

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Berliner Wasserstraßen

Ingo Gersbeck im **Schifffahrts-Magazin**: Die Binnenschifffahrt braucht Lobbyisten

Seiten 14

A-Rosa Silva getauft

Im 10. Geschäftsjahr das 10. Flusskreuzfahrtschiff in Dienst gestellt

Seiten 24

Sohlstabilisierung nötig

Zweiländer-Hilfe für den Rhein bei Spijk zwischen Deutschland und den Niederlanden“

Seiten 30



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

Ein Unternehmen der Allianz 

esa 

Den Fortschritt erleben.

Liebherr FCC Baureihe - fest installierter Hafenkran für den Einsatz im Binnenhafen.

- Universell einsetzbar mit Haken, Spreader oder Motorgreifer



- Schlanke Krankonstruktion ideal für schmale Kaianlagen
- Nur punktuelle Versteifung der Kaianlage erforderlich

**Besuchen Sie uns
auf der SMM in Hamburg
HALLE A1, STAND 327**



Liebherr-Nenzing Service GmbH
Am Neuländer Baggerteich 1
21079 Hamburg/Germany
Tel.: +49 40 76702-248
info.lns@liebherr.com
www.liebherr.com

LIEBHERR
Die Firmengruppe



Friedbert Barg
Herausgeber

Die Binnenschifffahrt muss rausgehen, muss sich vorstellen, muss Freunde im Lande und auf dem Land gewinnen. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Süd macht am Beispiel der Donau vor, wie praktische Öffentlichkeitsarbeit aussieht:

... einfach rausgehen und vor Ort Gemeindebesuche machen

Der Berliner Ingo Gersbeck gehört - insbesondere in der Binnenschifffahrt und auf den Wasserstraßen in und um Berlin herum - zu den Aktiven der Branche, die wissen, wovon sie reden, wenn es um Fragen zur Binnenschifffahrt geht. Gersbeck betreibt in Spandau eine Bunkerstation für (nicht nur) Binnenschiffe und hat nicht allein deshalb sein Ohr stets am Puls des Geschehens.

Im Interview mit unserer Hauptstadt-Korrespondentin Jenny May ab der Seite 14 dieser Ausgabe lässt der in einer ganzen Reihe von Schifffahrtsvereinen und -verbänden aktive Unternehmer erkennen, dass er diesen Eindruck nicht immer von einigen Politikern hat.

Gersbeck befasst sich aber auch mit den Verbänden der deutschen Binnenschifffahrt und sieht auch deren Leistungen zur Verbesserung des Verhältnisses zwischen Politik und Branche, aber - und das sagt er nicht nur zwischen den Zeilen, sondern drückt es klar aus: „Es mangelt an Umsetzung und Elan!“

Das müssen die Verbände gar nicht einmal als Kritik verstehen, sie können es aus der Sicht des Kommentators vielmehr als freundlich gemeinten Hinweis und/oder Ermutigung sehen, neben der Arbeit, die Verkehrspolitik für die Sorgen und Nöte der Binnenschiffer zu interessieren (der Besuch von Bundesverkehrsminister Ramsauer im Haus Rhein vor kurzem ist da ein ganz hervorragendes Beispiel), auch mehr in die breite Öffentlichkeit zu gehen.

Ein weiteres und vielleicht sogar noch besseres Beispiel sind die - wirklich so titulierte - Gemeindebesuche, die seit geraumer Zeit von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd durchgeführt werden. Man lasse sich das Wort einmal auf der Zunge zergehen: *Gemeindebesuche*. Das ist es! Das ist nah am Menschen!

Da reisen WSD-Präsident Detlef Aster und seine Fachleute durch Städte und Gemeinden und informieren (Kommunal-) Politiker und Bevölkerung über den Stand des geplanten Donau-Ausbaus in Niederbayern.

Das kommt bei den Menschen vor Ort an, da fühlen sie sich angesprochen und gefragt, gehen mit vielen interessanten Informationen nach Hause, da merken sie, dass nicht einfach über ihre (Wähler-) Köpfe hinweg entschieden wird und da erfahren auch die in den Orten entlang der engagierten Kommunalpolitiker, was ein wirtschaftlicher Ausbau der Donau für ihre Gemeinde bedeuten kann.

Und als erfreuliches Nebenprodukt erfahren die - zumeist hochinteressierten - Zuhörer auch noch so einiges an Wissenswertem über die Binnenschifffahrt.

Umgemünzt auf die Binnenschifffahrt wäre es natürlich ideal, wenn solche Gemeindebesuche auch vom Binnenschifffahrtsgewerbe direkt gemacht werden könnten.

Aber schlicht und einfach: Das geht nicht. Personell. Wer sollte die Besuche machen? Die beiden Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt werben schon auf so vielen (politischen) Veranstaltungen für den Verkehrsträger Binnenschifffahrt und sind so viel unterwegs, dass ihre Terminkalender vermutlich zum Bersten voll sind.

Also müssten diese Aktivitäten in andere gute und vertrauenswürdige Hände gegeben werden. Vor vielen Jahren einmal hatte der damals noch in der Verbandsarbeit sehr aktive Dr. Kurt Schrömgens die Gründung einer Marketinggesellschaft für die Binnenschifffahrt angeregt. Vielleicht war das damals eine Nummer zu groß - oder der Zeitpunkt war nicht der richtige, die Idee aber war zweifellos richtig. Richtig war auch das Vorhaben, eine solche Marketinggesellschaft nicht (allein) mit Verbandsfunktionären und -juristen auszustatten. Nein, da müssen Kreativlinge rein. Leute mit Ideen. Macher, die sich nicht um protokollarisch abzusichernde Formulierungen bemühen müssen, sondern den Menschen im Lande einfach und anschaulich vermitteln, was Binnenschifffahrt ist und was Binnenschifffahrt für ihr tägliches Leben bedeutet.

Wenn das gelingt - und es lässt sich relativ einfach bewerkstelligen - wird sich auch das Bild der Binnenschifffahrt in der Öffentlichkeit verändern. Aus dieser Öffentlichkeit heraus kommen auch die Kommunalpolitiker, die Ingo Gersbeck in unserem Interview meint.

Und sagen wir es doch einmal ehrlich. Was nützt es, wenn wir auf - eigenen - Fachveranstaltungen immer wieder hören und sagen, wie wichtig und toll und zukunftssträchtig der Verkehrsträger Binnenschifffahrt ist, diese Erkenntnis aber immer wieder nur „unter uns“ bleibt.

Das Gewerbe muss rausgehen, muss *Gemeindebesuche* machen, muss sich vorstellen, muss Freunde gewinnen. Dann wird's was, - mit viel Schwung und Elan. ■

Schifffahrt

- Von der Pieke auf gelernt 5
Klaus Holthuis 40 Jahre bei der HTAG in Duisburg
- Neu: Oudkerk B.V. in Antwerpen 5
Marco Krekels und Kees Potters sind Geschäftsführer
- Wasserstraßenkategorisierung 6
NIHK: Mehr Schatten als Licht
- Tagung der Moselkommission in Metz 7
Abgabentarife auf der Mosel bleiben unverändert
- Museum funkt SOS: 7
Wer hilft bei der Rekonstruktion der Fendel 147?
- Bundesamt für Güterverkehr legt Jahresbericht vor 8
Rückläufige Zahlen für die Binnenschifffahrt im Jahr 2011
- Würzburger MSG eG legt Geschäftsbericht 2011 vor 9
Weniger Leerfahrten
- Persönlichkeiten der Medienbranche 9
Friedbert Barg für Kressköpfe-Buch ausgewählt
- Der Kapitän geht von Bord, die Mannschaft übernimmt 10
Schulleiter Portmann geht in den (Un-)Ruhestand
- Mit 120 Vertretern der Transport- und Logistikbranche 12
Österreichischer Logistiktage im Ennshafen
- In diesem Jahr bereits über 500 Schülerinnen und Schüler 13
Ausbildungszahlen nehmen seit Jahren zu
- **Schiffahrts-Magazin-Interview:** 14
Ingo Gersbeck ist - nicht nur - Chef der „Entwicklungsgesellschaft Wasserstraßen Berlin und Brandenburg“
„Die Binnenschifffahrt braucht Lobbyisten“
- Benefizveranstaltung für „Binnenschifferforum hilft e.V.“ 17
mit Unterstützung des Großkraftwerks Mannheim
Spannend: Ein „Kohlemord“ in der Binnenschifffahrt
- **Schiffahrts-Magazin-Serie:** Wissensvermittlung 18
am Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg

Order



■ Die Nachrichten der katholischen Schifferseelsorge finden Sie in dieser Ausgabe auf den Seiten 31-38

Schiffstechnik

- Schiffswerft Philipp Ebert und Söhne, Neckarsteinach 21
275 Jahre Schiffsbau am Neckar
- Größtes Schiff der Bayerischen Seenschifffahrt 22
Von der Lux-Werft per LKW nach Bayern
- Die A-Rosa Silva ist mit 2,5 Decks besonders geeignet, die 24
Fahrtgebiete Rhein und Donau zu verbinden
Im 10. Geschäftsjahr das 10. Flusskreuzfahrtschiff getauft
- Schwimmende Aussichtsplattform und neuer Ticket-Pavillon 27
Primus-Neubauten dienen Gästen und Mitarbeitern

Häfen / Wasserstraßen

- Starke Zahlen beim Gütertransport auf dem Neckar 500.000 Tonnen mehr als 2011
- Hülskens Wasserbau baut mit der niederländischen Firma van den Herik die Sohlstabilisierung Spijk welches?welches?Zweiländer-Hilfe für den Rhein

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

Titelbild: Koppverband Wiesbaden/Plochingen der Reederei Dettmer aus Bremen und MS Hanna der Eignerfamilie Schadomsky aus Elsfleth am 26. Juli 2012 auf der Bergfahrt auf dem Rhein vor der Düsseldorfer Altstadt. Rechts im Bild das Fahrgastschiff „Heinrich Heine“ der Köln-Düsseldorfer Rheinschifffahrt. Foto: Friedbert Barg

Impressum

www.schifffahrt-online.de

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

erscheint parallel mit

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Gegründet 2008
Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag
Friedbert Barg
Fachverlag für Schifffahrt und Wasserstraßen

Mülheimer Straße 4, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

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

Online-Redaktion
Sylvia Artl (sylvia-artl@schifffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten
John C. Albrecht (Basel), Peter Baumgartner (Österreich), Petra Gründahl (Duisburg), Jenny May (Berlin), Dr. Carola Siedhoff (Hamburg), Werner Reuter (Mannheim), Gerhard Strack (Koblenz), Odo Stüttgen (Landshut).
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers, der Redaktion oder des Verlages wieder. Die Redaktion behält sich Änderungen an eingesandten Leserbriefen vor. Rücksendung ungefordert eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt wurde.

Anzeigenleitung Deutschland
Michael Spahn, Hafestraße 9, 55118 Mainz
Tel. 06131 / 62 74 626 Fax 06131 / 27 56 164
m.spahn@schifffahrt-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 Anzeigenpreislise Nr. 6/2012 vom 01.01.2012

Inserentenverzeichnis

Anzeigen enthalten Informationen, die - nicht nur - für Fachnutzer von großem Interesse sein können.

Wir empfehlen deshalb die nachfolgenden Anzeigen Ihrer Aufmerksamkeit.

Atlas Schifffahrt	21
Ball der Schifffahrt	12
Carl Rehder Gruppe	6
DTG eG	13
esa-Allianz	Titelseite
Fördergesellschaft Museum der Deutschen	
Binnenschifffahrt e.V.	4. Umschlagseite
Hafen Mannheim	9
Hülskens Wasserbau	29
Ing.- Büro Düsterhus	26
Liebherr-Nenzing Service GmbH	2. Umschlagseite
Lindenberg Anlagen / John Deere	25
MSG eG	7
Schwarz-Technik GmbH	23
Schulschiff „Rhein“	17
SMM Hamburg	31
Somtrans NV	20
SW Steger & Windhagen	26
Wernz GmbH	22
Wessels GmbH Haren/Ems	24
Wittig Schiffsausrüstung	11

Wir haben umfirmiert

Am 1.8.2012 wurde aus der
F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt)
der

Friedbert Barg

Fachverlag für Schifffahrt und Wasserstraßen

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Schifffahrts-Web-TV

Nachrichten und Reportagen aus Schifffahrt und Häfen

www.schifffahrt-online.de

Für unsere Abonnenten, Leser und Kunden verändert sich nichts.
Abläufe, Ansprechpartner, Anschriften und Kontaktdaten bleiben unverändert.

Von der Pieke auf gelernt

Klaus Holthuis 40 Jahre bei der HTAG in Duisburg

Klaus Holthuis (Foto rechts), Abteilungsleiter im Geschäftsbereich Reederei/Befrachtung begeht am 1. August 2012 sein 40-jähriges Arbeitsjubiläum bei der HTAG Häfen und Transport AG in Duisburg. Nach der Ausbildung zum Speditionskaufmann begann er seine Laufbahn bei der seinerzeitigen Rechtsvorgängerin, der Harpener AG, Geschäftsbereich Schifffahrt, in Duisburg zunächst als Disponent im Segment der eigenen Flotte. Später war er in gleicher Funktion auch im Chartergeschäft tätig. In den folgenden Jahren nahm dieses Geschäftsfeld an Bedeutung zu und Klaus Holthuis entwickelte sich zu einem sachkundigen, verantwortungsvollen und einsatzfreudigen Mitarbeiter in der Befrachtungsabteilung, die mittlerweile zu einem eigenständigen Geschäftsbereich ausgebaut wurde. Folgerichtig wurde ihm im Oktober 1990 Handlungsvollmacht erteilt und nach einer Neuorganisation des Geschäftsbereiches die Abteilungsleitung für die weiter gewachsenen Befrachtungsaktivitäten auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen übertragen.



Neu: Oudkerk B.V. in Antwerpen

Marco Krekels und Kees Potters sind Geschäftsführer

Die Oudkerk B.V. mit Hauptsitz in Rotterdam, eine Tochtergesellschaft der HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg, hat bereits im Mai d. J. die Oudkerk Belgium BVBA mit Sitz in Antwerpen gegründet. Die Oudkerk B.V. hat 75% der Anteile übernommen, 25% hält der belgische Unternehmer Marco Krekels, der auch zusammen mit Kees Potters - zugleich Geschäftsführer der Oudkerk B.V. in Rotterdam - die Geschäftsführung der neuen Gesellschaft bildet. Krekels verfügt über eine 30jährige Erfahrung im Seehafengeschäft und bringt sein Fachwissen und seine Kompetenz, hier vor allem im Produktbereich Stahl, in die Neugründung ein. Ziel ist, neben der Ausweitung der Oudkerk-Aktivitäten auf Belgien, die Präsenz der HTAG-Gruppe in den europäischen Seehäfen weiter zu erhöhen und bereits dort Aktivitäten zu entfalten, die zusätzlich das Stammgeschäft der HTAG verstärken.



Marco Krekels.

Foto: HTAG

Kombinierte-Verkehrs-Terminals Künftig keine Einstufung in Wassergefährdungs- klassen mehr

Für die Betreiber von Kombinierten-Verkehrs-Terminals soll es beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen künftig keine Einstufung in Wassergefährdungsklassen mehr geben. „Eine Einstufung in Wassergefährdungsklassen ist nach derzeitigen Überlegungen nicht mehr vorgesehen“, heißt es in einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der SPD-Fraktion.

Die SPD hatte darin nach den Auswirkungen des Entwurfs der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen des Bundes (VAUwS) beim Kombinierten Verkehr in Deutschland gefragt.

KV-Terminals sind Anlagen, die zum Umschlag von einem Verkehrsmittel auf ein anderes dienen.

Das Bundesumweltministerium hat im Februar 2012 dazu eine neue Verordnung vorgelegt.

Ihre Meinung dazu? Mailen Sie uns!

mail@
schifffahrts-magazin.de

Keine Lust, zu schreiben?

Dann rufen Sie uns
doch einfach an!
0211-383683

NIHK zur Wasserstraßenkategorisierung BMVBS setzt aktuelle Studie nicht um

Der Niedersächsische Industrie- und Handelskammertag (NIHK) bewertet die vom Bundesverkehrsministerium (BMVBS) überarbeitete Wasserstraßenkategorisierung differenziert. Positiv sei die Einstufung des Elbe-Seiten-Kanals, des Mittellandkanals, des Dortmund-Ems-Kanals zwischen Bevergern und Lingen sowie des Fahrwassers zum JadeWeser-Port in der höchsten Kategorie, die einen weiteren Ausbau ermögliche.

Dagegen seien für die restliche Ems sowie für die Unter- und Mittelweser nur Optimierungsmaßnahmen vorgesehen. Küstenkanal, Hunte oder der Stichkanal nach Salzgitter würden mit der Kategorie C „Bestandserhaltung“ von der weiteren Entwicklung ganz abgehängt.

„Alle wollen mehr Gütertransporte mit dem Binnenschiff. Dazu müssen aber die Voraussetzungen stimmen. Das niedersächsische Wasserstraßennetz muss durchgängig mit dem zukunfts-trächtigen Großmotorgüterschiff befahren werden können und die Vernetzung von See- und Binnenhäfen gestärkt werden“, sagt Felix Jahn, NIHK-Sprecher für Verkehr, Schifffahrt und Häfen. Ein zuvor veröffentlichtes Gutachten von 14 Bundesländern und dem Bund mache deutlich, dass dem niedersächsischen Wasserstraßennetz angesichts der erwarteten Steigerungen im Güterumschlag eine Schlüsselfunktion zukomme, so Jahn weiter. Diese Studie habe ebenfalls drei Kategorien empfohlen, die jetzt abqualifizierten niedersächsischen Wasserstraßen im

Ergebnis jedoch alle in die oberste Kategorie eingeordnet.

Umso erstaunlicher sei es laut Jahn, dass das BMVBS als Mitauftraggeber des Gutachtens dessen Empfehlungen nicht konsequent umsetze. Die Studie habe bei der Bewertung der Wasserstraßen nicht nur die transportierten Gütermengen sondern auch die Netzfunktion und die volkswirtschaftliche Wertschöpfung berücksichtigt.

Die internationale Bedeutung der wichtigsten Wasserstraßen in Niedersachsen werde darüber hinaus durch deren Ausweisung als Bestandteil des Kernnetzes des Transeuropäischen Netzes (TEN-V) dokumentiert. ■

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

Tagung der Moselkommission in Metz

Abgabentarife auf der Mosel bleiben unverändert

Die Plenarsitzung der Moselkommission fand am 19. Juni 2012 in Metz im Beisein von Vertretern aus den drei Mitgliedstaaten und der ZKR statt.

Unter der französischen Präsidentschaft von Yves Morin, Vertreter aus dem Ministerium für Umwelt, nachhaltige Entwicklung und Energie wurden vielfältige Themen angesprochen und Beschlüsse gefasst.

Die fachspezifischen Ausschüsse und Arbeitsgruppen der Moselkommission haben den anwesenden Delegierten aus ihren Sitzungen berichtet und ihnen Informationen zu den von ihnen behandelten aktuellen und geplanten Diskussionsthemen und Projekten übermittelt.

Der Ausschuss für Schifffahrtspolizei und Fahrwasserbezeichnung hat der Moselkommission einige Beschlussvorschläge zur Änderung der Moselschiffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV) unterbreitet.

In § 1.01 wurde die Referenz zu einer Norm aktualisiert. Die Korrektur dieses Artikels wurde von der Moselkommission bewilligt und tritt zum 01.01.2014 in Kraft.

Ziel der Änderung in § 3.02 war ebenfalls eine Präzisierung des Wortlautes, um jegliche Fehlinterpretation der Polizeiverordnung zu vermeiden. Auch diese Anpassung tritt zum 01.01.2014 in Kraft.

Die MoselSchPV existiert in zwei Amtssprachen: Deutsch und Französisch. Um einen kohärenten Text zwischen den beiden Sprachfassungen zu gewährleisten, musste eine Änderung an § 8.06 unternommen werden. Diese tritt zum 01.01.2014 in Kraft.

Der Polizeiausschuss ist stets bestrebt, die MoselSchPV den aktuellen Begebenheiten in der Schifffahrt anzupassen. So wurde festgestellt, dass Schiffe in letzter Zeit vermehrt Gebrauch von Stelzen bzw. Ankerpfählen beim Ankern machen. Um diese Praxis rechtlich zu regulieren, wurde § 7.03 geändert. Auch diesem Vorschlag ist die Moselkommission gefolgt. Die Anpassung des Artikels wird am 01.01.2014 gültig.

Der Abgabenausschuss analysiert jährlich in seiner Arbeitssitzung die Verkehrszahlen auf

der Mosel. In Anbetracht der wirtschaftlichen Lage hat der Ausschuss dafür plädiert, die Abgabentarife auf der Mosel unverändert beizubehalten. Die Moselkommission ist dieser Empfehlung gefolgt.

Das Sekretariat der Moselkommission konnte den Delegierten ein technisches und wirtschaftliches „rund-um-informiert“-Paket präsentieren. Aufgabe des Sekretariats ist es nicht nur die Gremiensitzungen der Moselkommission vor- und nachzubereiten, sondern auch als Ansprechpartner und Koordinationsstelle für Externe zu fungieren. In seinem Jahresbericht stellte es seine Kooperationstätigkeiten und Öffentlichkeitsarbeit vor. In einem gesonderten Bericht über die Entwicklung des Verkehrs auf der Mosel finden sich alle Fakten rund um die Schifffahrt auf der Mosel wieder.

Darüber hinaus konnte das Sekretariat den Anwesenden die neue Broschüre zur Moselkommission vorstellen. Nachdem erst kürzlich ein Flyer erschienen ist, in dem die wichtigsten Fakten und Infos zur Moselkommission kurz und prägnant dargestellt sind, gibt es nun auch über eine Broschüre, die auf sehr anschauliche und informative Art und Weise Auskunft über die Moselkommission aber auch über die Mosel allgemein gibt.

Museum funkt SOS: Wer hilft bei der Rekonstruktion der Fendel 147?

Das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt restauriert derzeit dank einer großzügigen Spende der RWE Essen das historische Kranschiff „Fendel 147“. Das inzwischen unter Denkmalschutz stehende Schiff wurde 1922 in Mannheim gebaut und als Schleppkahn mit dem Namen „Rheinfahrt 3“ in Dienst gestellt.

Kurze Zeit später wurde es zum Kranschiff umgewidmet. Bis zum Ende der Dampfschifffahrt diente es als Bunkerboot für Bootkohle. Danach war es Versorgungsschiff für die Stinnes-Flotte. Seit 1994 gehört die Fendel 147 dem Museum der Deutschen Binnenschifffahrt und befand sich in einem tiefen Dornröschenschlaf im Ruhrorter Eisenbahnhafen.

Für die Rekonstruktion fehlen dem Museum diverse Details wie Flaggenstockhalter, Namensplanke u.a. Deshalb fragt das Museum, wer durch Fotos oder aus eigener Erinnerung solche Details klären kann.

Eine Kostenerstattung für Repros und Kopien wird zugesagt.

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
Dorfprozellern

MSG
ships & more

Expertise seit über 95 Jahren

Bundesamt für Güterverkehr legt Jahresbericht vor

Rückläufige Zahlen für die Binnenschifffahrt im Jahr 2011

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat die Erkenntnisse der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung im Jahresbericht 2011 zusammengefasst. Demnach legte die Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt vor dem Hintergrund des kräftigen Wirtschaftswachstums in Deutschland im Jahr 2011 deutlich zu. Für die Binnenschifffahrt fasst das Amt die Ergebnisse wie folgt zusammen:

„In der Binnenschifffahrt verlief die Mengen- und Leistungsentwicklung im Jahr 2011 aufgrund havarie- und witterungsbedingter Beeinträchtigungen - insbesondere im Rheinstromgebiet - sowie einer in Teilsegmenten geringeren Nachfrage insgesamt rückläufig.“

Dennoch war die Beschäftigungslage in der Trockengüterschifffahrt und der Tankschifffahrt, die von den Rückgängen besonders betroffen war, nach Aussagen von Marktteilnehmern in Teilen besser als im Jahr 2010. Ursächlich waren zwei längere Niedrigwas-

serphasen im Frühjahr und im Spätherbst 2011, infolge derer es zu temporären Verknappungen des Laderaumangebots kam. Die zeitweilige Annäherung von Angebot und Nachfrage bedingt eine vorübergehende Entspannung der Wettbewerbssituation und in Verbindung mit Kleinwasserzuschlägen einen deutlichen Anstieg der Tagesfrachten. Dies wirkte sich zwar grundsätzlich positiv auf die Umsatz- und Ertragsentwicklung der Branche.

Nach Aussagen von Marktteilnehmern reichte dies in der Tankschifffahrt vielfach jedoch nicht aus, um das Transportgeschäft in die Gewinnzone zurückzuführen. Hingegen zeigten sich Vertreter von im Rheinstromgebiet aktiven Unternehmen der Trockengüterschifffahrt mit der Geschäftsentwicklung des vergangenen Jahres überwiegend zufrieden.

Dennoch bleibt das Marktumfeld in der Binnenschifffahrt angesichts anhaltender Überkapazitäten in verschiedenen Segmenten



Der vollständige Bericht kann im Internet unter der Adresse http://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Herbst_und_Jahresberichte/Markt_2011_Jahresber.pdf?__blob=publicationFile heruntergeladen werden.

wettbewerbsintensiv und eine nachhaltige Verbesserung der finanziellen Situation vieler Unternehmen weiter abzuwarten.“ ■



„Eine nachhaltige Verbesserung der finanziellen Situation vieler Unternehmen bleibt weiter abzuwarten.“

“ Foto: Friedbert Barg

Medienpartner der SMM 2012 in Hamburg

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Nutzen Sie unsere Verbreitung auf der größten Schiffbaumesse der Welt für Ihre Werbung!

Michael Spahn, Tel. 06131 / 62 74 626 (für Deutschland) und Peter Baumgartner, Tel. +43 (0)664 263 43 62 (für Österreich) beraten Sie gerne.

Würzburger MSG eG legt Geschäftsbericht 2011 vor

Weniger Leerfahrten

Die Würzburger Main-Schiffahrtsgesellschaft (MSG) ist mit rund 70 Schiffen und mehreren Beteiligungsgesellschaften eine der drei großen Genossenschaften im europäischen Markt für Binnenschifftransporte.

„Die Stärke des Unternehmens ist die tatsächliche Verfügbarkeit der in der Genossenschaft organisierten Partikulierschiffe und des zusätzlichen, eigenen Schiffsraums. Der Einsatz der gesamten MSG-Flotte wird zentral vom Firmensitz in Würzburg aus gesteuert.“, sagt die MSG auf Ihrer Internetseite www.msgeg.de.

Die angeschlossenen Partikuliere fühlen sich wohl unter dem Dach der MSG - und ihre Schiffe sind gut beschäftigt.

Doch das vergangene Jahr, so berichtet der MSG-Vorstand in seinem aktuell vorgelegten Geschäftsbericht, ist mit seinen nautischen Problemen - unter anderem der langen Eisliegezeit und der schrecklichen

Waldhof-Havarie - und der sich europä- und weltweit auswirkenden Wirtschaftskrise auch an der ansonsten so erfolgreichen MSG nicht spurlos vorbeigegangen. So ist die Transportleistung des Unternehmens mit 2,651 Millionen um 10 Prozent im Vergleich zum Vorjahresniveau (2,950 Mio. t) zurückgegangen, wobei sich der Flottenbestand im Berichtszeitraum ebenso erhöht hat wie die Kapazität der Flotte.

Die Transportweite pro geladenem Schiff lag bei rund 908 Kilometern. Im Vorjahr wurden hier 913 km gezählt. Zurückgegangen ist der Anteil der Leerfahrten. Lag er 2010 noch bei 11,3 Prozent, ist er 2011 auf 10,1 Prozent gesunken. Insgesamt sind die durchschnittlichen Einnahmen der MSG-Flotte pro Fahrtag im vergangenen Jahr gestiegen.

Zufriedenstellend verliefen die Geschäfte des MSG-Werft- und Reparaturbetriebes in Dorfprozelten. Angesichts der positiven Resonanz aus der Binnenschifffahrt denkt die Genossenschaft hier über neue Geschäftsfelder nach. fb ■

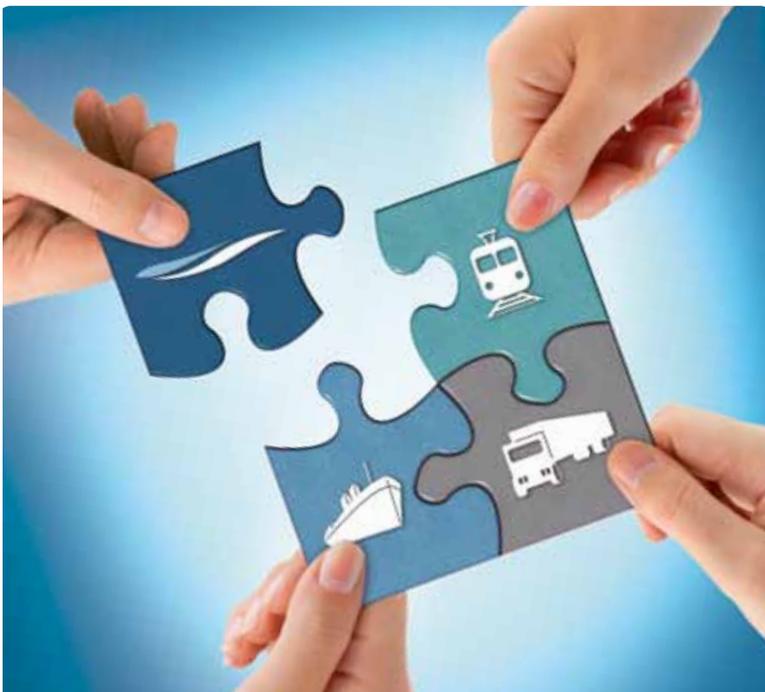
Persönlichkeiten der Medienbranche

Friedbert Barg für Kressköpfe-Buch ausgewählt

Die Redaktion des in Heidelberg erscheinenden Kress-Mediendienstes hat den Düsseldorfer Journalisten Friedbert Barg zu den wichtigsten 3.000 aus mehr als 20.000 Persönlichkeiten der deutschen Medienbranche für das neue Kressköpfe-Buch ausgewählt.

Barg, von 1994 bis 2008 Chefredakteur der Zeitschrift Binnenschifffahrt, war Mitte der 1990er Jahre Vorsitzender des Verein Düsseldorfer Journalisten und ist seit 2008 Herausgeber und Chefredakteur der Fachzeitschriften **Schiffahrts-Magazin** und **schiffahrt-online.de** ■

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

Der Kapitän geht von Bord, die Mannschaft übernimmt

Schulleiter Portmann geht in den (Un-)Ruhestand

Von Petra Grünendahl

Im schwarzen Mercedes chauffiert kam Schulleiter Hans-Günter Portmann mit Ehefrau Mechthild auf dem Schulhof des Schiffer-Berufskollegs Rhein in Duisburg-Homburg vorgefahren. Dort hatten sich Schüler und Kollegium versammelt, um den engagierten und beliebten Schulleiter mit einem „kleinen Zapfenstreich“ und allen schifferischen Ehren in den Ruhestand zu verabschieden.

Nachdem Steffen Lehmann vom Lehrerrat Hans-Günter Portmann seine persönliche Flagge vom Schiffer-Berufskolleg (mit seinem Namen drauf) überreicht hatte, übernahm Schülersprecherin Claudia Drews den musikalischen Part auf dem Saxophon. Als Schülersprecherin überreichten Katharina Behnke und Mitja Mlneck ihrem zukünftigen Ex-Schulleiter ein riesige Schultüte, in die jede Klasse ein Geschenk gegeben hatte. Natürlich musste Portmann seine Schultüte sofort auspacken, damit er und die Anwesenden sehen konnten, womit die Schüler ihn bedacht hatten.

Ein dreifaches „Hipp-Hipp-Hurra“ und drei Böllerschüsse aus einem Schaftböllern rundeten den Zapfenstreich ab.

Die Verabschiedung in der Schule war nur der Anfang eines ereignisreichen Tages, an dem Dipl.-Ing. Hans-Günter Portmann seinen Abschied aus dem Schuldienst feierte. Den ersten Teil hatten in erster Linie die Schüler auf die Beine gestellt, im zweiten Teil, einer Schiffstour auf dem Rhein an Bord des Fahrgastschiffes Warsteiner, kamen außerdem die Kollegen und zahlreiche Weggefährten seiner beruflichen Laufbahn zu Wort. „Da ich die Schulleiter-Kollegen der anderen Duisburger Berufskollegs auch einladen wollte, musste ich meine Abschiedsfeier etwas vorziehen“, erklärte Portmann. Sein letzter Arbeitstag, der 20. Juli, lag nämlich schon in den Schulferien in NRW. Neben den Kollegen und Schülervereinigungen hatte er Vertreter aus Politik

und Wirtschaft, ehemalige Kollegen und Freunde der Schiffergemeinde zu einer dreistündigen Schiffstour eingeladen – und das schon knapp zwei Wochen vor Ende seiner Dienstzeit. Dies hatten dann auch die Schüler zum Anlass genommen, „ihrem Schulleiter“ vor der Rhein-Tour einen angemessenen Abschied zu bereiten, obwohl das Schuljahr für sie auch noch nicht rum war. Nach der Verabschiedung im Schiffer-Berufskolleg Rhein ging es auf das Fahrgast-



Hans-Günter Portmann vor seiner Abschiedsrede. Foto: SBK

schiff Warsteiner, das an der Mühlenweide in Ruhrort vor Anker lag. Nachdem der Lehrerrat – Christa Grohé, Steffen Lehmann und Klaus Paulus – die Gäste begrüßt hatten, ehrten Karl Janssen, Duisburger Dezernent für Bildung, Familie und Kultur, und Hans-Joachim Paschmann, Bezirksbürgermeister von Homburg-Ruhrort-Baerl, den scheidenden Schulleiter und betonten, wie viel die Stadt Duisburg und der Stadtteil Homburg ihm zu verdanken hätten. Danach legte das Schiff ab, bevor während der gut dreistündigen Tour in gut verdaulichen Häppchen weitere Weggefährten Portmanns zu Wort kamen: Prof. Paul Engelkamp vom Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST an der Uni Duisburg-Essen), Götz-Ulf Jungmichel, Projektleiter boot Düsseldorf, Jörg Rusche, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), Wolf-Eberhard Reiff

von der IHK Niederrhein, Rob van Reem, Vizepräsident von EDINNA sowie Erich Sachnik von der Duisburger Schulleiterrunde und Heribert Mensel von der Bezirksregierung Düsseldorf. Musikalische Akzente setzten immer wieder „The Crumbles“, die Schülerband des Franz-Haniel-Gymnasiums in Homburg. Zum Abschluss dankte Portmann vor allem seinen Kollegen Schiffer-Berufskolleg Rhein, „ohne die ich nicht so erfolgreich gewesen wäre.“

Erfüllte 50 Jahre Berufsleben

Vor 50 Jahren hatte Portmann in Recklinghausen die Liebfrauenschule (damals noch Volksschule) verlassen und eine Lehre als Schiffbauer begonnen. Nach der Lehre ging er für acht Jahre zur Bundesmarine und machte „nebenbei“ das Abitur auf dem zweiten Bildungsweg. Schon 1972 (noch während seiner Marinezeit) schrieb er sich für ein Studium der Schiffstechnik an der Fachhochschule Duisburg ein, das er in kürzester Zeit mit dem Ingenieursdiplom abschloss. Es folgte ein Lehramtsstudium mit den Fächern Pädagogik, Psychologie und Theologie. Seit 1975 ist Portmann an Duisburger Schulen tätig, wo er zunächst am Hamborner Robert-Bosch-Kolleg Schiffbauer unterrichtete. Damit finanzierte er sein parallel laufendes Lehramtsstudium und seine Familie. Nach einer Referendarzeit am Lehrerseminar in Köln war er dann ausschließlich und nur noch in Duisburg tätig.

Als er 1999 am Schiffer-Berufskolleg in Homburg anfang, waren dort für ein Schuljahr 60 Binnenschiffer-Azubis für ihren Berufsschulunterricht angemeldet. Die Boots- und Schiffbauer brachte er von Hamborn mit. Heute werden bis zu 600 junge Menschen hier beschult: Binnenschiffer, Boots- und Schiffbauer sowie Fachkräfte für Hafenlogistik. Auch von den technischen Voraussetzungen hat die Schule alles zu bieten, was in der Ausbildung heute nötig ist, wie den Flachwasserfahrersimulator SANDRA, eine Tankschiffsektion und eine gut ausgestattete Maschinenhalle. In Homburg werden etwa drei Viertel der Schiffsjungen und -mädchen in Deutschland ausgebildet. Die anderen Binnenschiffer-Azubis absolvieren ihren Berufsschulunterricht in den Berufsbildenden Schulen Schönebeck. Das Duisburger Berufskolleg ist aber auch über die Grenzen hinweg bekannt: Aus der Schweiz, Lichtenstein, Luxemburg oder den Niederlanden schicken Binnenschiffer ihre

Azubis hier zur Berufsschule. „Ausgebildet in Homberg, in Europa zu Hause“ lautet denn auch – zu Recht – das Motto der Schule.

Motor einer positiven Entwicklung

Das Schiffer-Berufskolleg Rhein ist das kleinste von neun Berufskollegs in Duisburg und hat mit seiner fachlichen Ausrichtung eine Sonderstellung. Seit 1892 gab es in Duisburg eine Schifferberufsschule: die Stromschifferberufsschule in Ruhrort. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde 1949 die Schiffer-Berufsschule RHEIN in Homberg an der Rheinstraße neu gegründet und der Homberger Gewerblichen Berufsschule zugeordnet. Seit 1989 residiert sie am Bürgermeister-Wendel-Platz. Das damalige Kollegium des Schiffer-Berufskollegs warb Hans-Günter Portmann quasi vom Robert-Bosch-Berufskolleg in Hamborn ab, als sie 1998 bei ihm anfragten, ob er sich nicht für sie Schulleiter-Stelle an ihrem Berufskolleg bewerben wolle. Das tat Portmann auch: 1999 wechselte er, wurde zum Schulleiter ernannt, brachte von Hamborn die Boots- und Schiffsbauer gleich mit – und durfte in Homberg die 50-Jahr-Feier seiner neuen Schule organisieren. In den folgenden 13 Jahren setzte er am Schiffer-Berufskolleg Akzente und stellte – immer in Zusammenarbeit mit seinem Kollegium – wichtige Weichen für die Zukunft der Schule, aber auch für die Zukunft der Schüler.

Fachhochschulreife eröffnet

Schülern weitgehende Möglichkeiten

Ein Meilenstein – so sehen es auch die Schüler – ist die Möglichkeit zum Erwerb der Fachhochschulreife in Verbindung mit dem IHK-Abschluss als Binnenschiffer (Facharbeiterbrief). Die ersten Ausbildungsjahrgänge starteten 2008, die ersten Absolventen mit der Doppelqualifikation verließen im April 2010 das Schiffer-Berufskolleg. Ein besonderes Anliegen war Portmann das Angebot von Berufsgrundschuljahren, denn: „kein Jugendlicher soll auf dem Weg in einen qualifizierten Beruf verloren gehen.“ Aber: „Die hat – trotz der Genehmigung durch den Rat und zahlreichen Anmeldungen – die Bezirksregierung bis heute nicht genehmigt.“ Dabei wirbt Portmann aus Überzeugung für den Beruf des Binnenschiffers, denn er bietet sichere Beschäftigungsperspektiven.

An der herausragenden Stellung des Schiffer-Berufskollegs in der deutschen Schullandschaft hat Hans-Günter Portmann großen Anteil, denn auch sein Engagement an anderer Stelle kam seiner Schule und seinen Schülern zugute. So engagierte er sich als Vorstandsmitglied bei EDINNA (Education



Zum Abschied gab es eine Schultüte für den scheidenden Schulleiter Hans-Günter Portmann und seine Ehefrau Mechthild.
Foto: Petra Grünendahl

in Inland Navigation), um einheitliche Richtlinien für die Berufsausbildung der Binnenschiffer in Europa zu etablieren. Außerdem profitierte die Schifferschule von Portmanns Verbindungen zur Bundesmarine, wo er jahrelang als Reservist tätig war. Die Beförderung zum „Kapitän zur See“ schlug er zu Gunsten seiner Schule aus, er beendete seine Reservistenzeit als Kapitänleutnant. Als „Kapitän“ des Schiffer-Berufskollegs geht er nun in Homberg von Bord, aber in den Ruhestand geht er eigentlich noch nicht. Nach einer Weltreise mit seiner Ehefrau Mechthild hat er mehrere Optionen.

Die Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) hatte angefragt, ob er beim Aufbau der Binnenschiffer-Ausbildung in Afrika helfen wolle. Auch würde es Portmann reizen, in der Weiterbildung Vorträge zu halten oder Technikgeschichte zu studieren. Das alles klingt mehr nach „Unruhestand“, aber: „ich muss jetzt nicht mehr täglich arbeiten gehen“, kommentierte Portmann gut gelaunt, weiß er doch seine Schule und seine Schüler bei seinem bisherigen Stellvertreter Manfred Wieck, der die Schule nun vorerst kommissarisch leiten wird, in guten Händen. ■

Anzeige

... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!

Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile

WIDU Expert



WIDU Exclusiv



WIDU Elegance



WIDU Top



WIDU Sport



Haben wir Ihr Interesse geweckt? Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne!

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

Tel.: +49 (0)203/932730
Fax: +49 (0)203/9327366

E-Mail: info@wi-du.de
Internet: www.wi-du.de

Mit 120 Vertretern der Transport- und Logistikbranche

Österreichischer Logistiktage im Ennshafen

Am 27. Juni trafen sich mehr als 120 hochrangige Vertreter der österreichischen Transport- und Logistikbranche im Besucherzentrum Ennshafen zu einer Vortragsreihe mit dem Schwerpunkt „Zukunftsfähige Transportkonzepte“. Das Ziel der Veranstaltung war es, effi-

ziente Verkehrs- und Transportlösungen für die Bedürfnisse der österreichischen Wirtschaft aufzuzeigen.

Nicht unwesentlich ist dabei die Integration der Wasserstraße als umweltfreundlicher und kostengünstiger Verkehrsträger insbe-

sondere zur Rohstoffversorgung der österreichischen Industrie. Das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger sollte als neutrales Bindeglied für die jeweils optimale Lösung zwischen Produzenten, Handel und Konsumenten herangezogen und individuell angepasst werden.

Logistiknotenpunkte wie der Ennshafen spielen hier eine große Rolle in der Vernetzung dieser Verkehrsträger und können durch die Schaffung der notwendigen Infrastruktur einen wichtigen Beitrag zu kundenorientierten Transportlösungen beitragen.

Zu den Veranstaltungsteilnehmern zählten unter anderen Wirtschaftslandesrat Viktor Sigl, Peter Ackerlauer (Vorstandsvorsitzender der voestalpine Stahl), DI Horst Felbermayr (GF Felbermayr) sowie die Vorstandsdirektoren der Rail Cargo Austria Drs. Erik Regter und Andreas Fuchs. Mag. Christian Steindl (GF Ennshafen OÖ GmbH) hob in seiner Funktion als Präsident des österreichischen Wasserstraßenvereins Pro Danube Austria die Vorteile der Donau als wichtiger Verkehrsträger zur Rohstoffversorgung der österreichischen Industrie und für High&Heavy-Transporte hervor.

Die Veranstalter Verein Netzwerk Logistik und Ennshafen zogen ein äußerst positives Resümee über die rege und hochkarätige Teilnahme an der Auftaktveranstaltung zum Logistiktage. ■



Mit dem Veranstaltungsverlauf zufrieden (v.l.): Andreas Fuchs (RCA), Johannes Hödlmayr (Hödlmayr International), Franz Staberhofer (VNL), Peter Ackerlauer (voestalpine), Christian Steindl (Ennshafen), Viktor Sigl (oö. Wirtschaftslandesrat), Erik Regter (RCA)

Glückauf-Halle
Luisenstraße 39 · Duisburg-Homburg

Ball der Schifffahrt Duisburg 2012

Samstag, 27. Oktober 2012
Einlass 19:30 Uhr · Beginn 20:00 Uhr

Ellen Obier
www.ellen-obier.de

Wolfgang Trepper
www.wolfgang-trepper.de

Daniel Hochsteiner
www.daniel-hochsteiner.de

Herr Fröhlich
www.herrfroehlich.org

TSC Rheinfleur
www.tsc-rheinfleur.de

al dente
www.aldente-musik.de

Ellen Obier
Conference
„Ich bin alle Frauen“

Daniel Hochsteiner
Der König unter den Jongleuren

Herr Fröhlich
Der Wirbelwind in Sachen Comedy

TSC Rheinfleur
Shoutanzreise um die Welt

Wolfgang Trepper
„... was auf die Uhren“

al dente
Tanzen und entspannen mit al dente

Kartenvorverkauf
Zweirad Lata
(keine Vorverkaufsgebühren)

Glückaufstraße 8 · 47198 Duisburg-Homburg
Telefon 0 20 66 / 33232



Zum Ende des aktuellen Lehrgangs im Juli 2012 stellen sich 68 junge Menschen - darunter 5 Schiffsjungen aus der Schweiz, kl. Foto - der Abschlussprüfung und 25 der Zwischenprüfung. Fotos: SBK Rhein / Schulschiff Rhein

In diesem Jahr bereits über 500 Schülerinnen und Schüler

Ausbildungszahlen nehmen seit Jahren zu

Drei Monate verbrachten die angehenden Schiffsjungen und Schiffs Mädchen, so werden die Auszubildenden in der Binnenschifffahrt bezeichnet, wieder an Land in Duisburg Homberg. Sie kamen extra aus dem gesamten Bundesgebiet sowie der Schweiz und Luxemburg, um gemeinsam für die Abschlussprüfung zu büffeln. Vormittags stand Theorie auf dem Stundenplan, nachmittags die praktische Bordausbildung.

Seit über 60 Jahren durchlaufen Auszubildende der Binnenschifffahrt das Schiffer-Berufskolleg Rhein am Bürgermeister-Wendel-Platz in Duisburg Homberg. Die Schule ist für die theoretische Ausbildung verantwortlich. Für eine Vertiefung der praktischen Bordausbildung sorgt der Arbeitgeber-Verband der Binnenschifffahrt an Bord des Schulschiffs Rhein. Hier sind die angehenden Matrosen/innen während der Zeit auch untergebracht. Von dort ist es nur ein kurzer Fußweg bis zum Berufskolleg.

In diesem Jahr sind die Anforderungen sowohl an den Schulschiffkapitän, Lothar Barth, sowie an den Schulleiter, Dipl.-Ing. Hans-Günter Portmann und das Lehrerkollegium besonders anspruchsvoll. Immerhin werden im Jahr 2012 mehr als 100 Schiffs Mädchen und -jungen die Ausbildung beenden. Allein zum Ende des aktuellen Lehrgangs stellen sich 68 junge Menschen der Abschlussprüfung und 25 der Zwischenprüfung. Immerhin wurden 61 Absolventen der Abschlussprüfung nach bestandener Prüfung am Freitag, den 20. Juli 2012 von Ihren Ausbildungsverpflichtungen entbunden und der Binnenschifffahrt als fertige Matrosen - in Zukunft lautet ihre Bezeichnung Bootsmann - zugeführt.

Alle Beteiligten an der Ausbildung, sowohl auf dem Schulschiff Rhein wie auch am Schiffer-Berufskolleg Rhein können über Mangel an Arbeit nicht klagen, denn die Binnenschifffahrt wächst noch immer kräftig. Die Ausbildungszahlen nehmen seit Jahren stetig zu, was sich in diesem Jahr an den Abschlüssen widerspiegelt. Waren vor einigen Jahren nur 60 Auszubildende aus allen Ausbildungsjahren angemeldet, so besuchen in diesem Jahr bereits über 500 Schülerinnen und Schüler das in Deutschland einmalige Berufskolleg in Homberg.

Neben dem Bestehen der Prüfung vor dem IHK Ausschuss haben 26 der Absolventen die Fachhochschulreifeprüfung geschafft. ■

Anzeige

**AUCH WENN'S
MAL ENG WIRD:
GUT, DASS WIR
DIE RICHTIGE
GRÖSSE HABEN.**

127 Schiffe fahren im Massen- und Schwerguttransport für uns auf allen west-, mittel- und südosteuropäischen Wasserstraßen. Damit ist die DTG in der Binnenschifffahrt die größte Transportgenossenschaft Deutschlands – mehr flexible Kapazitäten werden Sie nicht finden. Wir freuen uns auf Ihre Anfrage!

Fürst-Bismarck-Str. 21 · 47119 Duisburg
Telefon 02 03 | 8 00 04 0
duisburg@dtg-eg.de · www.dtg-eg.de



DTG. Leistung entscheidet.

Schifffahrts-Magazin-Interview: Ingo Gersbeck ist - nicht nur - Chef der „Entwicklungsgesellschaft Wasserstraßen Berlin und Brandenburg“

„Die Binnenschifffahrt braucht Lobbyisten“

Ingo Gersbeck betreibt an der Bundeswasserstraße Havel in Berlin Spandau eine Bunkerstation für Schiffe. Der „Schiffservice Berlin“ ist Tankstelle für Binnen-, Fahrgast- und Sportschiffe, eine von drei Berliner Anlaufstellen für die, die beruflich und privat auf dem Wasser unterwegs sind. Neben dem seit 53 Jahren alteingesessenen Geschäft, das Ingo Gersbeck 1997 als Inhaber übernahm, ist er in Vereinen und Verbänden im Bereich Schifffahrt und Wassersport ehrenamtlich tätig. Darunter im Reederverband Berliner Personenschifffahrt e.V. als Geschäftsführer, im Binnenschifferverein "Gute Fahrt" als Schatzmeister und als erster Vorsitzender des Wirtschaftsverbandes Wassersport Berlin Brandenburg e.V. sowie als Geschäftsführer des Abwasserverbands der Fahrgastschifffahrt von Berlin e.V. Darüber hinaus ist Gersbeck Firmenchef der „Entwicklungsgesellschaft Wasserstraßen Berlin und Brandenburg“. Auf dem rund 1.000 Quadratmeter großen Firmengelände mit einer 120 Meter langen Kaianlage befindet sich seit 2004 der erste Berliner Kreuzfahrt-Terminal. Unsere **Hauptstadt-Korrespondentin Jenny May** interviewte Ingo Gersbeck über die Berliner Binnenschifffahrt.

Herr Gersbeck: Wie schätzen Sie die Entwicklung der Binnenschifffahrt der letzten zwanzig Jahre in Berlin ein?

Die Frachtschifffahrt ist sehr stark zurückgegangen. Auch einige Reedereien von Fahrgastkabinenschiffen sind Konkurs gegangen. Nach der Wiedervereinigung wurde das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 17 im Jahr 1991 von der Bundesregierung beschlossen. Darin wurde prognostiziert, dass der Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten Güterverkehrsaufkommen deutlich von 5 Prozent im Jahr 1990 auf 23 Prozent im Jahr 2010 ansteigen soll, da dieser Verkehrsträger aus ökologischer Sicht Vorteile gegenüber den Straßen- und Bahntransporten aufweist. Projektiert wurden die Wasserstraßen von Hannover über Magdeburg nach Berlin und dort über die für Binnenschiffe wichtige Nord- und Südtrasse, zum West-, bzw. zum Osthafen. Die Südtrasse zum Osthafen wurde eingestellt, der Teltowkanal sowie die Schleuse Kleinmachnow nicht weiter ausgebaut. Der Osthafen wurde von der Berliner Politik aus für die Binnenschifffahrt still gelegt und ist mittlerweile zu einem Medienzentrum ausgebaut worden. Schifffahrt spielt dort keine Rolle mehr. Die Erwartungen des Projekts 17, wenn man ehrlich ist, wurden nicht umgesetzt. Das ist wie mit dem Großflughafen Berlin. Wenn man festlegt, dieser ist zu einem bestimmten Zeitpunkt fertig und er ist es dann nicht, bleiben folglich auch die Investoren und Folgegeschäfte weg. So ist das mit der Binnenschifffahrt auch. Befrachter finden Alternativen

zum Binnenschiff mit der Bahn und dem LKW und dann wird es sehr schwer, sie für sich zurück zu gewinnen. Es war geplant, zweilagig Container per Binnenschiff nach Berlin transportieren zu können. Dafür wurden circa 30 Brücken erneut, bzw. erhöht, eine fehlt allerdings noch immer.

Um welche Brücke handelt es sich?

Es ist die Fußgängerbrücke in Genthin. Diese ist noch nicht erhöht worden und daran scheitert das Projekt noch immer.

Fehlt es an finanziellen Mitteln?

Nein, eigentlich ist das Geld vorhanden.

Und woran scheitert es dann?

Aus meiner Sicht an der Politik, Initiative und Elan und einfach an der Umsetzung, an Lobbyisten.

Wenn sich die Politik dieser Sache, der Genthiner Brücke, annehmen würde, hätten Sie dann automatisch mehr Schiffer als Kunden an Ihrer Bunkerstation?

Ja, natürlich auch unter der Bedingung, dass ebenso die Wirtschaft das annehmen müsste. Wie gesagt, das Projekt 17 ist 20 Jahre alt. Man muss aber auch zugeben, dass die Berufsschifffahrt grundsätzlich eingebrochen ist. Die Schiffsloadungen nach Berlin haben in den letzten zwei Jahrzehnten stark abgenommen. Transportgüter sind zwar vorhanden, aber die Frachtraten die für die Ladung dem Binnenschiffer bezahlt werden sollen, sind so gering, dass dabei nicht einmal die laufenden Kosten beglichen werden können. Damit rechnet sich auch keine Transportübernahme.

Woran liegt das?

Das liegt meines Erachtens daran, dass die Befrachter gegenüber den Verkehrsträgern Bahn und LKW einen schweren Stand haben. LKW und Schiene haben jeweils eine stärkere Lobby als die Binnenschifffahrt. Fakt ist, dass in diese Verkehrswege mehr investiert wird. Es wäre schön, wenn die Wirtschaft Vertrauen in die Binnenschifffahrt haben würde. D

azu zählt auch, dass die Wirtschaft überlegen könnte, welches Produkt, eben nicht innerhalb eines Tages, sondern innerhalb von drei Tagen von A nach B transportiert werden könnte.



Schiffservice und Bunkerstation Ingo Gersbeck Berlin-Spandau.

Foto: Jenny May

Wie könnte man der Berliner Binnenschifffahrt zum Aufschwung verhelfen?

Das muss von der Politik kommen. Von dort müssten klare Zeichen gesetzt werden. Es müsste in Sachen Umweltschutz auch angesprochen werden, dass ein Binnenschiff die Ladung von 40 bis 100 LKWs transportieren kann und, dass letztlich so Emission verringert werden könnte. Man muss eben immer das Ganze betrachten, nicht nur einzelne Rauch- und Dieselschwaden.

Was meinen Sie konkret damit?

Der umweltpolitische Sprecher der SPD, Daniel Buchholz, hat gesagt: „Ein Spaziergang an Spree und Havel wäre noch erholsamer, wenn man nicht regelmäßig durch die Dieselrußschwaden der Passagierschiffe laufen müsste“ und das einem das fast den Atem verschlagen würde. Er fordert die Schadstoffvorgaben, die für die Berliner Umweltzone gelten, auch für die Binnen- und Fahrgastschifffahrt in der Hauptstadt. Die Ausrüstung eines Dieselmotors mit einem Rußpartikel-Filter kostet jedoch bis 30.000 Euro, die meisten Schiffe verfügen über zwei oder mehr Motoren, sodass im Schnitt 60.000 Euro Investitionskosten pro Schiff

auf die Reeder fallen würden. Die Stern- und Kreisschifffahrt und die Reederei Riedel haben bereits die Schiffe innerhalb einer Testphase umgerüstet. Allerdings gibt es noch keine Langzeituntersuchungen darüber, wie die Motoren darauf reagieren. Aber auch diese beiden Reedereien könnten, selbst wenn der Senat wie angekündigt, die Hälfte der Kosten für die Rußpartikelfilter übernehmen würde, das nötige Finanzvolumen nicht stemmen. Politiker können klug reden, doch die finanzielle Umsetzbarkeit für die Reeder, die alle sicherlich nichts gegen Filter hätten, muss ebenso berücksichtigt werden.

Wer wäre Ihr Wunschlobbyist für die Binnenschifffahrt?

Eigentlich müssten die nötigen Schritte vom Verkehrsminister kommen.

Und wer müsste dem Minister die Argumente liefern?

Es gibt ja Kontakte zwischen dem Ministerium und den Verbänden, wie dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt und dem Bundesverband der Selbständigen,

„Es mangelt an
Umsetzung und Elan“

Abteilung Binnenschifffahrt. Das hört man ja immer wieder. Doch es mangelt, wie gesagt an der Umsetzung und dem Elan.

Wann haben Sie den Schiffservice Berlin übernommen?



Ingo Gersbeck ist in mehreren Vereinen und Verbänden der Binnenschifffahrt in Berlin ehrenamtlich tätig.
Foto: Jenny May

Das war 1997. Ich war damals Filialleiter bei der Bank für Schifffahrt hier in Berlin. Der alte Inhaber, Martin Schröder, von dem ich die Bunkerstation abgekauft habe, war damals Bankkunde von mir und wollte die Station aus Altersgründen verkaufen.

Womit haben Sie sich vorher beschäftigt?

Ich habe eine Lehre als Bankkaufmann bei der Bank für Schifffahrt in Hannover absolviert, anschließend Zivildienst abgeleistet und darauf bin ich Filialleiter hier in Berlin geworden, von 1986 bis 2000, drei Jahre lang hatte ich parallel die Schiffsbunkerstation und war Filialleiter der Bank für Schifffahrt.

Das heißt, das war ihr Weg zur Schifffahrt oder hatten Sie vorher einen anderen persönlichen, maritimen Bezug?

Nein, der Weg zur Schifffahrt kam über meine Ausbildung als Bankkaufmann in diesem

Bereich. Vorher hatte ich keinen Bezug dazu, mein Taschengeld habe ich mir anders verdient.

Wie haben Sie sich das erste Taschengeld verdient?

Ich habe Zeitung ausgetragen.

Also keine Schifffahrtszeitung?

Nein, leider nicht. Die lese ich aber heute dafür.

Wer kommt heute zu Ihnen an die Pier in Spandau und was kann man hier bunkern?

Ich bin natürlich darauf angewiesen dass die Schiffer zu mir kommen. Früher in der Bank waren die Kunden auf mich angewiesen. Sie kamen und wollten Geld. Heute kann der Kunde nur durch Service und Leistung überzeugt werden, bei mir Propagas oder Diesel einzukaufen. In der Bunkerstation bekommen Berufsschiffer alle Artikel, die sie an Bord benötigen. Von Karten, über Tauwerk, Farben, Schiffsöle und Werkzeuge bis hin zu Bekleidung und maritimen Geschenkartikeln. Hauptgeschäftszweig der Bunkerstation mit meinen

Bunkerbooten, "Shell 5" und "Dintel", ist die Betankung von Binnen-, Fahrgast- und Fahrgastkabinenschiffen. Die Bunkerboote erreichen durch ihre Mobilität alle Schiffe von Potsdam und Wannsee über die Berliner Innenstadt bis Treptow und auch Tegel bzw. Henningsdorf, um diese mit Schiffsdiesel zu versorgen.

Erzählen Sie doch bitte etwas zum ersten Kreuzfahrterminal Berlins.

Wir hatten das Kreuzfahrterminal feierlich mit Bezirksbürgermeister Konrad Birkholz und Baustadtrat Carsten Röding und Vertretern vom Wasser- und Schifffahrtsamt eröffnet. Alle waren hier. Alles lief gut. Dann wurde das Seniorenheim nebenan gebaut und die Käufer der Wohnungen fühlten sich belästigt. Spitzfindige haben darauf die alten Genehmigungen geprüft. Da stand dann zwar, dass Schiffe anlegen dürfen, doch dort

stand nicht, dass Passagiere auch ein- und aussteigen dürfen. Und darauf durfte keiner von heute auf morgen hier mehr anlegen. Das ist vier Jahre her.

Wie lange war der Terminal in Betrieb?

Das erste Fahrgastkabinenschiff hatte ich 1999 hier. Es konnten im Laufe der Jahre bis zu vier Schiffe gleichzeitig anlegen. Damals wurden es stetig mehr. Die Schiffe haben nun ihre Anlegestelle unter meiner Regie gegenüber vom Spandauer Südhafen oder in Tegel bei der Stern- und Kreisschifffahrt.

Jetzt bunkern die Schiffe hier nur und es darf kein Fahrgast aus- und einsteigen?

Ganz genau. Es dürfen bis jetzt nur Schiffe anlegen, die keine Fahrgäste ein- oder aussteigen lassen. Es wird jedoch ausgebaut. Eine neu anzulegende Einfahrtsstraße wird für Reisebusse sowie der gesamte Vorplatz erneuert und für einen bestimmten Abschnitt an der Kaianlage hat das Bezirksamt Spandau Mittel beantragt. Nach erfolgreichem Ausbau könnte dann wiederum ein Schiff hier liegen. Man hat sich nun geeinigt. Damals reichte die Zapsäule für den notwendigen Strom für die Passagierschiffe mit Klimaanlage, eigener Wäscherei an Bord und so weiter nicht aus. So mussten diese ihre hörbaren Aggregate laufen lassen. Das wird sich nach dem Ausbau ändern.

Hält die Binnenschifffahrt die Position inne, die ihr zusteht?

Nein. Es könnte auf jeden Fall mehr sein. Schon aus rein ökologischer Sicht ist doch die Binnenschifffahrt als umweltschonende Alternative zum Transport von Massen- und Gefahrgütern, Schwerlasten und Containern auf Straßen und Autobahnen zu fördern. Ich sehe natürlich auch das Problem, dass die Frachten, die auf dem Wasser transportiert werden, jedes Jahr weniger werden, andererseits die Kosten stetig steigen. Diesel zum Beispiel: Als ich hier anfang, hat ein Liter Schiffsbetriebsstoff Diesel 20 Pfennig gekostet. Heute kostet ein Liter um die 70/80 Cent. Das ist verrückt.

Woran liegt es noch, dass die Binnenschifffahrt in Berlin im Argen liegt?

Sicherlich ein Grund: Es gibt ja kaum noch Nachwuchs. Selbst die, die seit Generationen in der Schifffahrt tätig sind, sagen, dass sie ihrem Sohn nicht zumuten wollen ein eigenes Schiff zu kaufen, weil so ein Schiff ein paar Hunderttausend Euro kostet und der Nutzen und die Einnahmen daraus schwer kalkulierbar sind. Es scheint kein Äquivalent dafür zu geben. Darüber hinaus:

Die Holländer haben zum Beispiel Schifferkinderheime, die für die Schiffer kostenlos sind. Hier zahlen sie einen hohen Preis dafür. Wenn die Männer mit ihren Frauen gemeinsam fahren, dann kommen die Kinder ja irgendwann in die Schule und dafür gibt es Schifferkinderheime. In Holland finanziert diese der Staat. Hier gibt es sie kaum noch. Wir haben nur noch vier echte Schifferkinderheime in Deutschland, in Mannheim, Minden, Duisburg und Würzburg. Früher gab es hier in Berlin eine Schifferschule auf Eiswerder, aber das ist schon lange her. Die nahesten Schifferschule, um Binnenschiffer zu lernen, ist übrigens bei Magdeburg.

Was prognostizieren Sie für die Zukunft der Berliner Binnenschifffahrt?

Die Frachtschifffahrt wird wahrscheinlich noch weiter zurückgehen, die Fahrgastschifffahrt wird sich die Waage halten, eher jedoch noch zunehmen, dafür könnte der boomende Tourismus in Berlin sorgen. Auch der Kreuzfahrtbereich wird eher wieder zunehmen. Es sind sicherlich auch immer äußere Umstände, die man nicht beeinflussen kann. Als die Attentate auf das World Trade Center in 2001 verübt wurden, sind viele Amerikaner weggeblieben, die hier auf Kreuzfahrtschiffen gebucht hatten. Die Stornierungen hatten extreme Auswirkungen. Das Geschäft lief spärlich wieder an. Grundsätzlich ist die Binnenschifffahrt rückläufig, auch, weil viele Liegestellen weggefallen sind, in Spandau zum Beispiel, an der so genannten Feierabendstelle. Hier lagen viele Schiffe, die von hier aus zu den Umschlagstellen und Kraftwerken fuhren. Viele davon wurden geschlossen oder wie das Kohlekraftwerk Charlottenburg auf Erdgas umgestellt, dann das Kraftwerk Moabit und auch das Kraftwerk Reuter fährt kaum noch mit Kohle. Das sind die größten Abnehmer gewesen. Auch die Umschlagplätze für Massengüter sind weniger geworden. Ein weiteres Problem für die Binnenschifffahrt sind die kalten Winter. Wenn durch zugefrorene Wasserstraßen die Schifffahrt eingestellt werden muss, werden die Transporte alternativ auf die Bahn umgelegt.

Haben Sie selbst über Ihre Bunkerboote hinaus Schiffe?

Nein, nur meine drei Bunkerboote, zwei davon im Einsatz eines an der Pier.

Könnten Sie ihre Bunkerschiffe selbst steuern?

Nein, ich habe lediglich ein Schifferdienstbuch und einen Sportbootführerschein Binnenen, doch auf meinen eigenen Bunkerschif-

fen kann ich nur als Matrose mitfahren.

Und wie steht der Wassersportverband, wo Sie erster Vorsitzender sind, zur Binnenschifffahrt?

Der verfolgt eher die Interessen der Freizeitwassersportler. In den Regionen, in denen nur wenige Binnenschiffe unterwegs sind, könnte man mehr Führerscheinfreie Zonen etablieren. Ich setzte mich, unabhängig von meinem Geschäft, auch dafür ein, dass der Wassersport im Allgemeinen mehr Anerkennung bekommt.

War es richtig, nur Sportbootfahrer mit einem Funkzeugnis für den Innenstadtbereich zuzulassen?

Ja, bei einem Leerschiff, das mit größerer Tonnage unbeladen die Berliner City passiert, da die Schleuse in Kleinmachnow nur Schiffe bis 65 Meter schleust, ist die Bordwand bis zu drei Meter hoch. In einem solchen Fall ist es sehr schwer für einen Schiffsführer ein kleines Sportboot auszumachen. Jedes Schiff muss sich per Funk während der Durchfahrt an uneinsehbaren Stellen melden, dass die übrige Schifffahrt ihre Fahrt darauf einstellen kann. Dann ist aus Sicherheitsgründen allen geholfen.

Wodurch ließe sich noch die Binnenschifffahrt in Berlin fördern?

Handlungsbedarf ist in jedem Fall. Viele Wirtschaftsbetriebe leiden sicherlich auch unter der Situation, vor allem die Reedereien selbst, die hier in Berlin ansässig sind. Die Politik muss klare Zeichen setzen und Lobbyisten müssten mehr Argumente liefern, die dann auch umgesetzt werden. Ich versuche da durch meine vielen ehrenamtlichen Tätigkeiten einen kleinen Beitrag zu leisten. Ich muss natürlich vorwiegend meine Kraft in mein eigenes Geschäft stecken.

Wie lautet Ihr Schlusswort in Bezug auf die Zukunft der Berliner Binnenschifffahrt?

Zusammenfassend kann ich sagen: Die Zusammenarbeit mit allen Reedereien in Berlin läuft sehr gut, aber wir können es nicht allein beeinflussen, wie viele Schiffe kommen. Das liegt auch in anderen Händen. Gefragt sind zum einen die Verloader und Umschlagsbetriebe, zum anderen die Politik, eben die, die an den Schaltstellen sitzen. Mein Engagement setze ich auch gerne dafür ein, dass die Binnenschifffahrt wieder wächst.

Herr Gersbeck, wir danken Ihnen für dieses Gespräch. ■

Benefizveranstaltung für „Binnenschifferforum hilft e.V.“ mit Unterstützung des Großkraftwerks Mannheim

Spannend: Ein „Kohlemord“ in der Binnenschifffahrt

Vor etwas über einem Jahr wurde von Nutzern der Internetplattform „Binnenschifferforum“ (www.binnenschifferforum.de) die Idee geboren, etwas für unverschuldet in Not geratene Binnenschiffer und deren Familien zu tun. Auslöser für die Gründung des Vereins „Binnenschifferforum hilft e.V.“ war die Tragödie rund um das Unglück des TMS „Waldhof“. In der Zwischenzeit hat sich der Verein gut etabliert und konnte auch schon einigen Familien helfen. Die Spendenbereitschaft innerhalb der Binnenschiffer war enorm.

Der Krimi-Autor Manfred H. Krämer, der für sein Buch „Kohlemord“ in der Binnenschifferszene recherchierte, hörte vom Verein und war von der Idee der direkten Hilfe sehr angetan. Gemeinsam mit seiner Verlegerin Barbara Waldkirch plante er eine Benefizveranstaltung für den Verein. Auch als ein kleines Dankeschön dafür, dass ihm die Kolleginnen und Kollegen aus dem Bereich des Binnenschifferforum mit Auskünften zur Verfügung standen.

Und da in dem Roman Kohle für das Großkraftwerk Mannheim (GKM) eine Hauptrolle spielt, kam man auf die Idee, die Benefizveranstaltung innerhalb des Großkraftwerks stattfinden zu lassen. Die guten Beziehungen zum Vorstand des Großkraftwerks halfen dann manche Hürde zu beseitigen und so konnte am 20.07.2012 die Benefizveranstaltung stattfinden. In seiner Eröffnungsansprache sprach der Vorstandsvorsitzende des GKM, Dr. Markus Binder, dann auch davon, wie es zu dieser Veranstaltung gekommen war. Als Ehrengast konnte er das Gründungsmitglied des Vereins und Berater in Sachen Binnenschifffahrt, Werner Reuters, begrüßen.

Weit über 250 Besucher nahmen an der Veranstaltung teil und diese waren dann auch sichtlich beeindruckt von der Kulisse innerhalb des GKM. Der Platz war hervorragend gewählt. Überdimensionale Rohrleitungen, Kohlehalden, Förderbänder und Radlader bildeten eine gewaltige Kulisse für dieser Veranstaltung.

„Das war echt klasse und spannend und die Verwendung der Eintrittsgelder für einen guten Zweck ist super“, stellte ein Besucherpaar fest.

Beide waren von der Kulisse und der Veran-

staltung beeindruckt. Natürlich haben auch sie ihr Scherflein in die Spendenbox gelegt. „Die Acrylbox, in dem wir die Spenden gesammelt haben, ist wirklich gut gefüllt“, stellt Gabriele Schwarz, Mitarbeiterin des Verlages, hochzufrieden fest. Der Autor Manfred Krämer, die Mitarbeiter des Verlages und des GKM verzichteten an diesem Abend auf Honorare und Überstundenzuschläge zugunsten des Vereins „Binnenschifferforum hilft e.V.“.

Werner Reuters ■

„Kohlemord“, Waldkirch Verlag
320 Seiten, 11,80 Euro



Gut besuchte Krimi-Vorlesung im GKM Mannheim.

Foto: W. Reuters

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 • info@schulschiff-rhein.de

Schifffahrts-Magazin-Serie: Wissensvermittlung und Merkmale eines selbstständigen und handlungsorientierten Unterrichts in der Binnenschifferausbildung

Am SBK den Hauptschulabschluss, Sekundarabschluss I und die Fachhochschulreife erwerben



**Schiffer-
Berufskolleg
RHEIN**



Steffen Lehmann **Gregor v.d. Boom**

In einer so noch nicht dagewesenen Form kooperieren das **Schiffer-Berufskolleg „RHEIN“** und die Fachzeitschrift **Schifffahrts-Magazin**. In den kommenden Ausgaben dieses Jahres befassen wir uns in besonderen Beiträgen mit der Wissensvermittlung und Merkmalen eines selbst-

— www.schifffahrt-online.de —

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

ständigen und handlungsorientierten Unterrichts in der Binnenschifferausbildung. Die Hauptautoren der Fachbeiträge sind Lehrer am Schiffer-Berufskolleg RHEIN: **Steffen Lehmann** ist Koordinator für den Bereich Deutsch/Kommunikation und unterrichtet Deutsch, Kommunikation, technische Mathematik, Motorentechnik, Wirtschaftskunde und EDV.

Gregor van den Boom ist Bereichsleiter Binnenschiffer/innen und Koordinator für die didaktische Jahresplanung. Er unterrichtet Fertigungs- und Prüftechnik, Hydraulik, Maschinen- und Gerätetechnik, Motorentechnik sowie technische Mathematik. ■

Berufsschulabschluss unabhängig vom Ergebnis der Matrosen- und Gesellenprüfung der IHK zuerkannt wird.

Die Installierung des Bildungsganges „Binnenschiffer/in + FHR“ als Antwort auf die veränderten Rahmenbedingungen

Der Strukturwandel zur Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft hat zu einem Anstieg des Qualifikationsniveaus in der beruflichen Bildung geführt. Die Wirtschaft benötigt kompetente Fachkräfte, um die Wettbewerbsfähigkeit in nationalen und internationalen Märkten zu sichern. Diesen Anforderungen kommt das Land Nordrhein-Westfalen durch eine deutliche Verbesserung der Durchlässigkeit zwischen der beruflichen Bildung und der Hochschulbildung nach. Das Land NRW hat Bildungsgänge entwickelt und Zugangswege geöffnet, die individuellen Begabungen und unterschiedlichen Bildungs- und Karriereplanungen Rechnung tragen (vgl. KMK: Studium über berufliche Bildung, Wege und Berechtigungen. 2008).

Die Bildungsgänge des Schiffer-Berufskollegs RHEIN führen in einem differenzierten Unterrichtssystem zu beruflichen Qualifikationen. Das Interesse der Reedereien an doppelt qualifizierenden Bildungsgängen steigt zunehmend, da die ständig anspruchsvoller werdenden Tätigkeiten in der Schifffahrt nach einer sich stetig entwickelnden und damit einhergehend verbesserten Ausbildung verlangen. Als Beispiele können diesbezüglich neueste Entwicklungen in der Motoren- und Maschinentechnik, spezielle Kenntnisse hinsichtlich der vielfach zum Einsatz kommenden Überwachungs- und Sicherheitstechnologie in der Tankschifffahrt, die ständige Weiterentwicklung der Bürokommunikation und die zunehmende Dokumentation von Abläufen (administrative Tätigkeiten) aufgeführt werden.

Die Doppelqualifikation ermöglicht den Lernenden, den Berufsabschluss mit dem Erwerb eines allgemeinbildenden Abschlusses zu verbinden, der über dem bisher erreichten Bildungsstand liegt. Die Unternehmen erkennen hierbei aber auch die Chance, den

Neben der beruflichen Qualifikation können Schülerinnen und Schüler des Schiffer-Berufskolleg RHEIN den Hauptschulabschluss, den Sekundarabschluss I und die Fachhochschulreife erwerben.

Im Rahmen der dualen Ausbildung werden am Schiffer-Berufskolleg RHEIN Schülerinnen und Schüler in folgenden Berufen ausgebildet.

- Binnenschiffer/in
- Binnenschiffer/in + Fachhochschulreife
- Bootsbauer/in
- Fachkraft für Hafenlogistik
- Konstruktionsmechaniker/in für Schiffstechnik

Neben der Ausbildung im beruflichen Schwerpunkt werden am Ende der Ausbildung weitere Abschlüsse vergeben.

Zusätzliche Bildungsabschlüsse für jeden leistungsbereiten Schüler

Abhängig von den Einstiegsqualifikationen der Schülerinnen und Schüler kann ein höherer allgemeinbildender Abschluss bis zur Fachhochschulreife erreicht werden (siehe Kasten nächste Seite oben links).

Jede Schülerin und jeder Schüler kann also neben dem schulischen Berufsabschluss einen weiteren Abschluss erreichen. Hierbei ist anzumerken, dass der schulische

„Das Bildungssystem muss künftig besser auf Fachkräfteengpässe reagieren, um Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Mehr Durchlässigkeit in der Bildung soll ermöglichen, die verschiedenen Begabungspotenziale besser auszuschöpfen. Dazu müssen die Schulqualität weiter gesteigert, die Berufsausbildung noch flexibler und die Hochschulen aktiver in die berufs begleitende Weiterbildung einbezogen werden“

(vgl. Michael Hüther - Direktor des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln - zur Durchlässigkeit im Bildungssystem, 2008).

Eingangsqualifikation	möglicher Bildungsabschluss	Anforderung
ohne Hauptschulabschluss	Hauptschulabschluss	Erreichen des schulischen Ausbildungszieles
Hauptschulabschluss oder vergleichbarer Abschluss	Sekundarabschluss I (mittlere Reife, Fachoberschulreife)	Erreichen des schulischen Ausbildungszieles mit einem Notendurchschnitt von mindestens 3,0 und dem Bestehen der Matrosenprüfung bzw. der Facharbeiterprüfung seitens der IHK.
Sekundarabschluss I (mittlere Reife, Fachoberschulreife)	Fachhochschulreife	Bestehen der FHR-Prüfung und Bestehen der Matrosenprüfung bzw. der Facharbeiterprüfung der IHK. (Angebot für den Ausbildungsberuf der Binnenschiffer/in)

Jugendlichen attraktivere Ausbildungsplätze anbieten zu können oder eigenes Personal im Hinblick auf die Ausbildung zukünftiger Führungskräfte gezielt entwickeln zu können. Den Schülerinnen und Schülern eröffnet sich hier die Möglichkeit, ihre per-

1. Deutsch

Der Lernbereich „Mündlicher Sprachgebrauch“ vermittelt und festigt wesentliche Techniken situationsgerechten, erfolgreichen Kommunizierens in Alltag, Studium und Beruf.

„Bildung ist Erziehung zur Persönlichkeit, Erziehung eines frei handelnden Wesens, das sich selbst erhalten, und in der Gesellschaft ein Glied ausmachen, für sich selbst aber einen inneren Wandel haben kann.“

(Immanuel Kant (1724-1804))

sönliche und vor allem berufliche Lebenssituation entscheidend verbessern zu können.

Die Schülerinnen und Schüler, die mit dem Sekundarabschluss I (Fachoberschulreife) die Ausbildung zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer beginnen, besuchen den FHR-Bildungsgang, der zur Fachhochschulreife führt. In den Unterrichtsfächern Deutsch, Englisch, Mathematik und Naturwissenschaften werden hierbei fachrelevante Inhalte erworben und wissenschaftliche Arbeitsweisen eingeübt, um die Fachhochschulreifeprüfung (FHR-Prüfung) erfolgreich ablegen zu können, die letztlich die Studierfähigkeit der Schülerinnen und Schüler bescheinigt und somit ein erfolgreiches Studium ermöglicht. Hierzu steht ein erhöhtes Stundenvolumen zur Verfügung, das durch einen Nachmittagunterricht abgedeckt wird.

Beispielhaft werden im Folgenden die Ziele der Prüfungsfächer Deutsch, Englisch und Mathematik näher dargestellt.

Die Schülerinnen und Schüler sollen die Fähigkeiten erwerben,

- unterschiedliche Rede- und Gesprächsformen zu analysieren, sachgerechte und manipulative Elemente der Rhetorik zu erkennen,
- den eigenen Standpunkt in verschiedenen mündlichen Kommunikationssituationen zu vertreten,

„Die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes beginnt nicht in der Fabrikhalle oder in Forschungslabors. Sie beginnt im Klassenzimmer.“

(Lee. A. Lacocca, ehem. Präsident von Ford Company)

- Referate zu halten, dabei Techniken der Präsentation anzuwenden und sich einer anschließenden Diskussion zu stellen. Im Lernbereich „Schriftlicher Sprachgebrauch“ stehen vor allem die Techniken der präzisen Informationswiedergabe und der schlüssigen Argumentation – auch im Zusammenhang mit beruflichen Erfordernissen und Anforderungen des Studiums – im Mittelpunkt.

Die Schülerinnen und Schüler sollen die Fähigkeit erwerben,

- komplexe Sachtexte über politische, kulturelle, wirtschaftliche, soziale und berufsbezogene Themen zu analysieren (geraffte Wiedergabe des Inhalts, Analyse der Struktur und wesentlicher sprachlicher Mittel, Erkennen und Bewertung der Wirkungsabsicht, Erläuterung von Einzelaussagen, Stellungnahme) und
- Kommentare, Interpretationen, Stellungnahmen oder Problemerkörterungen – ausgehend von Texten oder vorgegebenen Situationen – zu verfassen (sachlich richtige und schlüssige Argumentation, folgerichtiger Aufbau, sprachliche Angemessenheit, Adressaten- und Situationsbezug) oder
- literarische Texte mit eingegrenzter Aufgabenstellung zu interpretieren (Analyse von inhaltlichen Motiven und Aspekten der Thematik, der Raum- und Zeitstruktur, ggf. der Erzählsituation, wichtiger sprachlicher und ggf. weiterer Gestaltungselemente). (vgl. Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen, 2012)

2. Englisch

Das Hauptziel des Unterrichts in der fortgeführten Fremdsprache ist eine im Vergleich zum Mittleren Schulabschluss gehobene Kommunikationsfähigkeit in der Fremdsprache für Alltag, Studium und Beruf. Dazu ist es erforderlich, den alltagspraktischen Wortschatz zu festigen und zu erweitern, einen spezifischen Fachwortschatz zu erwerben sowie komplexe grammatikalische Strukturen gebrauchen zu lernen. Unterschieden werden hierbei die Kompetenzbereiche: Verstehen (Rezeption) und Sprechen und Schreiben (Produktion). (vgl. Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen, 2012)

3. Mathematik

Die Schülerinnen und Schüler sollen ausgehend von fachrichtungsbezogenen Problemstellungen grundlegende Fach- und Methodenkompetenzen in der Mathematik und in Naturwissenschaften bzw. Technik erwerben.

Die mathematischen Themen sind:

- Analysis (Differential- und Integralrechnung),

- Beschreibung und Berechnung von Zufallsexperiment, einfacher Wahrscheinlichkeit, Häufigkeitsverteilung sowie einfache Anwendungen aus der beurteilenden Statistik und
- Lineare Gleichungssysteme und Matrizenrechnung.
(vgl. Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen NRW, 2012).

Die Fachhochschulreifeprüfung

Bezüglich der Zuerkennung der Fachhochschulreife ist jeweils eine schriftliche Prüfung in den drei Bereichen – Deutsch, Englisch und Mathematik – abzulegen, in der die festgelegten Standards nachzuweisen sind. Die **FHR-Prüfung** gilt als bestanden, wenn nicht mehr als eine Prüfungsteilleistung „mangelhaft“ ist und keine Prüfungsteilleistung mit „ungenügend“ abgeschlossen wird, und wenn in allen Fächern mindestens ausreichende Leistungen erzielt werden oder wenn die Leistungen nur in

einem Fach „mangelhaft“ sind und durch eine mindestens befriedigende Leistung in einem anderen Fach ausgeglichen werden. Die **Fachhochschulreife** wird zudem erst zuerkannt, wenn folgende drei Bedingungen erfüllt werden:

1. Die zur Erlangung der Fachhochschulreife erforderlichen Unterrichtsveranstaltungen wurden besucht.
2. Die Abschlussprüfung zur Erlangung der Fachhochschulreife wurde bestanden.
3. Der Berufsabschluss wurde erworben.

Haben die Schülerinnen und Schüler den Matrosenbrief erworben und die FHR-Prüfung bestanden, können sie ein Studium an einer Fachhochschule oder einer Universität aufnehmen.

Vielfältige berufliche Perspektiven

Die Möglichkeiten von Bachelor- und Masterabschlüsse an Fachhochschulen und Universitäten in der Bundesrepublik

Deutschland und Europa sind vielfältig. Nach erfolgreichem Abschluss des Bildungsganges „Binnenschiffer/Binnenschifferin mit Fachhochschulreife“ kann an einer Fachhochschule oder an einer Universität studiert werden. Hier bieten sich für die gelernten Binnenschifferinnen und Binnenschiffer ein Studium im Bereich der Logistik, des Boots- und Schiffbaus sowie im Bereich der Wirtschaft an. Viele Reedereien suchen Fachkräfte aus dem Bereich der Logistik und Wirtschaft, die auch in der Binnenschifffahrt zu Hause sind.

Zurzeit sucht der größte Teil der Absolventen ihre Zukunft in der Binnenschifffahrt. Sie wollen dort "ihren Mann" stehen, ihr Geld verdienen und sich wie in der Schule den Herausforderungen stellen. Dem Kollegium des Schiffer-Berufskolleg RHEIN liegen auch schon Rückmeldungen von ehemaligen Schiffsmädchen und Schiffsjungen vor, die ein Fachhochschulstudium begonnen haben und nach dem erfolgreichen Abschluss in der Binnenschifffahrt zurück möchten. ■

Anzeige



Nehmen Sie Platz als **KAPITÄN** auf der Flotte der Reederei Somtrans!

Reederei Somtrans bietet Ihnen eine Flotte von 30 modernen, ausschliesslich eigenen Tank- und Mega-Tankschiffen, die innerhalb des europäischen Binnenschifffahrtnetzwerkes minerale Ölprodukte, als auch chemische Produkte transportiert.

Wir bieten Ihnen Arbeitssicherheit, 100% Soziale Versicherung, Weiterbildungskurse und Aufstiegsmöglichkeiten.

Wir suchen motivierte Kapitäne mit Rheinpatent bis Mannheim, Radarpatent und ADN-Zertifikat.

Ein C-Zertifikat bietet einen Mehrwert.



SOMTRANS NV
Albertkanaalbaan 9 - B-2110 Wijnegem
Tel: 0032(0) 3 355 16 88

www.somtrans.be
Email: admin@somtrans.be

Stellenangebote
und
Stellengesuche
im
Schifffahrts-Magazin
und in
schifffahrt-online.de
sind erfolgreich.

*Sprechen Sie uns an,
wir beraten Sie gerne.*

Anzeigenleitung Deutschland

Michael Spahn
Hafenstraße 9, 55118 Mainz
Tel. 06131-6274626 Fax
06131/2756164
m.spahn@schifffahrt-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

Schiffswerft Philipp Ebert und Söhne, Neckarsteinach

275 Jahre Schiffsbau am Neckar

Von Werner Reuters

Wir schreiben das Jahr 1738. Ein junger Schiffsbaumeister wagt den Schritt in die Selbständigkeit. Und dies in einem politisch sehr stark im Umbruch befindlichen Staatenwesen. In diesem Jahr gründete ein Vorfahre des heutigen Werftinhabers, Max-Jens Ebert, die Schiffswerft Ebert, die seither in Familienbesitz ist. Ewa 15 Jahre vorher, um 1723, kam es zum für das Neckarsteinacher Schiffergewerbe günstigen "Fischer-Vergleich" zwischen der Kurpfälzischen Bruderschaft und den Metternichschen Untertanen kam.

In diesem Vergleich wurden die Neckarsteinacher Nachenführer durch die einmalige Zahlung von 300 Gulden von allen Neckarbaukosten befreit und erhielten außerdem das Recht, "ungehindert" auf dem Neckar und auf dem Rhein "bis Worms, Speyer und Philippsburg Holz, Kohlen, Baumaterialien, Wein, Heu, Stroh, Hafer, Früchte, Personen und Gepäck von und nach Neckarsteinach zu transportieren. Dies geschah mit Nachen oder einfachen Holzschiffen, den sogenannten Humplern. Der Schiffsbau in Neckarsteinach und die Ebert-Werft blühten auf. Die Ebertwerft spezialisierte sich Holzkähne, Nachen, Fähren und Treidelschiffe. Wobei die Treidelschiffe speziell für den Transport von Sandsteinblöcken ausgelegt waren. Dies wiederum hing damit zusammen, daß die Neckarsteinacher Schiffer sich auf diese Art Transport spezialisiert hatten. Zu dieser Zeit war der Sandstein aus dem Neckartal für den Häuserbau in Mannheim, Worms und Mainz, aber besonders auch bei der Oberrhein-Regulierung durch Tulla und Honsell als Befestigung des Flußbettes sehr begehrt. Treidelschiffe mit einer Zuladung zwischen 200 und 300 Tonnen wurden bei der Ebert Werft auf Kiel gelegt und gebaut. Mitte des 19. Jahrhunderts, nachdem auf

dem Neckar die Kettenschiffahrt eingeführt und die Tonnage immer größer wurde, stellte sich die Werft komplett vom Holzbau auf den Bau von Eisenschiffen für die Kettenschiffahrt um. Mehr als 50 Jahre lang sorgte nun diese technische Neuerung dafür, daß die Werft mit Neubauten und Reparaturen ausgelastet war.

Die Zeit nach dem ersten Weltkrieg und die damit verbundene tiefe Wirtschaftskrise traf die Werft zwar auch, aber nicht so hart wie manches andere Gewerbe. Begann man doch in dieser Zeit, also um 1920, bereits mit der Kanalisierung des Neckars. Wieder kommt es zu einem starken Aufschwung der Werft, denn die Schleppschiffe werden mit Motoren zu Selbstfahrern umgerüstet und verlängert und können jetzt statt bisher 200 bis 300 Tonnen Frachten bis zu 1500 Tonnen transportieren.

Der Zweite Weltkrieg unterbricht die weitere Entwicklung der Werft. Viele Schiffe werden in den letzten Kriegsmonaten zerstört oder versenkt. Es dauert bis 1950, bis ungefähr der gleiche Schiffsbestand wie vor dem Krieg wieder hergestellt ist. Und wiederum ist die Werft Ebert und Söhne gefordert. Noch heute spricht man in Neckarsteinach noch von dem großen Engagement der Firma Ebert und Söhne bei der Reparatur und Instandsetzung der zerstörten und gesunkenen Neckarschiffe.

Dann läutete das deutsche Wirtschaftswunder Ende der 1950, Anfang der 1960 Jahre des vorigen Jahrhunderts wiederum einen positiven Wendepunkt für die Werft ein. Laut dem Geschäftsführer der Werft, Max-Jens Ebert verließen jährlich 2 – 3 komplette Schiffe die Werft in Neckarsteinach. Beispielhaft für den Bau auf der Ebert-Werft in dieser Zeit seien genannt:

TMS Kraichgau II Baujahr 1965
L/B/Tg: 85,95 m 9,50 m 2,80 m 1385 t MWM 600 PS



Geschäftsführer Max-Jens Ebert auf der Helling vor dem Arbeitsboot Stuttgart.

Foto: W. Reuters

TMS Kraichgau III Baujahr 1973
L/B/Tg: 85,94 m 9,50 m 2,83 m 1416 t Caterpillar 1065 PS

Mitte der 1970 Jahre aber bringt eine tiefe wirtschaftliche Krise für die Werften am Neckar in Bedrängnis. Die Philipp Ebert Werft reagiert darauf, indem sie sich osteuropäische Partner für den Bau des Schiffskasko sucht, während der Innenausbau und die Motorisierung weiterhin in Neckarsteinach durchgeführt wird.

Nach Umstrukturierungsmaßnahmen führt die Werft heute mit ihren etwa 20 Mitarbeitern in der Hauptsache Reparatur- und Wartungsarbeiten durch, wobei sich die Werft als Hydraulikspezialist einen Namen bei ihren Kunden gemacht hat.

So ließ die Rhein-Neckar-Fahrgastschiffahrt das Fahrgastschiff „Heidelberg“ auf der Werft umbauen und modernisieren. Die Heidelberg fährt nun, nach der Modernisierung, unter dem Namen „Merian“ weiterhin für die „Weisse Flotte“ der Rhein-Neckar-Fahrgastschiffahrt. Zur Zeit werden Reparaturaufträge für das WSA-Stuttgart und das WSA-Bingen an Arbeitsbooten durchgeführt.

Tradition, ein guter Name und Schiffsbau Know-How, dafür steht die Schiffswerft Philipp Ebert und Söhne in Neckarsteinach bis heute. Übrigens, die letzte der traditionellen Werften, die in Hessen noch übrig geblieben ist. ■

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 Fahrgastschiffahrt. 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

MS Seeshaupt ist das größte Schiff der Bayerischen Seenschifffahrt

Von der Lux-Werft per LKW nach Bayern



MS Seeshaupt bei der Tauffahrt auf dem Starnberger See.

Fotos: Peter Baumgartner

Was eine kleine Gemeinde bewirken kann, wenn die Einheimischen zusammen stehen und an einem Strang ziehen, hat Seeshaupt am Starnberger See gerade eindrucksvoll demonstriert. Die Gemeinde hat zwar nur 3200 Einwohner, als es aber galt, durch eine öffentliche Ab-

stimmung den Namen für das neue Schiff am See zu bestimmen, konnte der Gemeindevater 4000 Personen mobilisieren und sich damit gegen wesentlich größere Gemeinden spielend durchsetzen. Der Werbewert und der erhöhte Zustrom an Gästen ist der Lohn für das malerische

Naturdorf am 21 Kilometer langen See nahe München.

Am 13. Juli 2012 wurde das neue Flaggschiff der Bayerischen Seenschifffahrt am Dorfsteig in Seeshaupt von Karin Baumüller-Söder auf den Namen MS Seeshaupt getauft. Voller Stolz begrüßte Bürgermeister

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)

68623 Lampertheim

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

E-Mail: Wernz@Wernz-GmbH.de

www.Wernz-GmbH.de



Kinderspielplatz auf der MS Seeshaupt

Michael Bernwieser jeden Gast persönlich mit Handschlag und der Eigentümerversorger, Finanzminister Markus Söder, schwärmte mit Kapitänsmütze vom schönsten Schiff auf dem schönsten See der Welt. Selbst den Vergleich mit dem Brunkschiff Bucen-taur, das der Kurfürst im 17. Jahrhundert für den Starnberger See bauen ließ, braucht die neue MS Seeshaupt nicht zu scheuen.

Diesem besonderen Ereignis ist ein Schwertransport voraus gegangen, der schon für sich allein genommen einzigartig war. Das 60 Meter Schiff musste nämlich von der Lux-Werft quer durch drei Bundesländer an den Starnberger See transportiert werden. Geschäftsführer Walter Stürzl von der Seenschiffahrt sah diese Aufgabe gelassen, er hatte das Schiff in Mondorf „frei schwimmend“ bestellt. Die Werft aber organisierte mit der Firma Wocken lieber gleich einen Transportprofil. Wissend, dass dieser Bauauftrag erst dann erfolgreich abgeschlossen ist, wenn das Schiff in Bayern heil ankommt. Bis zum Hafen Wörth bei Karlsruhe wurde der gesamte Kasko auf eigenem Kiel transportiert. Dann aber musste das Schiff fast bis zur Unkenntlichkeit wieder in Einzelteile zerschnitten werden. Sogar der Rumpf wurde wieder in der Mitte getrennt und trotzdem hatte der größte Teil des Transportes noch eine Länge von 63 Meter und eine Breite von 6,6 Meter.

Die Freude über die rundum gelungene In-dienststellung des neuen Schiffes war bei der Schiffstaufe auch deutlich zu merken. Nach der Ehrenrunde für die Ehrengäste, durften alle Besucher das Schiff zu einem günstigen Preis ausgiebig testen. Zweimal wurde das Schiff voll ausgelastet. Kinder und Jugendliche hatten sogar freie Fahrt, gehört in Bayern so ein Großereignis doch zum Heimatkundeunterricht. Walter Stürzl schränkte ein, dass MS nicht die Abkürzung für den Namen seines Chefs Markus Söder ist, sondern Motorschiff bedeutet. Der freute sich nach Tagen in Brüssel aber trotzdem, „wieder bei anständigen Menschen zu sein“ und erinnerte daran, dass Bayern in den vergangenen 10 Jahren 26 Millionen Euro in die Modernisierung der aktuell 35 Schiffe zählenden, weiß-blaue Flotte investiert hat. Höhepunkt dieser Investition ist das 6,5 Millionen teure neue Schiff, das allerdings uneingeschränkt seinen Preis wert ist und sogar aus dem Betrieb heraus finanziert werden konnte.

Das 800 Personen Schiff überzeugt besonders durch seine universelle Verwendbarkeit. Frei nach dem Motto „Kreuzfahrtfeeling



Kapitän Auer erklärt den Gästen die Schiffstechnik

mit Alpenkulisse“, bietet das Schiff mit Liegestühlen ausgestattet tatsächlich für jeden Gast das individuelle Angebot. Während sich 360 Personen dem lautlosen Dahingleiten am Sonnendeck hingeben, können 100 Kinder ungestört auf dem riesigen Spielplatz herumtollen und gleichzeitig kann im noblen Salon (mit Deckengemälde) eine 170 Personen Hochzeit ablaufen. Selbst für 30 Fahrräder ist ein eigener Platz reserviert und deren Besitzer können sich ebenfalls ungestört im kleineren Salon auf der Überfahrt laben.

Trotz dieser Vielfalt an unterschiedlichen Nutzungsbedürfnissen, ist es der Tiroler Holzmanufaktur Auer gelungen, ein Schiff zu bauen, dass dem eigenen Anspruch „Quali-

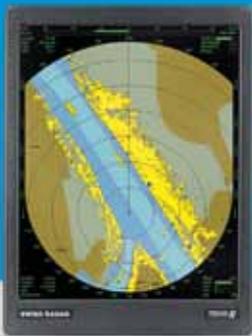
tät ist ganz leicht zu erreichen, man nehme von allem nur das Beste“ - voll entspricht. Um diese Leistung entsprechend zu würdigen, ließ die Bayerische Schifffahrt sogar die Österreichische Flagge auf dem höchsten Punkt des Schiffes hissen. Natürlich kann jede Ecke des Schiffes mit dem Rollstuhl ungehindert erreicht werden.

Kapitän Franz Eisele, der schon mit der inzwischen verschrotteten Seeshaupt gefahren ist, fühlt sich, als ob er vom Käfer auf einen Rolls-Royce umgestiegen wäre. Kein Wunder, hat er doch nicht nur ein technisches Wunderwerk in der Hand, sondern auch noch den schönsten Arbeitsplatz im Freistaat – wie ihm zahlreiche Gäste stauend attestieren. *Peter Baumgartner* ■

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



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



Foto: A-Rosa



Erfrischend herzlich und sympathisch: Taufpatin Sonja Dreisow. Dass ihr beim Taufspruch vor Rührung kurz die Stimme wegblieb, bewegte die Taufgäste - und machte die Zeremonie umso familiärer.
Foto: Friedbert Barg

Die A-ROSA Flussschiff GmbH taufte im Juli ihr jüngstes Mitglied der Flotte. Ganz offiziell trägt das neue Rhein-Main-Donau-Kreuzfahrtschiff den Namen A-Rosa Silva. Mit der Feier in Amsterdam fand ein Tauevent eines A-Rosa Schiffes erstmals in den Niederlanden statt. Ein feierliches Ereignis, denn die Indienstellung des nunmehr zehnten Schiffes markiert einen weiteren Meilenstein in der zehnjährigen Unternehmensgeschichte der A-Rosa Flussschiff GmbH.

Sonja Dreisow, Inhaberin eines Friseurfachgeschäfts und Ehefrau von Jörg Dreisow, Geschäftsführer von Waterland (Mehrheitsgesellschafter von A-Rosa) sprach den glücksbringenden Taufspruch aus und

Die A-Rosa Silva ist mit 2,5 Decks besonders geeignet, die Fahrtgebiete Rhein und Donau zu verbinden

Im 10. Geschäftsjahr das 10. Flusskreuzfahrtschiff getauft

Anzeige

Wessels TISCHLEREI und ALUBAU
SCHIFFSAUSBAUTEN

Wir lieferten das komplette Steuerhaus und die Radarmasten

*Wir wünschen der A-ROSA SILVA,
ihrer Crew und ihren Passagieren
allzeit gute Fahrt!*

Tischlerei und Alubau Wessels GmbH - Industriestr. 10 -
49733 Haren - Tel. +49 5932 99770 - Fax 997720

Vriesseveemkade und gegenüber dem Restaurant „Fifteen“ von Jamie Oliver den bewegenden Moment.

Traditionell gekrönt wurde der Taufakt durch die A-Rosa-eigene Hymne „Following my Heart“, live gesungen von Jane Comerford, Leadsängerin der Country-Band Texas Lightning.

„Wir expandieren nachhaltig und freuen

ließ eine Champagnerflasche am Bug des Premium-Kreuzfahrtschiffes zerschellen. Nach altem Schiffsbrauch übergab die Taufpatin den Hals der Flasche an Kapitän Jörg Schlenther als Glücksbringer. Rund 350 Taufgäste erlebten in Amsterdam am Anleger 5,

en uns, zu unserem zehnten Jubiläum ein zehntes Schiff in den Dienst zu stellen. Die A-Rosa Silva wurde gebührend gefeiert“, so Lars M. Clasen, CEO der A-Rosa Flussschiff GmbH. Und fügte ergänzend hinzu: „Die Buchungsnachfrage für unser



Die Country-Sängerin Jane Comerford - bekannt auch die ihren Beitrag „Never ever“ beim diesjährigen Song Contest - sang die A-Rosa-eigene Hymne „Following my Heart“ und A-Rosa-Chef Lars Clasen, Kapitän Jörg Schlenther, Sonja Dreisow und Manfred Müller-Fahrenholz hörten begeistert zu. Fotos: Friedbert Barg



neues Schiff und das erweiterte Fahrtgebiet Rhein-Main-Donaukanal ist positiv – vielfältige Routen und interessante Städte und Länder sprechen unsere Zielgruppe optimal

an.“ Gefeierte wurde im Rahmen einer exklusiven Party-Taufnacht an Bord und bei einer anschließenden Hafenrundfahrt. Landestypische Showeinlagen, Musik der Live-Band

„Body@Soul“, kulinarische Raffinessen sowie eine Champagner-Bar sorgten für ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm. Der Taufort Amsterdam war zugleich Start-

Anzeige

Zuverlässig
Ausdauernd
Kraftvoll
Sparsam
Jederzeit
John Deere



Mit einer Leistung von 56 bis 559 kW (76 – 760 Ps) bringen Sie die John Deere Powertech™ Motoren immer zu Ihrem Ziel – **Zuverlässig**.

Unsere Marine Motoren sind vibrations- und geräuscharm, für lange Arbeitstage – **Ausdauernd**.

Mit hohem Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen bekommen Sie exzellente Voraussetzungen für gute Manövrierfähigkeit – **Kraftvoll**.

Durch geringe Abgasemissionen erfüllen John Deere Motoren sowohl geltende als auch zukünftige Vorschriften bei niedrigem Kraftstoffverbrauch – **Sparsam**.

Bereit für alle Arten von Einsätzen durch robuste, wartungsfreundliche Bauweise – **Jederzeit John Deere**



Lindenberg Anlagen GmbH
Hoffnungsthaler Strasse 41
51491 Overath
Telefon: 02204 / 48103-159
Telefax: 02204 / 48103-164
E-Mail: Frank.Kempe@lindenberg-anlagen.de
Internet: www.lindenberg-anlagen.de



Anzeige



Anzeige



punkt der offiziellen Jungfernfahrt: Für den Kurs „Rhein Panorama“ machte sich die A-Rosa Silva am 03. Juli auf den Weg nach Basel.

Ursprünglich war die Taufe bereits für den 14. Juni vorgesehen, die Fertigstellung des Schiffes in der Neptun-Werft in Rostock-Warnemünde

verzögerte sich jedoch auf Grund der Witterungssituation zu Beginn des Jahres.

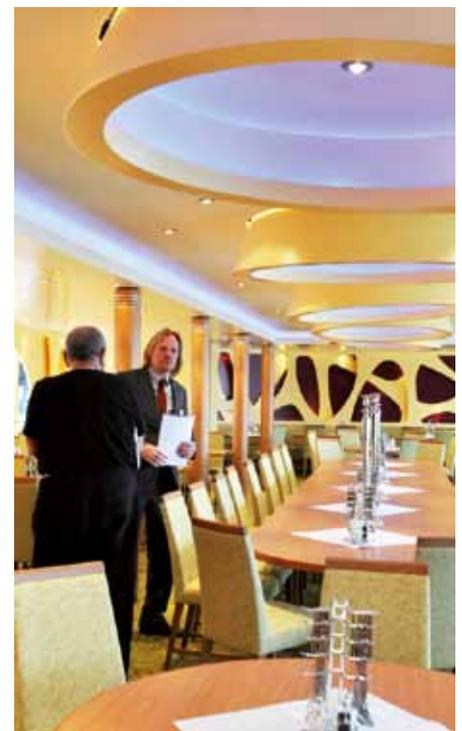
Die A-Rosa Silva ist als neuer Schiffstyp vor allem für längere Reisen, die so genannten „Grand Tours“ ab 10 Tagen geeignet. Durch ihre spezielle Bauart mit 2,5 Decks ist das Schiff optimal geeignet die beiden Fahrtgebiete Rhein und Donau zu verbinden.

Die Länge von 135 Metern und Breite von 11,4 Metern ermöglicht es, bis zu 186 Gästen an Bord Platz finden zu lassen. Sie werden von etwa 50 Crewmitgliedern umsorgt. Erstmals verfügt ein A-Rosa Flussschiff über Suiten

Flusskreuzfahrtschiff A-ROSA SILVA

Reederei:	A-ROSA Flussschiff GmbH
Werft:	Neptun Werft GmbH, Rostock-Warnemünde
Baujahr:	2011/2012
Länge:	135 m Länge
Breite:	11,4 m
Tiefgang:	1,60 m
Airdraft:	6,00 m
Technik:	Steuerhaus in Stülpdachausführung Bugstrahlruder einmal 400 kW Antriebsleistung viermal 331 kW / insgesamt 1.800 PS
Geschwindigkeit:	max. 22 km/h
Kapazität / Ausstattung:	89 Außenkabinen (14,5 qm Größe), davon 4 Juniorsuiten (21 qm) und 2 Suiten (29 qm) max. 186 Gäste
54 der Doppel-Kabinen sowie alle Juniorsuiten sind mit französischem Balkon ausgestattet. Die Suiten zusätzlich mit einem Balkon. Klimaanlage, Safe, Radio, TV, Dusche/ WC, W-LAN in öffentlichen Räumen und den Kabinen	

SPA-ROSA:	Wellness: Sanarium, Kneipp Fußbecken, Erlebnisdusche, Ruhebereich, 2 Kabinen für Massage-/Beautybehandlungen
Fitness:	Bikes, Crosstrainer, Laufband, Fitness-Check mit Trainer, Trekkingbikes für Landausflüge
Sonnendeck:	Außenpool, Dusche, Sonnensegel, Windschutz, Sonnenliegen mit Beistelltischen und Getränkeservice, Grill- und Buffetstation, Außenbar, Putting-Green, Großfigurenspielfläche
Entertainment:	individuell entwickelte Abendprogramme mit bordeigenen Entertainern und Gastkünstlern in der Lounge mit Tanzfläche und im Außengastronomiebereich
Gastronomie:	Marktrestaurant mit Buffetkonzept und Live Cooking-Stationen, Restaurant-Außenbereich, zwei Bars (Außenbar sowie Loungebar), Weinwirtschaft für ausgewählte Abende mit serviertem Menü und Weinen der Region
Sonstiges:	Bordshop



Bei A-Rosa für die Technik und Ausgestaltung der jetzt 10 Flusskreuzfahrtschiffe zuständig: Dirk Sobotka, Direktor Strategische Entwicklung

und Juniorsuiten, als Akzent zu den regulären Außenkabinen.

Weiterhin können sich die Gäste auch mit dem neuen Schiff auf die bewährte A-Rosa Qualität verlassen: Büffets mit Live-Cooking, ein Außenpool, ein Sanatorium und moderner SPA-Bereich sowie dort angebotene Beauty- und Massageanwendungen sorgen für ein entspanntes Genießen der Fahrt an Bord.

Durch das großzügig angelegte Sonnendeck, ein Café-Restaurant, die Weinwirtschaft und attraktive Ausflugsprogramme lassen sich abwechslungsreiche Stunden an Bord und Land verbringen.



Schwimmende Aussichtsplattform und neuer Ticket-Pavillon

Primus-Neubauten dienen Gästen und Mitarbeitern

Kurz vor 11 Uhr deutet noch nichts darauf hin, dass die Eröffnung der Aussichtsplattform und des neuen Ticket-Pavillons im Trockenen verlaufen würde. Unruhe bei der Geschäftsführung: Sollen die Ansprachen beengt, aber trocken auf dem Schiff – oder doch im Freien mit Regenschirmen gehalten werden? Wenige Minuten später, Stadtrat Stefan Majer erreicht den Eisernen Steg beschwingten Schrittes, öffnet sich die dunkle Wolkenfront, der Regen versiegt und auf der neuen Aussichtsplattform versammeln sich die Gäste der Eröffnungsfeier. Dr. Marie Nauheimer, Co-Geschäftsführerin der Primus-Linie, wirkt erleichtert, als sie ins Mikrofon spricht und gen Himmel blickt. „Das ist ja gerade noch einmal gut gegangen...“.

In ihrer Ansprache erinnert sie an die Idee der beiden Neubauten: „Wir wollten mit dem neuen Ticket-Pavillon und der Aussichtsplattform einen moderneren, einen zeitgemäßen Auftritt am Mainufer wagen, wir wollten unseren Kunden, den Passagieren und allen Spaziergängern mehr Komfort und Bequemlichkeit bieten und wir wollten vor allem auch für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein noch besseres und angenehmeres Arbeitsumfeld schaffen. Urteilen

Sie heute, ob uns das gelungen ist.“ Nauheimer dankte allen, die an den teilweise schwierigen Um- und Neubaumaßnahmen für deren engagierte Mitarbeit und der Stadt Frankfurt für die freundliche Kooperation, bei der diverse Dezernate und Ämter mitgewirkt hatten.

Zeitgemäßer Komfort am Eisernen Steg

Stadtrat Majer erinnerte in seiner Ansprache an den Bau des Eisernen Stegs, der vor rund 150 Jahre eröffnet wurde. Damals, so Majer, hätten die Bürger Frankfurts gegen den Willen der Stadt ihre Wünsche in Eigenregie durchgesetzt und die Fußgängerbrücke mit Anteilsscheinen finanziert. Die Bürger waren so engagiert, dass die Finanzierung bereits drei Jahre vor Plan abgeschlossen und die Brücke der Stadt übergeben werden konnte. „Ich wünsche der Primus-Linie, dass sie mit der Aussichtsplattform und dem Ticket-Pavillon viel Freude und Erfolg ha-



Der Frankfurter Stadtrat Stefan Majer (hinten), Dr. Marie Nauheimer, Co-Geschäftsführerin der Primus-Linie und Geschäftsführer Anton Nauheimer eröffnen den Anleger

Medienpartner der SMM 2012 in Hamburg

www.schiffahrt-online.de

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Nutzen Sie unsere Verbreitung auf der größten Schiffbaumesse der Welt für Ihre Werbung!

Michael Spahn, Tel. 06131 / 62 74 626 (für Deutschland) und Peter Baumgartner, Tel. +43 (0)664 263 43 62 (für Österreich) beraten Sie gerne.

ben wird. Besonders freut mich, dass das Familienunternehmen nun mit der Tochter Marie bereits in die fünfte Unternehmergeneration geht. Ich bin überzeugt davon, dass sich die Primus-Mitarbeiter, die Gäste der Primus-Linie und alle, die hier am Mainufer spazieren gehen, die neuen Einrichtungen gerne nutzen werden – erst recht, wenn in absehbarer Zeit auch die öffentlichen Toiletten in Betrieb gehen werden.“

Der Zeitpunkt für die öffentlichen Toilettenanlagen ist allerdings noch nicht absehbar, denn der Anschluss an das Abwassersystem gestaltet sich durch immer wieder eindringendes Grundwasser schwierig. „Wegen dieser Gründe kann ich über den Zeitpunkt der Inbetriebnahme im Moment nichts sagen“, so Dr. Marie Nauheimer.

Regen Zulaufs erfreute sich die neue Aussichtsplattform von denjenigen, die sich nach der Wetterbesserung spontan für einen Besuch bei der Primus-Linie entschieden hatten. Sie konnten ihr Glück beim Glücksrad auf die Probe stellen und dort beispielsweise Karten für das „Riversight Dinner“, der kulinarischen 5-Gänge-Kreuzfahrt der Primus-Linie gewinnen. Zudem kosteten die Rundfahrten im Frankfurter Stadtgebiet, zum Beispiel mit dem neuen Schiff der Primus-Linie, der Maria Sibylla Merian, nur die Hälfte des üblichen Fahrtpreises. Die ganz jungen Besucher freuten sich über das Schmink-Atelier auf der schwimmenden Aussichtsplattform und die Ballon-Werkstatt, wo sich allerlei bizarre Ballon-Figuren modellieren ließen. Mit einem Teil der Erlöse dieses

Samstags unterstützt die Primus-Linie das soziale Projekt „Schulfit“ im Gallus.

Vorteile der Primus-Neubauten

Der neue Karten-Pavillon und die schwimmende Plattform bieten gleich mehrere Vorteile: Zunächst einmal ist nun der Blick vom Römer auf den Main frei, weil das alte Ticketbüro abgerissen und der neue Ticket-Pavillon nach Osten versetzt wurde. Er rückt damit etwas vom Eisernen Steg weg. Das trägt zu einem schöneren städtebaulichen Ensemble am Mainkai/ Eiserner Steg bei und macht das Mainufer noch attraktiver. Der Pavillon selbst hat eine Fläche von etwa 27 Quadratmetern, beherbergt alle notwendigen Funktionen für den Ticketverkauf und gewährt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beim Ticketverkauf eine sehr viel bequemere Arbeitsumgebung. Die Planung des Ticket-Pavillons hat das Büro RKW Architektur + Städtebau, Düsseldorf, realisiert.

Mehr Annehmlichkeiten auch für die Passagiere der Primus-Linie: Sie können von der schwimmenden Plattform aus besser ein- und vom ankommenden Schiff aus besser aussteigen. Auf der Plattform gibt es ein Open-air-Bistro mit kleiner Küche und Getränkeauschank nebst Sitzgelegenheiten, die das Warten angenehm verkürzen. Außerdem können auch Spaziergänger, die nicht mit dem Schiff fahren, bei einer Tasse Kaffee gemütlich das An- und Ablegen der Schiffe und das Treiben auf dem Main betrachten.

Die schwimmende Aussichtsplattform der Primus-Linie misst 29 Meter Länge, sieben

Meter Breite und bietet 70 Sitzplätze. Zugelassen ist sie für maximal 300 Personen. Das kleine Bistro bietet Speisen und Getränke an, darunter unterschiedliche Kaffeesorten, Kaltgetränke, echtes italienisches Eis, Würstchen und Mini-Quiches.

Der „lebende Ponton“ – Plattform gleicht Schwankungen aus

Die Aussichtsplattform ist an sogenannten Dalben befestigt, das sind Stahlpfähle an den Kopfenden der Plattform, die mehr als vier Meter tief im Flussgrund befestigt sind. Sie sorgen für die horizontale Stabilität. In der Vertikalen passt sich die Aussichtsplattform an die Wasserhöhe an und gleicht unterschiedliche Wasserstände aus.

Zusätzlich sorgt ein Auftriebskeil dafür, dass die Aussichtsplattform auch bei hohem Besucheraufkommen waagrecht auf dem Wasser liegt. Bei dieser Konstruktion spricht man davon, dass der „Ponton lebt“. Sie bewirkt nämlich, dass Gäste nach dem Verlassen des Schiffs nicht unmittelbar auf festem Boden stehen. Das Gefühl des leichten Schwankens beim Betreten des festen Bodens, das der Körper von der Schiffsreise praktisch mitnimmt, bleibt so aus.

Der Ponton sorgt also für einen angenehmen Übergang vom Schiff aufs Festland. Die statische Planung des Pontons hat das Ingenieurbüro Schumacher aus Bornheim übernommen, gebaut wurde er von Stahlbau Müller, Oberwinter/Rhein. Design, Planungsdurchführung und Möblierung stammen vom Büro RKW Architektur + Städtebau, Düsseldorf. ■



Der neue Anleger ist zugleich Aussichtsplattform zum „Schiffchen kucken“.

Fotos: Primus Linie / Stefan Wildhirt

Starke Zahlen beim Gütertransport auf dem Neckar 500.000 Tonnen mehr als 2011

Im ersten Halbjahr 2012 wurden auf dem Neckar 3,7 Mio. Tonnen an Gütern befördert. Dies entspricht einer Transportzunahme von rd. 15 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Insgesamt wurden von Januar bis Ende Juni an der Schleuse in Mannheim / Feudenheim 3666 Schiffe gezählt.

2,4 Mio. Tonnen wurden vom Rhein zu den Umschlagstellen am Neckar und zu den Häfen Heilbronn, Stuttgart und Plochingen transportiert. In der umgekehrten Richtung, also aus der Neckarregion zum Rhein, waren es 1,3 Mio. Tonnen.

Der Amtsleiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Heidelberg, Jörg Huber, er-

läutert die Halbjahresbilanz: „Hauptgüter auf dem Neckar sind Baustoffe, Salz, Mineralische Brennstoffe, Düngemittel und Schrott. Zunehmende Bedeutung hat der

Containerverkehr auf dem Neckar. Hier wurden zum Halbjahr 10.700 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) mit Schiffen zwischen dem Hafen Stuttgart und den Häfen Antwerpen und Rotterdam transportiert. Mit der Inbetriebnahme des Containerterminals im Hafen Heilbronn zum Ende des Monats wird weiteres Potential im Containerverkehr auf dem Neckar eröffnet.“



Neckarfrachter „Heiner Krieger“ bei der Einfahrt in die Schleuse Guttenbach

Anzeige

Wir können nicht
übers Wasser gehen.
Aber erstklassig
damit umgehen.

Der Umgang mit dem
Element Wasser braucht
keine Wunder – sondern
Know-how, Kreativität
und Erfahrung.

Innerhalb des Hülskens-Firmenverbandes ist **Hülskens Wasserbau** der Experte für wasserbauliche Herausforderungen. Mit modernster Technik und innovativen Verfahren realisieren wir selbst anspruchsvolle **Großprojekte im Wasser- und Hafenbau**. Zuverlässig. Termnsicher. Fachgerecht. Kein Wunder also, das Hülskens Wasserbau zu den **führenden Unternehmen der Branche** zählt.

Dükerbau • Rammarbeiten • Spundwandaarbeiten •
Nassbaggerarbeiten • Hydrographie • Geschiebe-
management • Ufersanierung • Spezialtechniken

 **HÜLSKENS**
WASSERBAU

www.huelskens-wasserbau.de

Hülskens Wasserbau baut mit der niederländischen Firma van den Herik die Sohlstabilisierung Spijk

Zweiländer-Hilfe für den Rhein

Die Arbeiten für das erste deutsch-niederländische Wasserbauprojekt am unteren Niederrhein und am Boven-Rijn beginnen. Die beiden Länder investieren insgesamt 24 Millionen Euro. Nach intensiver und optimaler Vorbereitung geht nun die Sohlstabilisierung Spijk an den Start. Dafür arbeiten das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg Rhein und Rijkswaterstaat die niederländische Wasserstraßenverwaltung erstmals zusammen. Der Clou: Die Deutschen bauen auf der niederländischen Seite, die Niederländer später auf der deutschen. Mehr nachbarschaftliches Miteinander geht nicht.

Ort des Geschehens ist Spijk, das rund fünf Kilometer rheinabwärts von Emmerich (D) und zwei Kilometer oberhalb von Lobith (NL) liegt. Hier verläuft die Staatsgrenze zwischen den beiden Ländern auf einer Länge von etwa acht Kilometern mitten im Fluss. Der Rhein braucht Hilfe von Menschenhand. Bedingt durch eine andauernde Erosion

gräbt er sich in diesem Gebiet immer tiefer in sein Bett. Das wirkt sich nachteilig für die Binnenschifffahrt aus. Die Fahrrinnenbreite und -tiefe nimmt ab. Die Binnenschiffe können dann nicht mehr so viel Ladung aufnehmen. Der Wasserspiegel sinkt und der Grundwasserspiegel passt sich an. Deshalb droht die Austrocknung von Landflächen direkt am Ufer. Bei höheren Wasserständen verlässt der Rhein schneller sein Bett und die Überschwemmungsgefahr steigt.

Um nachhaltig und im Einklang mit der Natur zu verhindern, dass sich das muldenförmige Flussbett in eine schmale, tiefe Rinne verwandelt, wird jetzt zunächst die Rheinsohle bei Spijk in mehreren Bauabschnitten stabilisiert. Die teilweise bis zu 5 m tiefen Locher im Flussbett, Kolke genannt, werden mit insgesamt 454.000 t Wasserbausteinen aufgefüllt. Rund 200 Schiffladungen sind nötig, um die gesamte Ladung Basalt und Kalksteine aus europäischen Steinbrüchen zur Baustelle zu bringen. Damit das Gestein

exakt und passgenau auf dem Grund verteilt wird, kommen neben anderen Maschinen, Navigationsgeräte zum Einsatz.

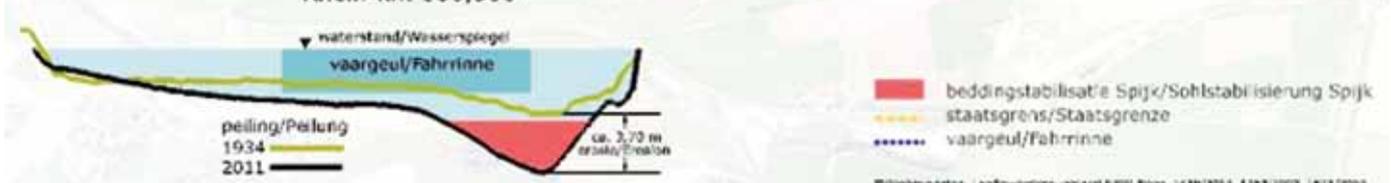
Während für die Sohlstabilisierung auf niederländischer Seite das WSA Duisburg-Rhein zuständig ist, wird die niederländische Rijkswaterstaat nach dem Bauende auf deutscher Rheinseite die „Geschiebezugabe Lobith“ übernehmen.

Im gemeinsamen Grenzabschnitt führt der Rhein weniger Geschiebe, d. h. Sand und Kies mit sich, als er eigentlich transportieren kann. Also bedient er sich ständig im eigenen Flussbett, was zur weiteren Absenkung der Sohle führt. Die niederländischen Experten werden die Zugabe von Ersatzmaterial gewährleisten.

Das außergewöhnliche grenzüberschreitende Bauprojekt lassen sich beide Staaten einiges kosten. Sie zahlen jeweils rund 12 Mio. €, damit der Rhein auf beiden Uferseiten wieder ins Lot kommt. ■



Rhein-km 860,500





Die Umkehrung der Verhältnisse

*Schwesteru und Brüder im Herru,
werte Vereinskaueraden und Fahreusleute!*

Sie kennen meine These, dass sich durch Jesus Christus die Verhältnisse dieser Welt umgekehrt haben. Nämlich die Verhältnisse unserer menschlichen Beziehungen zu Gott.

Advent wie Fastenzeit sind Zeiten der intensiven Frömmigkeit und Besinnung auf unsere Beziehung zu Gott, unserem Schöpfer; und darum lohnt es sich sicherlich, auch wieder einmal über die Grundlage dieser Beziehung, die Grundlage unseres Glaubens nachzudenken, scheinen doch Glaube und Kirchlichkeit in unserer Zeit und Gesellschaft einfach zu verdunsten.

Grundgelegt wird doch unser Glaube – jedenfalls bei den Meisten von uns – als wir kleine Kinder waren durch die Taufe. Wir empfangen sie als Säuglinge, Eltern und Paten standen stellvertretend für uns ein und versprochen, das Glaubensleben, das durch die Taufe begründet wird, zu pflegen und zu entwickeln. Da wird schon eine Spannung deutlich: ich sage gerne: „Mein Glaube – oder „Unser Glaube“. Dabei ist es eine Lebenshaltung, die ich mir aneignen soll und dem Versprechen nach auch will, aber sie ist von Christus begründet und geschenkt. Nicht ich, sondern ER ist der Handelnde. Er ordnet die Beziehung des Menschen zu Gott, und diese Beziehung – egal ob gut oder schlecht – gehört zum menschlichen Wesen. Sie wird von Christus begründet in der Taufe, aber ich als Täufling habe sie mit wachsender Vernunft zu pflegen und zu leben. Oder hätte sie zu leben und zu pflegen, aber welche Eltern bzw. Paten können das heute noch: Immer weniger, ich erinnere nur an die heute oft anzutreffende Einstellung: mein Kind soll später selbst über seinen Glauben entscheiden. Ja, wie kann das Kind entscheiden, wenn es

keinen Glauben hat, weil der Samen nicht zum Keimen gebracht wurde. Nicht wir nehmen uns den Glauben, sondern Christus schenkt den Samen, die Fähigkeit zum Glauben, diese Fähigkeit, die der Täufling dann im späteren Leben selber weiter zu entwickeln hat.

Dennoch, auch wenn dies für die Erwachsenentaufe spricht, ist die Taufe des Kleinkinds sinnvoll, wenn Eltern, Paten und Umwelt für das Kind stellvertretend eintreten: Schenkt doch der Glaube Lebenskraft, Lebenshilfe, und wir gönnen jedem neuen Menschenkind alle Hilfen zum Leben. Und wie die Beziehung des Kindes zu den Eltern und Mitmenschen wichtig ist, ist es auch die Beziehung zu Gott, unserem himmlischen Vater. Aber diese Beziehung ist nicht menschlichen Ursprungs, sondern sie entspringt der Liebe Christi zum Vater und zu uns Menschen.

Darauf spricht auch der Apostel Petrus an, wenn er sagt, dass die Taufe nicht dazu dient, Schmutz vom Leib zu entfernen, sondern sie sei eine Bitte an Gott: Nämlich die Bitte Christi, uns, den Täuflingen, Kraft zum Leben zu schenken. Und so kehrt das Wasser der Taufe – dieses Bild der Lebensquelle – das Wasser der Sintflut um: Das Wasser ist nicht mehr Bild der Todesnacht und des Chaos, sondern des Lebens und der alles dem Leben zuordnenden Liebe Gottes.

Wie das Kreuz, das Marterinstrument Christi, für uns Zeichen seines Sieges über Tod und Sünde geworden ist.



Pietro Perugino· ital. Maler der Renaissance
Taufe Christi (Battesimo di Cristo)
um 1498/1500 auf Olivenholz
Kunsthistorisches Museum Wien
Quelle: Wikipedia

Das Geschenk Jesu Christi – unsere Lebensaufgabe. So bedeutet uns die Taufe, was sie uns schenkt: im Schöpfungsakt der Taufe schenkt uns der dreifaltige Gott neues Leben in der Gemeinschaft mit Gott – eine neue Situation für uns Menschen, vergleichbar nur mit der Situation Adams im Paradies vor dem Sündenfall: die Vertrautheit, die Gemeinschaft mit Gott.

Erst diese neue Gemeinschaft erlaubt uns, Jesus Christus als unseren Bruder zu betrachten und Gott als unseren Vater anzusprechen. Der Mensch, der die Taufe empfängt, erhält eine neue Lebensdimension oder Lebensqualität. Von nun an kann er Gemeinschaft pflegen nicht nur von Mensch zu Mensch, sondern ebenso Gemeinschaft pflegen mit Christus, mit Gott; ja, wir dürfen ihn als Vater ansprechen im Gebet des Herrn.

Nun geschieht die Taufe aber in unserem ganz irdischen Leben, und es fragt sich, wie sich da dieses Geschenk des Ewigen Lebens verdeutlicht bzw. zeigt. Wir Menschen empfangen das Sakrament der Taufe, und so müssen wir Menschen auch schon zeigen, welche Folgen sie für unser Leben schon auf dieser Erde hat. Wir verdeutlichen das Geschenk der Taufe, der neuen Gemeinschaft mit Christus im Aufbau einer Gemeinschaft hier auf Erden: Wir pflegen – so hat es sich in der Kirchengeschichte entwickelt – diese Gemeinschaft in der Versammlung der Getauften, in der Kirche. Da uns die Taufe Ewiges Leben schenkt, gedenken wir besonders des Ewigen Lebens unseres Herrn Jesus Christus, der am 1. Tag der Woche von den Toten auferstanden ist und feiern seinen Tod und seine Auferstehung am 1. Tag der Woche, dem Sonntag, in der kirchlichen Versammlung, die zugleich eine äußerst weltliche Versammlung von Menschen ist. Wir feiern den Sonntagsgottesdienst. Damit wir Zeit für diesen Gottesdienst haben; damit wir erleben, dass im Himmel nicht der Fluch der Arbeit gilt, ist in unserer Gesellschaft der Sonntag ein Feiertag und weitgehend arbeitsfrei geworden.

Wie Geburtstagsgeschenke uns den Tag unserer Geburt bewußt machen, soll uns das Geschenk des Feiertages den Anfang unseres Gnadenlebens bewußt machen – wir müssen es nur tun. Und das ist die Crux, die Schwierigkeit unserer kirchlichen Situation heute in Deutschland: Wir machen uns das Geschenk des Sonntages, des Feiertages nicht mehr bewußt und verzichten oft zu leichtsinnig auf die Feier

der durch die Taufe möglichen Gemeinschaft mit Gott und unseren Mitmenschen. Wir vergessen die Salbung mit Chrisam, die uns Anteil schenkt an der königlichen und priesterlichen Würde Christi und damit zugleich unsere eigene Würde als Christen.

Die Folge: Der Tempel Gottes in dieser Welt, die Kirche, verliert an lebendigen Bausteinen. Ohne Christus, ohne die Christen bleibt von der Kirche nur eine sehr weltliche Organisation. Wir machen unsere Gemeinschaft mit Gott in Christus hohl und zu einem rein innerweltlichen Geschäft, ähnlich den Händlern in der Bibel, die Jesus aus den Tempel vertreibt.

Wie sehr die Behauptung: „In Jesus Christus und seiner Menschwerdung hat Gott die Verhältnisse dieser Welt umgekehrt“ nicht nur Arbeitshypothese ist, sondern Wirklichkeit, das beweisen nicht nur die evangelischen Kirchen in Deutschland, die in diesem Jahr besonders das Sakrament der Taufe in die Mitte ihrer Betrachtungen stellen. Das belegt nicht nur die Tatsache, dass das Taufsakrament alle christlichen Kirchen verbindet. Es ist auch ein Hinweis dafür, dass die Taufe die Voraussetzung, die Befähigung für den Empfang der anderen Sakramente ist. Ein Vergleich:

Der Hauptgewinn wird am Anfang des Wettbewerbs ausgeschüttet – die Gemeinschaft mit Christus. Und nicht wie bei unseren staatlichen Lotterien am Ende, als abschließender Höhepunkt.

Sehr aufschlußreich sind mir dafür der Ablauf des Taufgottesdienstes, die einzelnen Taufriten, die das geistliche Geschehen materiell deuten, und die deutenden, erklärenden und verkündigenden Gebete; besonders aber das Evangelium „Gott hat seinen Sohn nicht in die Welt gesandt, damit er die Welt richtet, sondern damit die Welt durch ihn gerettet wird. (Joh. 3,17).“

Und diese Rettung geschieht, sehr individuell, jeweils und vorzüglich durch das Taufsakrament: Durch die Taufe erhält der Täu-



Taufbecken · St. Maximilian-Kirche Ruhrort

Sandstein, aus den Baujahren der Kirche.

1969 mit neuer Abdeckung versehen.

Entwurf und Ausführung: Franke · Kevelaer

Darstellung des himmlischen Jerusalem.

Palisanderholz mit Kupferblech beschlagen.

Emaillier-Mosaik und Bergkristall

Foto: © Heinz Wollhöfer



Taufschale der ev.Kirchengemeinde Ruhrort

Ein Geschenk der Ruhrorter Konfirmanden im Jahre 1875.

**„Ich taufe Euch mit Wasser,
Er aber wird Euch mit dem
heiligen Geist taufen.“**

Quelle: »500 Jahre Kirche in Ruhrort«

Herausgeber:

Kath. Kirchengemeinde St. Maximilian Ruhrort
Ev. Kirchengemeinde Ruhrort (1989)

ling geradezu bedingungslos Gemeinschaft, Leben mit Jesus Christus, die einzige Bedingung ist sein Glaube, sein Vertrauen in Christus. Da wird keine alte Schuld aufgerechnet, nichts nachgekartet oder gestraft bzw. gerächt; der Täufling erhält Leben, Gemeinschaft mit dem Gottessohn. Zeichen dieses neuen Lebens, dieses neuen Anfangs ist das Wasser, das zur Quelle wird und deren Wasser in das Ewige Leben strömt. Hier wird der Wunsch so vieler Erwachsener erfüllt, noch einmal ganz neu anfangen zu dürfen.

Zeichen dieses Neuanfangs ist das weiße Taufkleid, das ohne Fleck und Makel das neue Leben versinnbildlicht bzw. als Kleid aussagt: Der getaufte Mensch ist ein neuer Mensch, weil er Christus angezogen hat. Und darum hat er auch eine neue Aufgabe: die Welt zu heiligen für Jesus Christus.

Hilfe für die Richtungweisung dieses neuen Lebens ist dem Täufling die Taufkerze, die in die Finsternis dieser Welt leuchtet und damit auch den Lebensweg des Täuflings erleuchtet, damit er sein Lebensziel, die Gemeinschaft mit Christus nicht verliert. Hilfe für diesen Lebensweg soll ihm sein die Salbung mit Chrisam, die Anteilnahme an der priesterlichen Würde Jesu Christi, die hilft, die Schwierigkeiten auf diesem Weg, die Sünden, zu meiden oder zu überwinden.

So dient meiner Meinung nach der Sonntagsgottesdienst nicht primär der Überwindung von Schuld und Sünde wie ein Bußgottesdienst, oder dem Aufbau der irdischen Kirchengemeinde, sondern dem Aufbau des Leibes Christi, der Heiligung der Welt: denn im Vollzug der Taufe ist doch das Jüngste Gericht, die endgültige Abrechnung Gottes über den Wert dieses Lebens schon geschehen. Mit der Taufe ist das Alte schon vergangen, und es gilt die neue Wirklichkeit in Christus, die Heiligung der Welt, die Erlösung der gesamten Schöpfung.

Denn:

Gott hat seinen Sohn nicht in die Welt gesandt, damit er die Welt richtet, sondern damit die Welt durch ihn gerettet wird. Und daran darf jeder Getaufte teilhaben und teilnehmen, wir sind berufen zum Guten. Berufen zum Guten, das bedeutet, wir müssen auch nachdenken über das Sakrament der Firmung. Gilt die Firmung doch gemeinhin als Vollendung der Taufe. Ob das stimmt, sei dahingestellt, denn die Taufe ist ein Sakrament, d. h. ein Heilshandeln Gottes, das uns genügen müsste. Genügen müsste, hätten sich nicht auch ein paar menschliche Züge eingeschlichen.

In unseren Landen war und ist es üblich, das Kleinkind zu taufen im Vertrauen auf das stellvertretende Ja zu Jesus Christus durch die Familie, durch die Erwachsenen im Umfeld des Kindes. Die Taufe setzt aber das persönliche Bekenntnis des Täuflings zu Gott voraus, wie es ja dann auch in der Firmung geschieht: In sofern kann man die Taufe auch betrachten als ein Initiationsritus, bei dem ein neuer Mensch von den anderen Menschen angenommen wird und einen Namen erhält. Beim Firmsakrament bekennt der Firmling selbst seinen Glauben, und für die – heute ca. 15 bis 18 Jahre alten – Firmlinge ist es wieder ein Aufnahme-ritus, aber nun in die Gesellschaft der Erwachsenen; derer, die Verantwortung für die Gemeinschaft und Gesellschaft tragen und sie mitgestalten. Und für diese Aufgabe sollen den Firmling rüsten die Gaben des HL. Geistes, ist es doch eine sehr verantwortungsvolle und umfassende Berufung. Somit ist die Firmung – als Vollendung des Taufsakramentes – anzusehen wie die Volljährigkeit im staatlichen Leben: er gehört nun zur Gemeinde der Erwachsenen und hat – hoffentlich – den in der Taufe übernommenen, geschenkten Glauben nun sich selbst angeeignet.

Katecheten sprechen von der Firmung

als dem Führerschein fürs Leben. ‚Firmung‘ befähigt also, besser und, erfolgreicher der Macht des Bösen zu widerstehen, eben die Ordnungsstrukturen Gottes für die Schöpfung besser in die Ordnungsstrukturen für das eigene Leben einzugliedern und somit das Leben der Kirche, der Ortsgemeinde mitzutragen und mitverantworten.

‚Firmung‘ bedeutet damit auch, den Heiligungswillen Gottes für die ganze Welt in dieser Welt spürbar und sichtbar zu machen, die Liebe Gottes zur Welt in dieser Welt durch die Nächstenliebe sichtbar werden zu lassen.

Im Sakrament der Firmung sichert Gott nicht nur den durch die Sünde gefährdeten kindlichen Glauben ab, sie macht auch den Gefirmten mitverantwortlich für den Glauben des Mitmenschen, fordert also das Bekenntnis heraus, und zwar über die Texte der im Gebetbuch abgedruckten Glaubensbekenntnisse, die ja vorzüglich Glaubensschwierigkeiten der Gemeinden aus dem 2./3. Jahrhundert behandeln.

Diesen notwendigen Mut zum Bekenntnis, zum ritterlichen Handeln deutet der Wangenstreich durch den Bischof an; die Berufung zum priesterlichen Handeln – zur Nächstenliebe und zum Verkünden – die Salbung mit Chrisam. Und Beides ist nötig für die Gestaltung des Gottesdienstes in der Gemeinde, eben die vornehmste Berufung durch die Firmung: die Gestaltung des Gotteslobes in dieser Welt, der eigentlichen Berufung der Kirche, die gegliedert ist in Caritas, Mission und Diakonie.

*Soll der Täufling vornehmlich annehmen:
das Geschenk des Glaubens, der Gemeinschaft mit Jesus Christus;
dann soll der Firmling vornehmlich abgeben:
mitteilen von seinem Glauben, seiner Liebe, seiner Tatkraft.*

Werner Paquet · Schifferseelsorger

Impressum

Arbeitsstelle der
Katholischen
Binnenschifferseelsorge
„ORDER“
Zwischen Strom und Kai

Herausgeber und Verleger:

**Kath. Schifferseelsorge
47119 Duisburg-Ruhrort
Fabrikstraße 16**

Telefon: (0203) 82973

Telefax: (0203) 81792

E-Mail: nikolausig@googlemail.com

Redaktion:

Pastor Werner Paquet · Schifferseelsorger

**Volksbank Rhein-Ruhr eG,
Konto-Nr: 531 506 1222,
BLZ 350 603 86**

An dieser Stelle danken wir allen, die die »Order« mit Bild- und Wortbeiträgen sowie ideell unterstützen.

Die Redaktion bittet um rechtzeitige Angabe von Terminen!

**Redaktionsschluss für die
„ORDER“ IV/2012, 10. September 2012**

R.I.P.

Lass fahren wer da will,
wir liegen vor Anker, still.

Nach kurzer schwerer Krankheit

verstarb am 23. April 2012

Kapitän

Peter Haas.



Im Jahr 2005 zur Verabschiedung aus dem Berufsleben berichtet Manuel Reiss von der NRZ, am 14. März, im Duisburger Teil über Peter Haas:

Kapitän Haas geht an Land VERABSCHIEDUNG/Leiter Peter Haas verlässt sein Schulschiff „Rhein“, geht in Rente und zieht nach 48 Jahren wieder in ein auf solidem Grund stehendes Haus.

Wenn Peter Haas nächstes Wochenende in sein Elternhaus nach Bonn-Beuel zieht, wird sich sein Leben von Grund auf ändern. „Fester Boden und Tapeten sind schon ungewohnt. Aber das Wasser ist nicht weit“, sagt Haas. Die letzten 48 Jahre hat er auf Schiffen gewohnt, seit 1967 lebte er als Kapitän auf dem Schulschiff „Rhein“ in Homberg. Am Samstag verabschiedete sich der 62-Jährige auf seinem Schiff mit rund 100 Gästen in die Rente – und in ein festes Heim.

Sein Arbeitgeber fand nur lobende Worte

„Sie stehen für Redlichkeit, Offenheit, Direktheit und Herzlichkeit“, stellte Wolfgang Hönnemann, Präsident des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschiffahrt, in seiner Laudatio fest. Hönnemann betonte vor allem das Erbe des Ausbilders: „Mit Ihrem pädagogischen Talent haben Sie als Fels in der Brandung viele Jugendliche hier auf dem Schiff zu Disziplin, Respekt und Toleranz erzogen.“

1957 hatte Haas seine Ausbildung zum Binnenschiffer gemacht, zehn Jahre später war er Kapitän. Dann ging er 'runter vom fahrenden Schiff, 'rauf auf 's Schulschiff: „Ich habe immer gerne gefahren, aber jungen Menschen sein Wissen zu vermitteln ist auch eine große Freude.“ Das tat Haas als Ausbilder auf seinem Schiff, war aber auch in vielen Ehrenämtern aktiv: „Das Spannendste war der Vorsitz im Prüfungsausschuss“, sagt er im Nachhinein.

Von diesem Amt aus wirkte er an der Modernisierung des Berufsbildes Binnenschiffer mit und ist zufrieden: „Das neue Berufsbild ist ein schöner Abschluss. Ich übergebe das Haus gut bestellt, jetzt ist Zeit für Jüngere“.

Nachfolger Lothar Barth übernimmt am 1. April das Steuer, Haas sitzt dann schon in seinem Bonner Garten. Hönnemann sagt dem scheidenden Kapitän keinen allzu ruhigen Ruhestand voraus: „Als Computerkenner kommen Sie bestimmt bald mit Ideen zur Verbesserung unserer Website.“ Da winkt der Neu-Pensionär ab: „Ich werd' mich meiner Frau widmen. Und wir werden reisen, mit dem Schiff.“

Mit der Wiedergabe dieses Artikels möchten auch wir noch einmal Peter Haas menschliches und ehrenamtliches Engagement würdigen. Ihm wurde noch kurz vor seinem Tod bei der Sitzung der großen Arbeitsgemeinschaft von seinem Heimatverein „Schifferverein Beuel 1862 eV“ die Ehrung mit der „Beueler Seele“ zuteil.



Der letzte Glockenschlag: Peter Haas, hier mit Etra Rosewitha, hat sich als Kapitän des Schulschiffs „Rhein“ verabschiedet. 48 Jahre hat er vornehmlich auf dem Wasser verbracht. (Foto: Volker Herold)



Foto li.: zum Artikel NRZ 14. März 2005

Foto re.: Verleihung der Beueler Seele 17. März 2012



Schiffer-Berufskolleg RHEIN

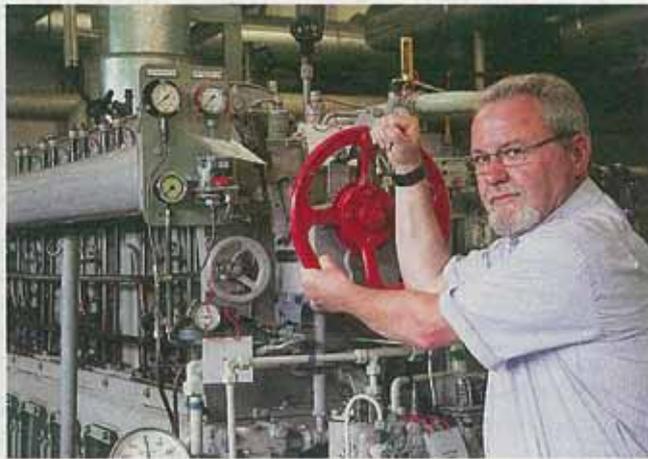
Veröffentlichung mit
freundlicher Genehmigung
durch Herrn A. Fröning



Ein Kapitän geht von Bord

Hans-Günter Portmann leitete 13 Jahre die Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Homberg

Er ist so etwas wie eine Legende in der deutschen Binnenschifffahrt: Seit 13 Jahren dirigiert Hans-Günter Portmann das Schiffer-Berufskolleg RHEIN im Duisburger Stadtteil Homberg durch die Stürme der Zeit. Und in dieser Zeit hat er mit seiner Mannschaft viel erlebt: Verloren sich Ende der 90er Jahre gerade einmal 60 Schüler pro Jahr in den Gängen, wurde inzwischen die 600er-Marke geknackt. Denn – so hat sich auch Dank des Einsatzes des Kollegiums herum gesprochen – der Beruf des Binnenschiffers bietet hervorragende Karriere-Chancen und Verdienstmöglichkeiten sowie die Faszination eines Berufes an der freien Natur. Das



Hans-Günter Portmann in seinem Element.

wiegt nicht nur nach Portmanns Meinung die manchmal gewöhnungsbedürftigen Arbeitszeiten mehr als auf. Um die Zukunftschancen seiner Absolventen noch mehr

zu steigern, hat Portmann sich dafür engagiert, dass die Absolventen wenn gewünscht auch die Fachhochschulreife ablegen können um anschließend zu studieren.

Neben den Binnenschiffern liegen Portmann auch deren Partner an Land am Herzen, die Fachkräfte für Hafenlogistik. Ein Berufsbild, das auch unter Logistikern noch weitgehend unbekannt ist. „Das ist sehr schade, weil wir in NRW mit 235 Hafenanlagen federführend in Deutschland sind.“ Auch diesen Ausbildungsgang hat er wie den Boots- und Schiffsbau in Homberg angestoßen, inzwischen betreuen im Kollegium drei ausgebildete Betriebswirte den Hafennachwuchs. Stolz ist der angehende Ruhestandler daneben auf den Flachwassersimulator „SANDRA“ der den Schülern aber auch Fortbildenden ganz neue Möglichkeiten erschließt.

Weitere Informationen zur Berufsausbildung erhalten Sie beim:

Bürgermeister-Wendel-Platz 1
47198 Duisburg
Telefon 02066-218910
Telefax 02066-218920
e-mail info@schiffer-bk.de
www.schiffer-bk.de

Schiffer-Berufskolleg RHEIN



„Kapitän“ gab das Ruder in jüngere Hände

Heinz Mainzer nach 36 Jahren als Vorsitzender des St.-Nikolaus-Schiffervereins verabschiedet

Neckargerach. (md) 36 Jahre steuerte er sicher das Vereinsschiff, nun legte er sein Amt in jüngere Hände. Heinz Mainzer wurde in der Generalversammlung des St.-Nikolaus-Schiffervereins Neckargerach zum Ehrenvorsitzenden ernannt. Nachfolger wurde Karl Lorenz. Viele Lobesworte gab es für den langjährigen Vorsitzenden des 1907 gegründeten Vereins.

Mit den drei Glockenschlägen „In Gottes Namen“ eröffnete Heinz Mainzer im Café „Lorenz“ die gut besuchte Generalversammlung des insgesamt 114 Mitglieder (darunter 37 Frauen) zählenden Vereins. Er freute sich, dass im vergangenen Jahr zwei Mitglieder neu aufgenommen wurden und mit Merten Link wieder ein „Nachwuchsschiffer“ dabei ist.

Aus dem Jahresbericht von Reinhard Link ging hervor, dass der Verein auch im 104. Jahr seines Bestehens recht aktiv

war. So beteiligte man sich am Vereins-schießen des KKS Guttenbach, war bei verschiedenen Veranstaltungen anderer Vereine dabei und hängte in der renovierten St.-Afra-Kirche eine neue Nikolaus-Fahne auf. Etwas Wehmut kam auf, als im September die letzte Bezirksversammlung des St.-Nikolaus-Schifferverbandes in Haßmersheim stattfand.

Wie Reinhard Link in dem Bericht hervorhob, stieg die Anzahl der Mitglieder unter Vereinsvorsitz von Heinz Mainzer seit 1976 von 30 bis auf zeitweise über 140 Personen. Auch ist die Mitgliedschaft im Verein längst nicht mehr an eine bestimmte Konfession gebunden, und Frauen wird schon lange nicht mehr der Beitritt verwehrt. Mainzer habe sich stark um den Aufbau der Nikolaus-Klause und die Ausstellung verschiedener Exponate verdient gemacht.

Kassier Karl Lorenz berichtete von einer stabilen Finanzlage des Vereins. Die Entlastung des Vorstands war anschließend reine Formsache.

Einstimmig wurde Karl Lorenz zum neuen Vorsitzenden gewählt. Stellvertreter ist Harald Schindler, Schriftführer bleibt kommissarisch Reinhard Link. Zu Beisitzern wurden Johanna Link, Merten Link und für Sonderaufgaben Heinz Mainzer gewählt.

„Sie haben ihr Vorstandsamt als Berufung gelebt“, lobte Präses Pfarrer Pavo Ivkic. Heinz Mainzer habe den Verein in den 36 Jahren an der Spitze geprägt, fand auch Bürgermeister Norman Link lobende Worte und nutzte die Gelegenheit, Aktuelles aus der Gemeinde zu berichten. Grußworte kamen auch von Diakon Günter Barth und Pfarrgemeinderatsvorsitzendem Ludwig Müller.

Rhein Neckarzeitung 00, 29.3.2012. GV, 30.10.2012

Sankt Nikolaus Schifferverein- Präsidium+Vorstände

Letzte bearbeitung 02.04.2012 rwl.

St. Nikolaus Schifferverein 1907			
Vorstandschafft 2012		69437 Neckargerach	
Wahl, Leitung BM Norman Link		Adresse Vorstand neu :	
Gen Versammlung, So, 18, März, 2012		Karl Lorenz, (06263) 9397	
		Drossel 7	2012
Historie Präsidium + Vorsitzende + Ehrengewächse			
	Präses:	Pfarrer Ivkic.	2008 4
	Vorsitzender:	Karl Lorenz	2012 0
	2. Vorsitzender:	Harald Schindler	2012 0
	Kassier:	dito in Personalunion.	2012 0
	Schriftführer:	N.N.	
B.a.w. kommissarisch in freier Mitarbeit:		Reinhard Link	1982 30
	Fahnenwart:	Fridolin Link	1990 22
	Beisitzende: Sonderaufg.	Heinz Mainzer	1976 36
		Johanna Link	2012 0
	Kassenprüfer	Guido Magin	1976 36
	Kassenprüfer	Bruno Link	1984 28
		Merten Link	2012 0
Vorstände			
	1907 Albert Emig	03 Jahre	
	1911 Anton Herrmann	25 Jahre	
	1936 Fridolin Link	40 Jahre	Ehrenvorsitzender 1.1.1977
	1976 Heinz Mainzer	36 Jahre	Ehrenvorsitzender 18.03.2012
	2012 Karl Lorenz		
Präsidium			
	1907 Pfarrer Strobel	3 Jahre	
	1911 Pfarrer Erler	9 Jahre	
	1920 Pfarrer Schelb	14 Jahre	
	1934 Pfarrer Henn	17 Jahre	
	1951 Pfarrer Wiehl	3 Jahre	
	1954 Pfarrer Jann	33 Jahre	
	1987 Pfarrer Wolf	2 Jahre	
	1989 Pfarrer Hemker	18 Jahre	
	2008 Pfarrer Ivkic	4 Jahre	
Ehrenmitglieder			
	2007 Werner Bell	>April 2007	Ältestes Mitglied seit 1940
	2008 Kilian Senfleber	>März 2008	Stv. Vorsitzender 1976-2008
	2008 Heinz Mainzer	>März 2008	Vorstand 1976-2012



Bild oben, von li. n. re.:
 Präses Pfarrer Ivkic, Bürgermeister Norman Link,
 1. Vorsitzender Karl Lorenz, Ehrenvorsitzender Heinz Mainzer

Bild unten, von li. n. re.:
 Bürgermeister Norman Link, ehem. Bezirksdelegierter Günter Johannes Barth, Ehrenvorsitzender Heinz Mainzer, 1. Vorsitzender Karl Lorenz, PGR-Vorsitzender Ludwig Müller, Präses Pfarrer Ivkic,



aus den Vereinen Assmannshausen

Im Schifferverein Assmannshausen haben sich bei der Jahreshauptversammlung folgende Änderungen ergeben: Zur Schriftführerin wurde Edelgard Fischer gewählt. Sie tritt damit die Nachfolge des langjährigen Schriftführers, Pfarrer Hans Jörg, an und teilte gleichzeitig mit, dass Heinz Schneider das Amt des 1. Vorsitzenden wie bisher innehat. 2. Vorsitzender wurde Willi Schäfer und zum Kassierer ernannte die Versammlung Burghard van der Lücht.

Die Redaktion gratuliert, wie auch dem St.-Nikolaus-Schifferverein Neckargerach, und wünscht den Vorständen erfolgreiches Schaffen und „Allzeit gute Fahrt – In Gottes Namen“.

Große Arbeitsgemeinschaft der Niederrheinischen Schiffervereine



Aus Anlass des 150-jährigen Bestehens richtete der „Schifferverein Beuel 1862 eV“ die diesjährige große ARGE der Niederrheinischen Schiffervereine aus. Nach Abhandlung der Regularien berichteten die zehn anwesenden Schiffervereine aus ihren Jahrestätigkeiten, wobei wieder Anregungen aus den einzelnen Veranstaltungen der Vereine aufgenommen werden konnten. Es wurde beschlossen, die nächste ARGE am 16. März 2013 in Minden abzuhalten.

Ein besonderer Höhepunkt war die Verleihung des „Beueler Seelchens“ an Kapitän Peter Haas, der es sich trotz seiner schweren Erkrankung nicht hatte nehmen lassen, an der ARGE teilzunehmen. Nach einem vorzüglichen „Sauerbraten Rheinischer Art“ ging es vom Vereinsheim des Beueler Schiffervereins noch zu einem kleinen Ausflug zur Statue des St. Johannes von Nepomuk. Die Beueler haben diesen in ein Ensemble am Rheinufer eingebunden, dass die Verbundenheit des Schiffervereins zu seinem Stadtteil deutlich macht.

Für die gelungene Veranstaltung an dieser Stelle nochmals einen herzlichen Dank an die Ausrichter und für die nächsten 150 Jahre weiterhin „Allzeit gute Fahrt – In Gottes Namen“.

hadü.

+ + + T E R M I N E + + +

- | | |
|----------------|--|
| Freitag | 17. August 2012 bis |
| Montag | 20. August 2012
Hafenfest ♦ Duisburg-Ruhrort |
| Sonntag | 30. September 2012
Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine, Bezirk II Main ♦ Dorfprozelten
9.00 Uhr
10.30 Uhr
Versammlung im „Stern“
Festhochamt, anschl. gemeinsames Essen |
| Sonntag | 20. Oktober 2012
Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine, Bezirk IV Niederrhein/Kanalgebiet ♦ Haren/Ems entfällt |
| Samstag | 27. Oktober 2012
»Ball der Schifffahrt 2012« ♦ Duisburg-Homberg
Glückauf-Halle |
| Freitag | 9. November 2012
19.30 Uhr
Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine, Bezirk IV Niederrhein/Kanalgebiet ♦ Ruhrort, Taverne im Deutschen Haus entfällt |
| Sonntag | 9. Dezember 2012
10.00 Uhr
14.00 Uhr
Schiffswallfahrt zu Ehren des Hl. Nikolaus zu Assmannshausen
Festmesse
Sammeln und Beginn der Prozession am Flaggenmast bzw. der Nikolaus-Kapelle |
| Freitag | 4. Januar 2013
Jahrtag des St.-Nikolaus-Schiffervereins ♦ Haren |
| Samstag | 12. Januar 2013
Jahrtag des St.-Nikolaus-Schiffervereins ♦ Dorfprozelten |
| Sonntag | 20. Januar 2013
Jahreshauptversammlung des St.-Nikolaus-Schiffervereins ♦ Urmitz |
| Freitag | 25. Januar 2013
Jahreshauptversammlung des St.-Nikolaus-Schiffervereins ♦ Kamp-Bornhofen |
| Sonntag | 3. März 2013
Bezirksversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine, Bezirk Mittelrhein ♦ Kamp-Bornhofen |
| Samstag | 16. März 2013
Arbeitsgemeinschaft der niederrheinischen Schiffervereine, Versammlung ♦ Minden |
| Samstag | 5. Mai 2013
Generalversammlung, Interessengemeinschaft Schiffervereine, Wallfahrt und Festmesse ♦ Kamp-Bornhofen |

Außerdem jeder 1. Montag im Monat
ab 19.00 Uhr offener Monatstreff des St.-Nikolaus-SV Ruhrort
„Taverne im Deutschen Haus“

Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Termine und nähere Einzelheiten standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

Familiennachrichten III. Quartal 2012

Assmannshausen

- 15. 7. Walter König
- 19. 7. Georg Siegel
- 26. 7. Fritz Fleck
- 18. 8. Dr. Günter Maneck
- 29. 8. Hans Jörg
- 30. 8. Dieter Eigler
- 9. 9. Jürgen Unger
- 17. 9. Helmut Strothjohann
- 19. 9. Hildegard König
- 22. 9. Werner Reischmann
- 25. 9. Willi Schneider
- 25. 9. Wolfgang Wagner
- 29. 9. Hans Altenkirch

Dorfprozelten

- 19. 7. Gerhard Huskitsch
- 19. 7. Michael Huskitsch
- 30. 7. Korbinian Brand
- 4. 8. Josef Kohl
(ehem. Bezirkspräses)
- 3. 9. Karl Heinz Lutz B. Dir. i. R.
- 7. 9. Gert Brand
- 10. 9. Walter Ullrich
- 10. 9. Günter Fuchs
- 13. 9. Egon Reinhthaler
- 24. 9. Ewald Schnellbach
- 28. 9. Philipp Müssig
- 30. 9. Manfred Neubeck
- 30. 9. Kunibert Steigerwald

SILBERNE HOCHZEIT FEIERN

- 23. 7. Corinna & Klaus Spielmann
- IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:**
- 6. 2. Hermann Seus

Erlach

- 7. 7. Gertrud Will
- 8. 7. Friedrich Völker
- 11. 7. Edmund Wolf
- 27. 7. Karl Heid
- 19. 8. Otmar Greser
- 23. 8. Gertrud Wolf
- 29. 8. Inge Heim
- 2. 9. Reinhard Greser
- 7. 9. Ingrid Brunnemer
- 13. 9. Margot Greser
- 17. 9. Herbert Zehnder
- 29. 9. Hildegard Bils

Faulbach

- 31. 7. Ottmar Lorenz
- 5. 8. Horst Weber
- 11. 8. Werner Gerhard
- 16. 8. Werner Gerhard
- 5. 9. Franz Brand
- 28. 9. Irmgard Rüd

Freudenberg

- 82 J. 1. 7. Lothar Mayer
- 87 J. 8. 7. Elisabeth Wolz
- 78 J. 31. 7. Manfred Müssig
- 66 J. 14. 8. Gerty Müssig
- 72 J. 24. 8. Ingrid Schork
- 72 J. 10. 9. Kurt Baumgärtner
- 68 J. 13. 9. Erna Röchner
- 75 J. 16. 9. Hermine Wehner
- 76 J. 17. 9. Antonia Röchner
- 92 J. 27. 9. Albert Röchner
- 77 J.
- 74 J.
- 77 J.

Greffern

- 29. 7. Manfred Gerth
- 28. 8. Oswald Lorenz
- 29. 8. Anton Friedmann
- 1. 9. Wilfried Boost
- 15. 9. Kilian Latzer
- 17. 9. Johann Hummel
- 29. 9. Rudolf Jäger
- 30. 9. Norbert Zimmermann

Haren-Ems

- 22. 8. Hermann Otten
- 25. 8. Gerhard Klene
- 28. 8. Johann Dickeboom sen.
- 29. 8. Engelbert Lohmann
- 30. 8. Heinz Held
- 1. 9. Johann Held
- 5. 9. Gerd Pinkernell
- 6. 9. Hubert Kiepe
- 9. 9. Rudolf Nüsse
- 13. 9. Rudolf Mühlenhoff
- 15. 9. Bernhard Schepers
- 15. 9. Bernhard Hoch
- 16. 9. Clemens Larink
- 18. 9. Wilhelm Wessels
- 23. 9. Gerhard Mecklenborg
- 23. 9. Johannes Mansveld
- 23. 9. Gerd Sommers
- 24. 9. Otto Schöning
- 28. 9. Hubert Riddering

Kamp-Bornhofen

- 2. 7. Heidi Helbach-Schöne
- 9. 7. Änne Querbach
- 15. 7. Reinhold Salzig
- 17. 7. Werner Proff
- 6. 8. Hans-Werner Schreiner
- 7. 8. Franz Heimes
- 14. 8. Peter Gras
- 16. 8. Hans Maisolle
- 24. 8. Franz-Peter Diesler
- 10. 9. Kläre Schweikert
- 10. 9. Rita Tandel
- 19. 9. Karin Reitz
- Nachtrag II. Quartal**
- 19. 3. Richard van Lack

Knetzgau

- 76 J. 11. 6. Reinhold Mergenthaler
- 83 J.
- 75 J. **Neckargerach**
- 70 J. 11. 7. Lieselotte Sans
- 70 J. 11. 7. Linus Fuchs
- 74 J. 17. 7. Luzia Zimmermann
- 89 J. 17. 7. Richard Raudenbusch
- 87 J. 22. 7. Siegfried Schulz
- 72 J. 26. 7. Maria Schauder
- 77 J. 28. 7. Heinz Mainzer
- 30. 7. Herrmann Mißbach
- 31. 7. Ottmar Lorenz
- 10. 8. Doris Bittner
- 10. 8. Karl Maier
- 20. 8. Irmtraud Lauber
- 23. 8. Kilian Link
- 25. 8. Edelgard Schenk
- 28. 8. Ewald Martin
- 30. 8. Peter Kirchesch
- 1. 9. Ottilie Gramlich
- 1. 9. Alfons Jörg
- 13. 9. Guido Magin
- 14. 9. Erwin Fuchs
- 17. 9. Erika Schulz
- 18. 9. Christa Lenz
- 21. 9. Heinz Frühauf
- 22. 9. Fridolin Link
- 23. 9. Anton Fuchs
- 25. 9. Margit Brauch
- 28. 9. Hildegard Raudenbusch
- 24. 9. Birgit Lorenz
- 71 J.
- 74 J.
- 77 J.
- 79 J.
- 82 J.
- 58 J.

68 J.

74 J.

88 J.

70 J.

66 J.

78 J.

73 J.

63 J.

84 J.

77 J.

82 J.

79 J.

85 J.

71 J.

72 J.

71 J.

85 J.

81 J.

71 J.

71 J.

85 J.

81 J.

71 J.

90 J.

85 J.

73 J.

74 J.

91 J.

77 J.

65 J.

93 J.

71 J.

74 J.

74 J.

71 J.

71 J.

64 J.

66 J.

89 J.

89 J.

74 J.

60 J.

Urmitz

- 60 J. 3. 7. Manfred Kessler
- 6. 7. Stefan Wolf
- 10. 7. Norbert Bahl
- 23. 7. Magdalene Ehlich
- 25. 7. Annerose Schilkewitz
- 3. 9. Torsten Koch
- 22. 9. Horst Ungerbiel
- SILBERNE HOCHZEIT FEIERN**
- 78 J. 28. 8. Jutta & Harald Bischoff
- 100 J. **Nachtrag II. Quartal**
- 78 J. 29. 4. Erika Stempel
- 75 J. 2. 6. Hilde Göttker
- 63 J. 25. 5. Egon Winter
- 69 J. **GOLDENE HOCHZEIT FEIERTEN**
- 70 J. 1. 5. Marianne & Peter Ramberger
- 77 J. 14. 6. Marianne & Willi Frings
- 69 J. **SILBERNE HOCHZEIT FEIERTEN**
- 76 J. 25. 5. Heike & Egon Winter
- 73 J. **Wellmich-Ehrenthal**
- 67 J. 7. 7. Margret Pantzlaff
- 88 J. 9. 7. Sebastian Adler
- 70 J. 15. 7. Dorothea v. Vlijmen
- 77 J. 24. 7. Alfons Daum
- 74 J. 11. 8. Wolfgang Jacoby
- 79 J. 14. 9. Ria Spitzlay
- 64 J. 19. 9. Horst Pantzlaff
- 71 J.
- 74 J.
- 77 J.
- 79 J.
- 82 J.
- 58 J.

60 J.

60 J.

50 J.

60 J.

70 J.

40 J.

80 J.

78 J.

70 J.

63 J.

69 J.

70 J.

77 J.

69 J.

76 J.

73 J.

67 J.

88 J.

70 J.

77 J.

74 J.

79 J.

64 J.

71 J.

74 J.

77 J.

79 J.

82 J.

58 J.

56 J.

86 J.

86 J.

56 J.

54 J.

57 J.

69 J.

61 J.

57 J.

69 J.

45 J.

65 J.

59 J.

52 J.

74 J.

91 J.

81 J.

50 J.

75 J.

69 J.

76 J.

»MS Fiducia«



Hier wollen wir gratulieren, Anteil nehmen und informieren.

Wir bitten um Nachsicht, sollten wir jemanden vergessen haben. Bitte benachrichtigen Sie uns und wir werden uns (ver)bessern.

Senden Sie Ihre Familiennachrichten an:

nikolausig@googlemail.com

12-mal jährlich

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

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 _____

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.binnenschifffahrtsmuseum.de