgt auch bei hoher Belastung noch ausreichend Reserven. Gleichzeitig wurde der Kraftstoffverbrauch deutlich verringert, ein wichtiges Argument für jeden Betreiber. 90 % weniger Rußpartikel und ein um 50% verringerter Ausstoß von Stickoxid- und Kohlenwasserstoff versprechen saubere Luft. Auch in Sachen Geräuschkulisse setzt der 835 E neue Maßstäbe. Dank versteifter

Kabinenscheibe und isolierten Schallübertragungswegen konnte der Schalldruckpegel im Fahrerraum um mehr als die Hälfte, nämlich 4 dB, reduziert werden. Insgesamt unterschreitet der Schalleistungspegel, dank noch besserer Absorptionsmaßnahmen, die Anforderungen nach 2000/14/EG um 2 dB und übertrifft damit die gesetzlichen Vorgaben deutlich.

Natürlich ist der 835 auch weiterhin wie gewohnt in der Elektro-Version verfügbar. Hiermit lassen sich zusätzlich bis zu 50 % Betriebskosten einsparen. Der umweltfreundliche, abgasfreie Elektromotor bietet geräuscharmes und vibrationsfreies Arbeiten selbst bei höchsten Anforderungen.

### Ausrüstungsvielfalt

Sennebogen steht für Ausrüstungsvielfalt und individuelle, kundenspezifische Lösungen gleichermaßen. Zahlreiche Ausrüstungsvarianten machen den 835 E zur perfekten Ma-

schine im Materialumschlag, egal ob auf dem Schrottplatz, im Hafen oder im Recycling. Die hochfahrbare maXcab-Komfortkabine bietet Überblick und höchsten Bedienerkomfort. Das SENCON Steuerungssystem und mehrere Umfeldkameras unterstützen den Fahrer und sorgen zusammen mit weiteren Komponenten für ein sicheres Arbeitsumfeld. Mit Varianten von Mobil bis zur Breitspurraupe lässt sich der Sennebogen 835 E überall dort optimal einsetzen, wo große Mengen Material zügig bewegt werden sollen. Auch in Punkto Wartung und Service ist der 835 E leicht zu handhaben. Zentralzugängliche Mess- und Schmierpunkte und beherrschbare Technik sparen Zeit und Aufwand im täglichen Betrieb.

Sparsamen Verbrauch, eine hohe Umweltverträglichkeit und Leistung auf höchstem Niveau vereint die Sennebogen Green Efficiency-Technologie. Optimale Komponenten gehören hier genauso dazu wie ausgeklügelte Technik und ökologische Nachhaltigkeit. Effizienz fängt dabei oft im Detail an. Beispielsweise helfen hochwertigste Öle und Komponenten, bessere Wirkungsgrade zu erzielen. Alle diese Merkmale machen den Sennebogen 835 E zum verlässlichen und unverzichtbaren Helfer im schweren Dauereinsatz im Materialumschlag. ■



Im Einsatz beim Schrottschlag offenbart der Sennebogen 835 E seine Stärken. Kraftvoll bewegt er mit dem Mehrschalengreifer große Schrottmengen und bleibt selbst bei höchster Belastung dauerhaft sparsam. Foto: Sennebogen



Mit dem Kongressverlauf zufrieden: Hafendirektorin Patricia Erb-Korn (M.), Geschäftsführerin der Rheinhäfen Karlsruhe



„Aus der Erweiterung der Maasvlaakte in Rotterdam ergeben sich neue Anforderungen an die Binnenhäfen“ - Wouter v. Dijk



Zeigte im Foyer der Karlsruher Stadthalle einige seiner schönsten Schiffsmodelle: Hermann Julius Kropp



In den nachwachsenden Rohstoffen, Biomassen und der Green Chemistry sieht Andreas Löffert, Direktor des Hafens Straubing-Sand neue Chancen für das Verkehrssystem Wasserstraße.

## Viele wichtige Impulse für grenzüberschreitende 247 Hafenexperten trafen

Erfolgreich ist der 3. Internationale Hafenkongress zu Ende gegangen. Vom 24. bis 25. Mai 2012 trafen sich 247 Teilnehmer (2010: 219 Teilnehmer) aus Deutschland, Frankreich, Österreich, der Schweiz, der Tschechischen Republik und den Niederlanden im Kongresszentrum Karlsruhe. Unter den Teilnehmern waren die Entscheider und Führungskräfte der Binnenschifffahrtsbranche, der Logistik- und Transportwirtschaft, anerkannte Verkehrsexperten sowie die Vertreter aus der Verwaltung und Politik.

Damit wurden die Erwartungen des Veranstalters erfüllt, erläutert Britta Wirtz, Geschäftsführerin der Karlsruher Messe- und Kongress-GmbH: „Der Hafenkongress wird der internationalen Bedeutung des Kongressstandorts voll gerecht. Er setzte darüber hinaus wichtige Impulse für grenzüberschreitende Zusammenarbeit unter den Häfen. Wir bieten somit die Plattform für die Vernetzung hochkarätigster Experten auf allen Gebieten der Hafenwirtschaft.“

Der Hafenkongress ist ein wichtiger Beitrag, um die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Logistik zu steigern, so sah es auch Ministerialdirektor Hartmut Bäumer vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, der in Vertretung von Minister Winfried Hermann die Eröffnungsrede

hielt. Der Minister hatte die Schirmherrschaft für den Hafenkongress übernommen und schon im Vorfeld darauf hingewiesen, von zentraler Wichtigkeit es ist, die Infrastruktur der Binnenschifffahrt umweltgerecht zu modernisieren und die Straßen, Schienen und Schifffahrtswege besser miteinander zu vernetzen.

### Blick in die Zukunft

Im Konferenzprogramm wurden innovative Modelle für die Transport- und Logistikkette vorgestellt und ein exklusiver Einblick in die großen europäischen Infrastrukturprojekte der Binnenschifffahrt gegeben.

Der 3. Internationale Hafenkongress präsentierte sich dabei so hochkarätig wie nie: Das Kongressprogramm beinhaltete über 20 Expertenvorträge, drei Top-Keynotes und eine prominent besetzte Podiumsdiskussion.

„Die Vorträge des 3. Internationalen Hafenkongresses haben eines ganz klar herausgestellt: Die Verantwortlichen können die logistischen Probleme nicht alleine lösen, die verschiedenen Verkehrsträger müssen zusammen arbeiten. Die Häfen sind die richtigen Ansprechpartner, um die Trimodalität voranzubringen. Die bestehenden Verknüpfungen müssen verstärkt werden und neue Lösungsmöglichkeiten gefunden werden.“ erläutert Patricia Erb-Korn, Geschäftsführe-



Fotos: Friedbert Barg

## Zusammenarbeit unter den Häfen

## sich zum Hafenkongress

rin und Hafendirektorin des Veranstaltungspartners, den Rheinhäfen Karlsruhe.

Anja Fuchs, Leiterin Öffentlichkeitsarbeit des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen e. V., zieht das Fazit: „Die deutschen und europäischen Aufgaben in der Logistik sind auf diesem Kongress deutlich herausgestellt worden. Es hat sich gezeigt, dass das Thema Binnenhäfen als Logistikkreisläufen in Europa aktueller ist denn je. Dies wurde auch durch die diesjährige Themenvielfalt in den Bereichen Logistik, Infrastruktur und Gewerbeimmobilien herausgearbeitet. Als Schlussfolgerungen aus den Vorträgen und Referaten kann man festhalten: Alle Beteiligten müssen sich zukünftig noch mehr um die Verkehrsinfrastruktur bemühen. Hier einen Dialog zwischen Politik und Logistikwirtschaft zu intensivieren, muss durch die Branche stärker vorangetrieben werden. Denn nur, wenn wir jetzt investieren, können wir Verkehre in der Zukunft generieren um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden!“

**Begleitende Fachausstellung**

26 Aussteller hatten in der begleitenden Fachausstellung die Gelegenheit, ihre Produkte und Dienstleistungen dem Fachpublikum zu präsentieren. Henning Metzger, Branch Manager Sales von der ETK Euro Terminal Kehl

GmbH, erläutert: „Die europäische Ausrichtung des Kongresses sorgte auch für eine europäische Vernetzung der Ausstellung, das ist sehr wichtig für die Branche, über die Ländergrenzen hinweg gemeinsam Projekte anzugehen. Durch das Wachstum der begleitenden Messe konnten mehr Themen abgebildet werden.“ Andreas Kempf, Niederlassungsleiter der Rhenus Logistics GmbH fügt hinzu: „Als Karlsruher Firma sind wir natürlich dem Hafenkongress in Karlsruhe verpflichtet und werden ihn auch weiterhin unterstützen. Wir haben interessierte Fachbesucher aus allen Branchen am Stand erlebt.“ Günter Koch vom TID-EC Engineering Center der DB International GmbH ergänzt: „Wir waren sehr überrascht, dass wir nicht nur Besucher aus der Transport- und Logistikbranche am Stand hatten sondern auch Besucher, die wir gar nicht erwartet hätten, wie beispielsweise aus der Verwaltung oder auch Fachlehrer. Dies zeigt, dass die Themen Binnenschifffahrt und Wasserstraßen viel breiter aufgestellt sind und zunehmend mehr Leute interessieren.“ Der nächste Internationale Hafenkongress findet vom 21. bis 22. Mai 2014 - wieder in Karlsruhe - statt. ■

*Wir werden in unseren folgenden Ausgaben über einzelne Vorträge sowie neu vorgestellte Produkte und Dienstleistungsangebote berichten.* fb



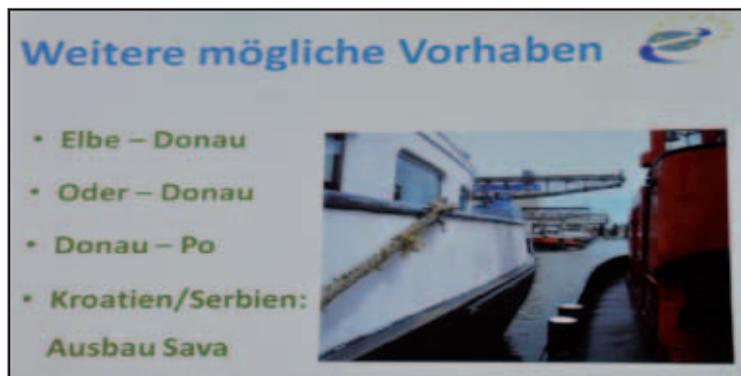
„Wasserstraßen und Häfen sind chronisch unterfinanziert“ - Prof. Alexander Eisenkopf, Zeppelin Universität Friedrichshafen



„Die zu starke Nutzung der Hafenflächen zur Wohnbebauung wird sich eines Tages rächen!“ - BÖB-Präsident Rainer Schäfer



Dipl.-Ing. Jürgen Trenkle informierte über eigene Techniken der Gewässersohlenvermessung in Häfen, Seen und Flüssen



Roland Hörner, Präsident des Verbandes Europäischer Binnenhäfen, informierte über Möglichkeiten, die europäischen Flüsse miteinander zu verbinden und so das Wasserstraßennetz effektiver zu gestalten.



## Lobbyarbeit für das System Wasserstraße der Kanalhäfen NRW „... nicht auf Verbands- sondern auf Themenarbeit gerichtet“

**K**einem anderen Verkehrsträger werden bei der Bewältigung zukünftiger Verkehrszuwächse so viele freie Kapazitäten bescheinigt wie dem System Wasserstraße – „diese Potenziale gilt es nutzbar zu machen“, formuliert Friedrich Weege, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft (AK) Kanalhäfen in Nordrhein-Westfalen den gemeinsamen Auftrag von Wirtschaft und Politik in Nordrhein-Westfalen in einer Pressemitteilung.

Dabei muss es der Ansatz sein, Wirtschaft und Industrie für das System zu gewinnen – durch eine Angebotsverbesserung. Auf Bundesebene argumentieren Branchenverbände für die übergeordneten Interessen ihrer Mitglieder. „Vor Ort“ hilft aber nur eine übergreifende Zusammenarbeit aller Beteiligten: „Unsere Tätigkeit ist nicht auf Verbands- sondern auf Themenarbeit gerichtet“, beschreibt Weege das Ziel der zukünftigen Tätigkeit. „Wir wollen Leistungen definieren und Potenziale darstellen, Ideen für ein zukunftsfähiges System formulieren, deren Umsetzungsmöglichkeiten bewerten und gemeinsam mit der Politik verwirklichen – Lobbyarbeit ist Politikberatung!“

Nordrhein-Westfalen als Industrie- und Logistikstandort ist wie kein anderes Bundesland auf ein funktionierendes Verkehrssystem

angewiesen - und kann gleichzeitig auf eine infrastrukturelle Basis im System Wasserstraße zurückgreifen, die über den Rhein und das westdeutsche Kanalgebiet definiert wird.

Das System mit Binnenschifffahrt, -häfen, Hafenbahnen und Wasserstraßen bietet Potenziale und Freiheitsgrade gegenüber den anderen Verkehrsträgern, um gemeinsam mit Unternehmen aus Spedition und verladender Wirtschaft multimodale Logistikkonzepte zu entwickeln – „hierauf zielt die zukünftige politische Strategie der Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Kanalhäfen NRW ab“, beschreibt Weege die Idee.

Die Herausforderung bestand darin, eine gemeinsame Positionierung zu erarbeiten und die Breite des Systems in der Fläche zu definieren. Die Binnenhäfen bilden die Knotenpunkte im System und Schnittstellen zwischen den Transportmodi ab. Die verfügbaren Ressourcen an den Standorten sind unterschiedlich, die Strukturen ebenfalls. Über die Flächenbewirtschaftung und –verpachtung hinaus sind die Hafenbetreiber aktiv im Umschlagsgeschäft, in einigen Fällen sogar im überregionalen Bahngeschäft oder speditionell tätig. Aufgrund der Vielfältigkeit bei gleichzeitig relativer Kleinteiligkeit der einzelnen Standorte besteht die Chance,

die einzelnen Unternehmen durch eine gemeinsame Arbeit im sie bildenden Cluster zu stärken. Da die Bildung größerer Einheiten im gesamten System erkennbar ist, wollen auch die Kanalhäfen ihre Leistungen und die ihrer Partner verstärkt vernetzt darstellen.

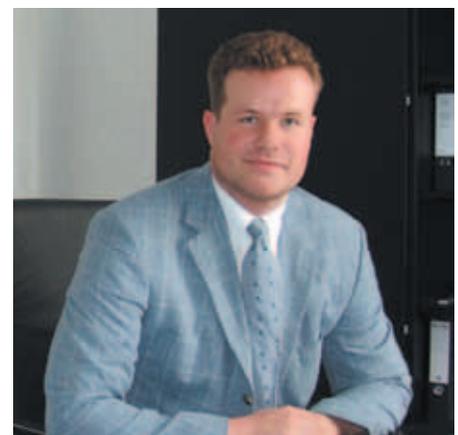
Gemeinsam ist den Standorten, dass sie regionale Ausgangs- und Kristallisationspunkte für zukünftige logistische Entwicklungen bilden können, wenn eine stärkere übergreifende Betrachtung netzbildend wirkt. Die Arbeit der AK ist thematisch ausgerichtet an den Fragestellungen „Was kann das System?“, „Was braucht das System?“ und „Was hindert das System?“, beschreibt Weege die Aufgaben. „Wir besetzen Themen z. B der zukünftigen Dimensionierung und technischen Bereitstellung der Infrastruktur im System und organisieren aktiv den Dialog mit allen Systempartnern. Dabei können wir erwarten, dass Politik und Verwaltung diesen Ansatz durch einen ständigen Austausch und Mitarbeit begleiten“.

Die AK NRW will sich so über eine gemeinsame Lobby- und Öffentlichkeitsarbeit als politischer Ansprechpartner der Landesregierung und mit dieser gemeinsam bei der Vertretung von Landesinteressen im Bund definieren.

„Zu diesem Ziel“, so heißt es abschließend in der Pressemitteilung, „hat die AK über die Einsetzung einer Außenvertretung und die Beauftragung eines Beraters entschieden, der in Zukunft als zentraler Ansprechpartner und Sachwalter der Themen und Interessen dienen soll. Die AK benennt deshalb Dipl.-Kfm. Karl Michael Probst als Beauftragter Wirtschaft – Politik – Öffentlichkeit.“ ■



Die nordrhein-westfälischen Kanalhäfen



Karl Michael Probst, ehemaliger Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen, ist jetzt für die Arbeitsgemeinschaft der NRW-Kanalhäfen tätig. Foto: Archiv

# GESUCHT:

*Kapitän  
Matrose  
Elektriker*

Geben Sie A-ROSA ein Gesicht und werden Sie Teil unserer engagierten Mannschaft. Denn an Bord von A-ROSA verbinden uns Teamgeist, Leidenschaft und vor allem die Lust auf Schiff.

Alle Infos auf  
[www.a-rosa.de/karriere](http://www.a-rosa.de/karriere)



## Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

### Stellengesuche

veröffentlichen wir kostenlos.

Anzeigenannahme unter  
00 49 211 383683 oder  
[mail@schiffahrts-magazin.de](mailto:mail@schiffahrts-magazin.de)



## SCYLLA

### QUALITY, OUR PASSION.

Die Reederei Scylla AG ist seit beinahe mehr als 39 Jahren ein schweizerisches Familienunternehmen und zählt heute 17 moderne Flusskreuzfahrtschiffe zu ihrer Flotte. Das Unternehmen Scylla ist weiterhin auf Erfolgskurs!

Wir sind auf der Suche nach einem qualifizierten Mitarbeiter für folgende Stelle an Bord unserer Schiffe:

### 2ter Kapitän mit einem Rhein- und/oder Donaupatent

Geeignete Kandidaten verfügen über die notwendigen Papiere, Erfahrung in der Passagierfahrt, ein gepflegtes Äußeres und gute Sprachkenntnisse in Deutsch und/oder Englisch.

Wir bieten gute Arbeitsbedingungen, unter anderem eine 6/2 oder 4/2 Ablöseregelung. Für ausführliche Informationen besuchen Sie unsere Website: [www.scylla.ch](http://www.scylla.ch) oder kontaktieren während den Büroöffnungszeiten telefonisch Herrn Oliver Sassen unter: 0032 3380 1917 oder 0031 646 032 855

Ihre schriftliche Bewerbung und Ihren Lebenslauf mit Passfoto senden Sie an:

Scylla AG  
Human Resources  
p/a Postbus 26  
4850 AA Ulvenhout  
Niederlande

oder via E-Mail an:  
[oliver.sassen@scylla.ch](mailto:oliver.sassen@scylla.ch)

Auf Kundenwerbung anhand dieses Inserates wird kein Wert gelegt.

# Zu verkaufen!

Info: [www.primus-linie.de/dieprimus](http://www.primus-linie.de/dieprimus)



# Business as usual.

Mit Leidenschaft zum Sieg!



**WIR DRÜCKEN DER  
DEUTSCHEN MANN-  
SCHAFT DIE DAUMEN!**

Was uns mit der deutschen Nationalelf verbindet? Uns treibt die Leidenschaft voran. Mit Professionalität und jahrelangem Know-how ist es unser beider Ziel, das beste Ergebnis zu erreichen. Was für die Nationalelf das Feld ist, ist für uns das Wasser. Neben der Beförderung von Massen- und Flüssiggütern ist der Transport von großvolumigen und schweren Anlageteilen fester Bestandteil der IMPERIAL Shipping Group. Unsere Transporte führen wir europaweit per Binnen-, Küstenmotor- und per Seeschiff durch. Vertrauen Sie dem Europameister in Sachen Transportlogistik! **Wasser bewegt uns.**



Find us on Facebook & Youtube!

[www.imperial-shipping.com](http://www.imperial-shipping.com)