



Auch, wenn die Wellen hochschlagen:
Wir sind Ihr verlässlicher und lang-
jähriger Partner der Binnenschifffahrt!

esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.



www.esa-allianz.de

esa

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Nur € 54,- für 12 Ausgaben jährlich!

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684,
telefonisch unter +49 (0)211-383683, per E-Mail an f.barg@schifffahrts-magazin.de

Friedbert Barg Verlag, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Ja, ich möchte das Schifffahrts-Magazin als Printausgabe im Jahresabonnement 12 x jährlich zum Preis von € 54,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 69,- inkl. Versand) beziehen. Ich kann das Abonnement bis 6 Wochen vor dem Ende des Berechnungszeitraumes abbestellen.

Firma/Name, Vorname _____

Straße, Nr. / Postfach _____

PLZ, Ort, Land _____

E-Mail _____

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen beim Friedbert Barg Verlag, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich (auch per Fax oder E-Mail) widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

Ich bezahle per Rechnung. Ich bezahle über PayPal an f.barg@schifffahrts-magazin.de

Datum, Unterschrift _____

Unser Thema ist die Schifffahrt, ..



.. da wissen wir, worüber wir schreiben.



Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur

Da bringt die Gewerkschaft Verdi in brutalster Manier die Existenz vieler Schifferfamilien in Gefahr - und schert sich einen feuchten Kehricht darum.

„Wir machen Schifffahrt möglich“ ist Verhöhnung der Binnenschiffer

Was da während der letzten Wochen auf Teilen der deutschen Wasserstraßen und insbesondere im Bereich der Schleusen in den Kanalnetzen abläuft, ist schon fast nicht mehr mit Worten zu beschreiben, - zu erklären sowieso nicht.

Da bringt eine Gewerkschaft in brutalster Manier die Existenz vieler Schifferfamilien in Gefahr und schert sich einen feuchten Kehricht darum.

Es ist rätselhaft, warum die Gewerkschaftsbosse diesen Streik so gnadenlos durchziehen, denn sie haben doch bereits alle möglichen Zusicherungen aus den zuständigen Bundesministerien.

Und die Streikenden, die zum größten Teil aus der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung kommen, spielen - von der Gewerkschaft angetrieben - mit.

Dass sie ihre Existenz sichern wollen, kann nicht der wirkliche Grund sein, denn keiner in unserem Land ist so gut abgesichert wie diejenigen, die beim Staat arbeiten. Sie sind nicht der geringsten Gefahr ausgesetzt und können es sich sogar erlauben, zu streiken.

Im Gegensatz zu den selbstständigen Partikulieren,

die aufgrund der Streiks Verdienst- und Umsatzausfälle hinnehmen müssen und möglicherweise ihre Mitarbeiter an Bord nicht mehr bezahlen können, bekommen die streikenden WSV-Mitarbeiter ihr sicheres und festes Gehalt Monat für Monat weiter, sei es von der Gewerkschaft in Form des Streikgeldes oder - auf welche Weise auch immer - vom Staat, den sie bestreiken (sollen).

Und noch etwas tut weh: Die betroffenen Schiffer aus Deutschland und den Niederlanden müssen sich verhöhnt vorkommen, wenn eben diese Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Transparente mit der zynischen Aufschrift „Wir machen Schifffahrt möglich“ schwingen.

Das ist böse und kann nur von Leuten erdacht sein, denen das Schicksal anderer völlig gleichgültig ist.

Einige Partikuliere und Reedereien haben Klagen bei Gericht eingereicht. Es bleibt abzuwarten, ob und was die Gerichte entscheiden.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt hat bislang 94 Streikmeldung herausgegeben, es bleibt zu hoffen, dass nicht noch die 100 voll wird. ■

Anzeige

Schulungskurse



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

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

ATLAS Schifffahrt

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

Schifffahrt

- Neuss-Düsseldorfer Häfen spenden 50.000 Euro für das Schifffahrtsmuseum im Düsseldorfer Schlossturm 6
- Bundespräsident Joachim Gauck besuchte den Container Terminal Wilhelmshaven 6
- Klaus Fuß 50 Jahre bei der MSG Würzburg 6
- Anmerkungen zur Finanzierung von Binnenschiffen
Buch „Grundlagen der Schiffsfinanzierung“ neu erschienen 7
- Linke und Kommunisten bei Kundgebung in Minden
Die Gewerkschaft Verdi missbraucht WSV-Mitarbeiter für den Wahlkampf 8 - 14



Schiffstechnik

- Mehr als 2.000 Aussteller und 50.000 Fachbesucher aller Kontinente werden erwartet
SMM 2014: Programm der Superlative 15
- Neuer Dokumentensatz von Magnetrol
Energieeffizienz steuern 17
- Die Kreuzfahrtbranche investiert kräftig in Maßnahmen zum Umweltschutz
„Green Cruising“ ist zentrales Thema auf der Seatrade Europe in Hamburg 18
- Der Kreuzfahrtmarkt in Europa ist so erfolgreich wie nie
11.500 neue Arbeitsplätze und zahlreiche Neubaufträge 20
- Lloyd Werft Bremerhaven
„AIDAcara“ kommt für 13 Tage 21
- Neues Arbeitsschiff von der SET-Werft
Ein Löwe für das WSA in Braunschweig 21
- Zwei effiziente Zwölfzylinder-Motoren von MAN
Neue Power für MS Schwyz 22

Schifffahrt + Touristik

- TransOcean präsentiert Winterkatalog mit vier ausgewählten Routen für deutsche Gäste
Mit der MS Astor nach Australien 23
- Schleusen und Brücken auf der Tour sind ein Erlebnis für sich
Mit der A-Rosa Stella auf Entdeckungstour in Südfrankreich 24
- A-Rosa: Markenrelaunch und neues Produkt 27
- „The Gathering Cruise 2013“ im irischen Kinsale
Malerische Küsten, grüne Felder - und dann ein plötzliches „Mayday“ 28

TITELBILD In Minden an der Weser fand eine Kundgebung der Gewerkschaft Verdi statt, zu der Binnenschiffer aus Deutschland und den Niederlanden als Gegendemonstranten angereist sind. Lesen Sie dazu den Bericht ab Seite 18. **Foto: Friedbert Barg**

Impressum

Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Gegründet 2008
als **Schiffahrt-online**

Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg
Fachverlag Schifffahrt und Wasserstraßen
Scheidtstraße 6, 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@schiffahrts-magazin.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht (Basel), Peter Baumgartner (Österreich), Gabi Böhm (Trier), Petra Gründahl (Duisburg), Sabo Krebs (Schiffstechnik), Jenny May (Berlin), Dr. Carola Siedhoff (Hamburg), Zeljko Stojanovic (Düsseldorf).

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 6/2013 vom 01.01.2013

Tagesaktuelle Nachrichten im Internet auf
www.schiffahrts-magazin.de

Häfen / Wasserstraßen

- Minister Heiko Maas: „Ganz Saarland wünscht dem Saarhafen alles Gute und ein herzliches Glückauf“
Ausbau der Moselschleusen muss Vorrang haben 32
- Zweite Schleusenammer in Fankel an der Mosel wurde offiziell eingeweiht
Entspannung an Mosel-km 60 bei Bruttig-Fankel erwartet 33
- Audi Logistikzentrum im Logport II eröffnet
Der Duisburger Hafen wird zur neuen Drehscheibe der Automobil-Logistik 34
- Mannheimer Häfen
Wasserseitiger Güterumschlag im Juli leicht rückläufig 36
- Per Binnenschiff nach Ludwigshafen
Ro/Ro-Verladung in Dresden 36



- Überdurchschnittliches Wachstum
Hamburg mit Umschlagplus 37
- Zwei Hafenmobilkranen waren dafür nötig
Zylinder für Papierproduktion in Brake erfolgreich verladen 38

Inserentenverzeichnis

Wir empfehlen diese Anzeigen Ihrer Aufmerksamkeit.

Atlas-Schiffahrt	3
Ball der Schifffahrt Duisburg 2013	17
Bavaria Agentur GmbH	5
DTG eG	13
esa-Allianz	5 + Titelseite
Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt	3. Umschlagseite
Hafen Mannheim	14
HTAG Hafen und Transport AG	11
Henkelhausen GmbH	5
Kleinholz Ruhrort	5
Magnetrol	19
Mammoet (Stellenangebot)	16
MSG eG	5 + 12
RheinCargo	33
Rheintank GmbH	10
Schwarz-Technik GmbH	5 + 20
Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen	4. Umschlagseite
Schulschiff Rhein	16
Shiptec	24
Vacon GmbH	18
Wernz GmbH	21
Wittig Schiffsausrüstung	15

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

Kompetente Partner für Schifffahrt und Häfen

Kleinholz-Ruhrort  Gegr. 1877

**Ausführung aller Schiffsreparaturen über Wasser
Anker- und Seilwinden
Schweiß- und Reparaturboot**

Alte Duisburger Str. 16, 47119 Duisburg (Ruhrort)
Telefon 0049 - (0) 203 - 8 26 77 / Fax 0049 - (0) 203 - 8 89 34
www.kleinholz-winden.de info@kleinholz-winden.de

HENKELHAUSEN.
ZUVERLÄSSIGKEIT BRAUCHT KOMPETENZ

- Neu- und AT-Dieselaggregate
- Service Mittel-/ Großmotoren
- 24h Kundendienst

T +49 (0) 21 51 / 57 4-0
www.henkelhausen.de

Partner von: 

 **schwarz technik**
Generalvertretung **SWISS RADAR**

Vom Autopiloten bis zum Radar – alles aus einer Hand!

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

MSG eG
der Marktführer in Bayerns Binnenschifffahrt
Städtliche Hafestraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere Service-Station Würzburg Ihr Barkwerbetrieb im Neuen Hafen Main km 247,0 und unseren MSG-Schiffsmotoren und Werftbetrieb Dordrecht

 **MSG ships & more**
Expertise seit über 95 Jahren

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

**Alles aus einer Hand:
Umfassender Versicherungsschutz für
Kasko, Maschine, Elektronik, Haftpflicht.**

**esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.**

www.esa-allianz.de

 **esa**

Ein Unternehmen der Allianz



Scheckübergabe in der „Laterne“ des Düsseldorfer Schlossturms (v.l.): Ernst Lamers, Rainer Schäfer, Kulturbeigeordneter Hans-Georg Lohe und Museumsleiterin Dr. Annette Fimpeler.
Foto: Friedbert Barg

Neuss-Düsseldorfer Häfen spenden 50.000 Euro für das Schifffahrtsmuseum im Düsseldorfer Schlossturm

Ein Scheck über 50.000 Euro überreichte Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, an Ernst Lamers, Vorsitzender der Freunde und Förderer des Schifffahrtsmuseums im Düsseldorfer Schlossturm.

Das Geld dient der Neueinrichtung des Schifffahrtsmuseums. Damit sind bis jetzt für diesen Zweck über 800.000 Euro zusammengekommen. Die Restaurierung und Neugestaltung des Museums direkt am Rheinufer kostet insgesamt rund 860.000 Euro berichtet Lamers: „Es fehlen uns noch 50.000 Euro, dann haben wir das nötige Geld komplett beisammen!“

Bundespräsident Joachim Gauck besuchte den Container Terminal Wilhelmshaven



Beeindruckt von den Dimensionen des Container Terminals Wilhelmshaven und des benachbarten Güterverkehrszentrums zeigte sich Bundespräsident Joachim Gauck bei seinem heutigen Besuch in Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen. Gauck hält sich anlässlich des 34. Deutschen Seeschiffahrtstages, der vom Deutschen Nautischen Verein in Wilhelmshaven ausgerichtet wird, in der Nordseestadt auf. Begrüßt wurde der Bundespräsident durch den Niedersächsischen Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Olaf Lies, als Vertreter der Niedersächsischen Landesregierung. Bei der anschließenden Besichtigung des Hafens mit dem Eurogate Container Terminal wurde er begleitet durch Wilhelmshavens Oberbürgermeister, Andreas Wagner, den Geschäftsführer der JadeWeserPort-Gesellschaften, Axel Kluth, den Vorsitzenden der Gruppengeschäftsführung von Eurogate, Emanuel Schiffer, sowie den Geschäftsführer des Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven, Mikkel Andersen, die als Gesprächspartner zu Historie und Bau sowie zum Betrieb des Terminals zur Verfügung standen.

Klaus Fuß 50 Jahre bei der MSG Würzburg

Klaus Fuß, Mitglied des Vorstandes der MSG in Würzburg, konnte sein 50. Firmenjubiläum feiern. Am 19.08.1963 ist er als Auszubildender in die MSG eingetreten und hat dort eine für die heutige Zeit mittlerweile nicht mehr ganz typische Karriere bis in die Unternehmensleitung hingelegt. Sein Berufsweg begann in der Schifffahrtsdisposition und setzte sich mit der Erteilung von Handlungsvollmacht und Prokura auch dort fort. Heute verantwortet er für die MSG diesen so wichtigen Bereich. Klaus Fuß hat enge Beziehungen zu den maßgeblichen Kunden und Akteuren der Branche aufgebaut, die seine souveräne Art und tiefe Kenntnis der Materie zu schätzen wissen. In den fünf Jahrzehnten seiner Tätigkeit hat er manches Auf und Ab der Branche erlebt.



Klaus Fuß

Anmerkungen zur Finanzierung von Binnenschiffen

Buch „Grundlagen der Schiffsfinanzierung“ neu erschienen

Von Dr. Carola Siedhoff

Die Schiffsfinanzierung steckt in der Krise, ein guter Grund für die Herausgeber genau jetzt die 4. Auflage der „Grundlagen der Schiffsfinanzierung, Band 1 und 2 herauszubringen.

„Wir waren der Auffassung, dass sich angesichts der Änderung der Märkte, diese Situation auch im Buch niederschlagen muss“, sagte Dr. Markus Gerhard, Programm-Manager für postgraduale Studiengänge der Frankfurt School of Finance & Management, und zusammen mit Dr. Henning Winter und Dr. Christian Hennig Herausgeber der 4. Auflage.

„Auch wir als Verlag setzten ein klares Bekenntnis zu dem Thema und ein Bekenntnis zu Hamburg“, sagt Christoph Mohr vom Frankfurt School Verlag.

Neu in der vierten Auflage sind krisenspezifische Themen, wie z.B. das Ratingssystem der Banken oder alternative Finanzierungsmodelle.

Im zweiten Band wird unter Spezialsegmente der Schiffsfinanzierung von dem Autor Wolfgang Weerts auch auf die Binnenschifffahrt eingegangen. Es wird die Stellung und Funktion der Binnenhäfen behandelt, sowie Einsatzgebiete und Einsatzmöglichkeiten für Binnenschiffe. Es gibt ein Kapitel über die Wettbewerbslage, Ertragslage und über langfristige Tendenzen sowie Anmerkungen zur Finanzierung von Binnenschiffen.

Die erste Auflage erschien im Januar 2007. Damals befanden sich die Schifffahrtsmärkte in einer sehr guten Verfassung. Sie wurden angetrieben durch das Weltwirtschaftswachstum und einem florierenden Welthandel. Für die Banken war es damals ein attraktives Geschäftsfeld in Schiffe zu investieren. Nach der Boom Phase zwischen 2003 und 2008 hat sich die Situation dramatisch geändert.

Besonders in den Hauptbereichen Container, Bulker und Tanker steckt die Schifffahrt in einer schweren Krise.

„Vor 2007 gab es keine gute Literatur zu dem Thema. In dem Buch ist Kompetenz gebündelt“, sagt Dr. Markus Gerhard. Mehr als 50 Autoren decken eine breite Themenspanne ab. Das Buch bietet für alle in der Branche Tätigen, wie Banken, Versicherungen,

Reedereien, Werften und Kanzleien, einen wichtigen Überblick über alle Fragen der Schiffsfinanzierung. Gleichzeitig richtet es sich an die Studenten der Frankfurt School of Finance & Management.

„Die Schiffsfinanzierung ist etwas ganz anderes als die normale Finanzierung“, erklärt Dr. Christian Hennig. „Man braucht dafür Grundlagenwissen in der Schifffahrt und ökonomische Kenntnisse.“ Dr. Christian Hennig ist seit 2006 Leiter Schiffskredit für die M.M.Warburg & CO Hypothekenbank AG. Bei der Frankfurt School of Finance & Management referiert Dr. Hennig zum Thema Schiffshypothekendarlehen.

Banken ziehen sich immer noch weiter aus der Schiffsfinanzierung zurück. Ein aktuelles Beispiel ist die Commerzbank. Die verbleibenden Banken erwarten mehr Eigenkapital. Die Schifffahrt ist weiterhin in einer Krise. Überkapazitäten drücken auf den Markt und Fracht und Charterraten sind im Dauertief. Weltweit immer noch größter Schiffsfinanzierer ist die HSH Nordbank.

„Wir haben uns über die Dauer der Krise etwas geirrt“, sagte Dr. Henning Winter. Winter ist Jurist und war vor seiner Pensionierung u.a. Mitglied des Wirtschaftsausschusses des Germanischen Lloyd, Hamburg. „Aber die Länge der Krise und die Vielschichtigkeit wird nicht dazu führen, dass es keine Schiffsfinanzierung mehr gibt. Die Ozeane werden nicht austrocknen, es wird auch morgen Schiffsfinanzierung geben“, sagte Dr. Henning Winter.

„Die Krise kann [...] auch eine Chance sein: Jetzt müssen Reedereien und Banken gemeinsam Lösungen für eine gestärkte Kapitalbasis mit diversifizierten Finanzierungen entwickeln, um zukünftigen Krisen im Marktzyklus der Schifffahrt stabiler und flexibler zu begegnen“, sagte Jürgen Fitschen von der Deutschen Bank AG im Vorwort zur 4. Neuauflage. ■



Bei der Vorstellung des neuen Buches (v.l.): Dr. Henning Winter, Dr. Christian Hennig, Dr. Markus Gerhard und Christoph Mohr.
Foto: C. Siedhoff

Anzeige

BAVARIA AGENTUR GMBH

Versicherungsmakler seit 1924

Wir vermitteln günstigen Versicherungsschutz und bieten

- die Übernahme aller Formalitäten bis zum Vertragsabschluss
- die volle Unterstützung im Schadenfall – bis zur Regulierung
- die Beantwortung Ihrer Fragen zu Verträgen, die Sie nicht über uns abgeschlossen haben
- persönlichen Kontakt ohne Warteschleifen

Unsere Kompetenz spart Ihnen Geld und Zeit

Rufen Sie uns unter +49 6021 218084 an oder kontaktieren Sie uns per Mail info@bavaria-agentur.de

BAVARIA Agentur GmbH
Weißburger Straße 38, 63739 Aschaffenburg

Ihr Versicherungsspezialist für die Binnenschifffahrt.

Linke und Kommunisten bei Kundgebung in Minden

Die Gewerkschaft Verdi missbraucht WSV-Mitarbeiter für den Wahlkampf

Von Friedbert Barg

Die Mitarbeiter der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung werden von der Gewerkschaft Verdi für den Wahlkampf der SPD, der Partei Die Linken und der unter Beobachtung des Verfassungsschutz stehenden Deutschen Kommunistischen Partei DKP missbraucht - und merken es nicht. Das jedenfalls war der Eindruck, der bei der von Verdi initiierten Großdemonstration von Mitarbeitern der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) am 22.8.2013 in Minden herüberkam.

Nach Angaben der Gewerkschaft Verdi waren 1100 WSV-Mitarbeiter zur Kundgebung auf dem Parkplatz Schlagde direkt an der Weser in Minden gekommen, andere sprachen von 1000, wiederum andere von 400

- 600. Die Anzahl der Teilnehmer aus der Binnenschifffahrt an der Gegendemonstration bezifferte Organisator Axel Götze-Rohen, Geschäftsführer der Bargelink GmbH, auf rund 70. Für die Binnenschifffahrt waren Partikuliere aus ganz Deutschland und aus den Niederlanden angereist. Darüber hinaus waren zusammen mit anderen Verbänden der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), der BDS-Binnenschifffahrt, die DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt und die niederländische Koninklijke Schuttevaer mit Martin van Dijk an der Spitze in Minden versammelt.

Die Binnenschiffer gaben ein sehr gutes und diszipliniertes Bild ab, als sie mit Flaggen, Tröten, Transparenten und zum Teil umgehängten Rettungsringen und Schwimmwes-

ten den in der Gewerkschaft organisierten WSV-Mitarbeitern, die zuvor in einem langen - und durchaus beeindruckend wirkenden - Zug von der anderen Seite des Flusses über die Brücke herübergekommen waren, gegenüberstanden.

Von Aggressivität auf Seiten der Binnenschiffer keine Spur, wohl aber eine im Zaum gehaltene Wut und deutlich spürbare Enttäuschung darüber, dass sie hier in einen Arbeitskampf hineingezogen worden sind, mit dem sie eigentlich nichts - aber auch gar nichts - zu tun haben, denn es geht um einen Streit zwischen der Gewerkschaft Verdi und dem Bundesverkehrsministerium, der mit brutal durchgezogenen Schleusensperren auf dem Rücken der Binnenschiffer geführt wird. Viele Partikuliere wurden durch diesen Streik, der seit Anfang Juni



Am Ufer der Weser warten die Binnenschiffer auf die Verdi-Demonstranten, ...

viele Familienbetriebe an den Rand ihrer wirtschaftlichen Existenz und selbst große Schifffahrtsunternehmen in Bedrängnis gebracht hat.

Die Gewerkschaft Verdi interessiert das aber nicht. Auf die Frage von **Schifffahrts-Magazin**-Herausgeber Friedbert Barg, ob er denn bei Streiks nicht auch die Not geratenden Binnenschiffer dächte, antwortete Verdi-Chef Frank Bsirske, dass ihn allein das Wohlergehen der in Verdi organisierten WSV-Mitarbeiter interessiere.

Zuvor hatte Inge Höger, Bundestagsabgeordnete der Partei Die Linke auf der Kundgebung gesagt: „Liebe Kolleginnen und Kollegen, dieser Streik ist gerechtfertigt und notwendig! Minister Ramsauer setzt sich über eure Forderungen nach einer sinnvollen Organisation der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und nach einem Tarifvertrag einfach hinweg. Das können wir alle zusammen hier nicht hinnehmen.“ Und weiter: „Der Umbau der Wasser- und Schifffahrtverwaltung ist ein Paradebeispiel für die demokratiefeindliche Arroganz der Macht, ein Paradebeispiel dafür, wie man ordent-

liche Daseinsvorsorge zerstört.“

Als Beispiele misslungener Umbauten öffentlicher Strukturen führte die Linke-Abgeordnete dann unter anderem den privatisierten Betrieb „Straßen.NRW“ an, in dem nach der Umorganisation die eigentlichen Aufgaben nicht mehr ordentlich wahrgenommen werden können. Und weil das dort funktioniere, könne man schon jetzt absehen, was bei dem Umbau der WSV in Zukunft geschehen würde.

Und weil der Bundesverkehrsminister uneinsichtig sei, bliebe den WSV-Mitarbeitern jetzt nur noch der Kampf um den Tarifvertrag und die soziale Absicherung. Es sei ein Unding, dass seitens des Bundesverkehrsministeriums einzelne Bestandteile eines Tarifvertrages als unzulässig und nicht verhandelbar erklärt würden, bevor es überhaupt zu Verhandlungen gekommen sei.

Weiter: „Und wenn es von seiten der Bundesregierung immer wieder heißt, alles steht unter Finanzierungsvorbehalt und müsse in die Tariflandschaft passen, dann wollen wir hier feststellen, Geld ist in diesem reichen Land genug da, es muss nur anders verteilt werden. Wir brauchen eine Umverteilung von Reichtum, damit die öffentliche Daseins-

vorsorge und auch eine vernünftige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung finanzierbar bleibt und ausgebaut und nicht abgebaut wird. Wir müssen das Geld von den Reichen nehmen, um diese Strukturen zu erhalten und auszubauen.“

Abschließend sagte Höger, dass sich ihre Fraktion im Bundestag weiterhin für eine Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung einsetzen, die die Sicherstellung der Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Binnenschifffahrt und nicht die Privatisierung öffentlicher Aufgaben ins Zentrum stellt.“

Achim Post, Kandidat der Mindener SPD für den Deutschen Bundestag, versprach den Zuhörern, dass seine Rede nicht länger als 10 Minuten dauern würde, denn um deutlich zu machen, dass die Pläne des Bundes für die Tonne seien, würde eine einzige Minute reichen: „Ich habe genau vier Fragen. Für uns, für den Bund und auch für mich selbst. Die erste Frage: Ist mit den Fragen, die bisher auf dem Tisch liegen, eine verlässliche Lebensplanung der Beschäftigten möglich? Die Antwort lautet Nein. Die zweite Frage:



... die in einem langen Zug den Weg zum Kundgebungsplatz hinunter marschieren. °

Fotos: Friedbert Barg



Mitgliederwerbung für die Linken



Inge Höger MdB, Die Linke



DKP-Flugblatt bei der Verdi-Kundgebung



Verdi-Chef

Gibt es eine tarifliche Beschäftigungsgarantie? Die Antwort lautet Nein. Dritte Frage: Gibt es eine klare Perspektive für die Auszubildenden? Antwort Nein. Und die vierte Frage: Gibt

der Organisationserlass Rechtssicherheit? Die Antwort lautet, so Post, auch hier Nein.

In einer gut halbstündigen Rede legte anschließend Verdi-Vorsitzender Frank Bsirske die Position und Forderungen seiner

Gewerkschaft dar. Wenn nötig, so Bsirske, werde man den Streik noch länger fortführen: „Wenn nötig mit einer Woche am Stück, deutschlandweit“

An die gegendemonstrierenden Binnenschiffer gewandt, sagte Bsirske, dass er sie um Verständnis für den Arbeitskampf der WSV-

Anzeige



RHEINTANK GMBH

Bunkerdienst

Damit Sie keine Zeit verschwenden

Der Bunkerdienst, der Sie schnell und zuverlässig beliefert.

Wir sind für Sie da in:

Duisburg (Verkauf und Disposition)	(02 03) 8009-454	Regensburg („Rheintank 18“)	(01 72) 4 09 18 16
	(02 03) 8009-455	Linz/Österreich („Rheintank 36“)	(00 43) 66 43 37 19 30
	(02 03) 8009-456	Magdeburg („Elbe“)	(01 70) 2 83 84 15
Duisburg („Rheintank Homberg“)	(0 20 66) 22 58 45	Berlin Ost („Spree“)	(01 70) 2 83 77 25
Duisburg („Rheintank 1“, „Rheintank 2“)	(01 70) 8 13 06 02	Berlin West („Ara 13“)	(01 72) 3 00 02 26
Neuwied („Rheintank 34“)	(01 72) 4 09 18 13	Hohensaaten („MBS“)	(03 33 68) 7 04 43
Mainz („Büchting 2“)	(01 70) 9 27 46 91		+ (01 52) 06 19 87 47
Mannheim („Rheintank 14“)	(01 72) 4 09 18 14		
Mannheim („Arche Nowag“)	(06 21) 31 10 01		



Schmierstoffpartner Castrol Inland Marine

RHEINTANK GMBH Bunkerdienst

August-Hirsch-Straße 3 · 47119 Duisburg
 Telefon: (02 03) 80 09-4 55 oder 4 54
 Telefax: (02 03) 80 09-4 48
 Internet: www.rheintank.com

E-Mail:
 roland.scheurle@de.rienus.com
 claudia.fielegel@de.rienus.com





Nach Angaben der Gewerkschaft Verdi waren 1100 WSV-Mitarbeiter zur Kundgebung und andere von 400 - 600. Dieses Foto entstand während der Kundgebung um



Frank Bsirske



SPD-Bundestagskandidat Achim Post



Binnenschiffer aus den Niederlanden

Mitarbeiter bitte. Als Folge des Streiks hätten sie sicherlich lange Liegezeiten und möglicherweise finanziellen Schäden erlitten, aber in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung seien tausende Existenzen in Gefahr. Bsirske empfahl den betroffenen Binnenschiffern, sich doch an Bundesinnenminister Friedrich oder an Bundesverkehrsminister Ramsau-

er zu wenden, schließlich seien diese beiden die Hauptverantwortlichen für den aktuellen Streik. Insbesondere die letzte Aussage Bsirskes stieß auf völliges Unverständnis bei den Binnenschiffern. Georg Hötte, Präsident

des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt: „Herr Bsirske hat altbekannte Positionen wiederholt - und dass er nun eine ganze Woche streiken will, ist schlichtweg eine Sauerei! Darüber hinaus verdreht Herr

Anzeige



Monstration nach Minden gekommen, andere sprachen von 1000, wiederum 11.29 Uhr, kurz vor dem Auftritt von Verdi-Chef Frank Bsirske.



HTAG

HÄFEN UND TRANSPORT AG














HTAG HÄFEN UND TRANSPORT AG
 Neumarkt 7-11 · 47119 Duisburg
 Tel.: +49 (0) 203 / 47989-0 · Fax: +49 (0) 203 / 47989-192
www.htag-duisburg.de

Duisburg · Berlin · Emden · Hamburg
 Gustavsburg · Mannheim
 Karlsruhe · Rotterdam · Thionville



Roberto Spranzi (M.): „Die DTG hat rechtliche Schritte gegen die Gewerkschaft Verdi eingeleitet!“



Partikuliere in der Diskussion: „Dieser Verdi-Streik ist eine Frechheit und bedroht unsere Existenz!“

Bsirske die Tatsachen, wenn er behauptet, Ramsauer sei schuld. Die Gewerkschaft hat den Streik angezettelt und durchgezogen, nicht der Bundesverkehrsminister!“

Jan Nehls vom MS „Meteorit“: „Was die Gewerkschaft macht und verlangt, ist doch einfach absurd! Das Ganze ist für uns Binnenschiffer ein Schlag ins Gesicht und ein Aderlass!“

Walter Niemann vom MS „Opal“: „Ich finde das hier alles sehr komisch. Es sieht doch aus, als wollten hier alle nur ihren eigenen Kopf retten. Ohne Rücksicht auf andere!“

Martin van Dijk, Vorsitzender der niederländischen Koninklijke Schuttevaer, findet es absolut nicht in Ordnung, dass Verdi diesen Streik durchzieht. Van Dijk bezweifelt sogar, dass die Maßnahme nach deutschem und

europäischem Recht in Ordnung ist. Und er sieht noch etwas: „Das Vertrauen in den Verkehrsträger Binnenschifffahrt wird auf diese Weise zerstört, - und das, obwohl die Binnenschifffahrt in diesem Fall überhaupt keinen Einfluss auf das Geschehen hat!“

Weil auch der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt die Rechtmäßigkeit und die Verhältnismäßigkeit des Verdi-Streiks anzweifelt, hat er seinen Mitgliedern nahegelegt, bei den für sie zuständigen Gerichten einstweiligen Rechtsschutz zu beantragen. Soweit bisher bekannt, haben aktuell die DTG und die in Duisburg ansässige HTAG entsprechende Schritte eingeleitet.

Roberto Spranzi, Vorstand der DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt, kann sich mit dem, was während

der letzten Wochen geschehen und während der Kundgebung durch die Gewerkschaftsführung gesagt wurde, überhaupt nicht einverstanden erklären: „Wir von der DTG haben rechtliche Schritte gegen die Gewerkschaft eingeleitet.“ Spranzi zweifelt auch an der Motivation der Teilnehmer an der aktuellen Kundgebung: „Ich glaube, dass hier nicht wirklich die Leute waren, die tatsächlich betroffen sind. Hier wird möglicherweise versucht, einiges zu retten, denn mir hat bisher noch keiner richtig klarmachen können, um was es wirklich geht. Es wird immer von 3000 Arbeitsplätzen gesprochen, die auf der Kippe stünden, aber einen Beweis dafür hat mir noch keiner gebracht.“ ■

Lesen Sie hierzu auch das Editorial auf der Seite 3 dieser Ausgabe des Schiffahrts-Magazins

Anzeige

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



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

MSG eG
der Marktführer in Bayerns Binnenschifffahrt

Südliche Hafenstraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

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

und unseren MSG-Schiffsmotoren und Werftbetrieb Dorfprozelten



Expertise seit über 95 Jahren



„Dieser Streik ist rechtswidrig!“, sagt Martin van Dijk aus den Niederlanden (r.)



An der Pressekonferenz mit Frank Bsirske nahm auch **Schiffahrts-Magazin**-Herausgeber Friedbert Barg (r.) teil



Vier-Augen-Gespräch: BDB-Präsident Georg Hötte und Verdi-Chef Bsirske (r.) besprachen nach der Kundgebung die aktuelle Situation

Anzeige



BDB-Präsident Georg Hötte und BDB-Geschäftsführer Jörg Rusche haben sich Verbandsflaggen umgehängt



Mit Rettungsringen gegen den Untergang als Partikulier - und die Streikaktion der Gewerkschaft. Fotos: Friedbert Barg



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

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

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



DTG. Leistung entscheidet.

Schnelle Lösung gegen Unterfinanzierung gefordert

BÖB bei Anhörung der Bodewig-Kommission

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) hat in der Anhörung der Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ die, für den Bundesverband wesentlichen Eckpunkte einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung präsentiert. Die Anhörung fand unter Leitung des Bundesverkehrsministers a. D. Kurt Bodewig statt.

Boris Kluge, Geschäftsführer des BÖB, begrüßte die Aufmerksamkeit, die die Kommission dem Thema „Infrastrukturbericht“ widmete: „Schon im Jahr 2009 hat der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen, im Verbund mit anderen Branchenverbänden, die Firma Prograns beauftragt, eine umfassende Analyse zu Ausrichtung und Inhalt eines Infrastrukturberichtes vorzunehmen.

Diese Ergebnisse haben auch heute noch hohe Aktualität und können nahezu unverändert angewandt werden. Einen Verkehrs-Infrastrukturbericht der Bundesregierung gibt es bis heute nicht.“

Eine Verknüpfung solcher Indikatoren mit einer Leistungsbewertung für Verkehrsprojekte hatte bereits die Daehre-Kommission vorgeschlagen.

Der BÖB wies in der Anhörung noch einmal darauf hin: „Der Bundestag hat als wesentliche Instanz das Recht auf detaillierte Informationen und Bewertungen von Verkehrsprojekten, bevor diese umgesetzt werden. Das ist ein Gebot der Effizienz und Transparenz“, so Kluge weiter.

Besondere Aufmerksamkeit verdient in

den Augen des BÖB, die Umsetzung zentraler Mechanismen der gesetzlich geregelten Infrastrukturfinanzierung: „Ohne die Einführung einer Überjährigkeit des Mitteleinsatzes und eine Zweckbindung der benötigten Finanzen ist eine neue Formel zur Infrastrukturfinanzierung ohne Wirkung.“ betont Boris Kluge. „Die zukünftige Herausforderung liegt darin, die Entscheidungskompetenz des Bundestages zu stärken. Hierin sollte ein Hauptaugenmerk für die Bodewig-Kommission liegen.“

Generell brachte der BÖB in der Anhörung seine Sorge zum Ausdruck, dass die massive Unterfinanzierung die Hauptursache für den schleichenden Verfall der Wasserstraßeninfrastruktur, die zu Recht kritisierte WSV-Reform und daraus folgend, auch für den unnötigen Streik ist.

„Wir brauchen nach der Bundestagswahl eine schnelle und nachhaltige Lösung für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Eine weitere Legislaturperiode ohne substantielle Verbesserungen kann sich die Exportnation Deutschland nicht leisten“, so Kluge. ■

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 Eingang Mitte der Hamburger Messehallen.

Fotos (2): Messe Hamburg, Katrin Neuhauser

Mehr als 2.000 Aussteller und 50.000 Fachbesucher aller Kontinente werden erwartet

SMM 2014: Programm der Superlative

Alle zwei Jahre wird Hamburg zur Welt-hauptstadt der maritimen Wirtschaft. Bei der SMM, the leading international maritime trade fair hamburg, gastiert das Who is Who der maritimen Szene. Mehr als 2.000 Aussteller und 50.000 Fachbesucher aller Kontinente werden erwartet. 2014 wartet die Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft mit einem Programm der Superlative auf.

„Wir decken auch im kommenden Jahr wieder die gesamte Themenpalette ab und setzen Trends der Branche“ sagt Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress GmbH. Die fünf Topthemen der Veranstaltung sind Finanzierung, Maritimer Umweltschutz, Recruiting, Sicherheit und Verteidigung sowie Offshore. Erstmals ist jeweils ein Messetag einem dieser speziellen Schwerpunktthemen gewidmet. In Konferenzen und Workshops werden sich hochrangige Experten aus aller Welt diesen Bereichen widmen.

Bereits einen Tag vor dem Messestart findet das Ship Finance Forum statt. International und hochkarätig besetzt, bietet es Antworten

auf globale Finanzierungsfragen in Schiffbau und Schifffahrt – eines der Themen, die der Branche besonders unter den Nägeln brennt. Am 9. September steht der Umwelt-

schutz im Fokus. Der gmec, global maritime environmental congress, steht unter dem Motto „Setting the Green Course“ und wird erneut in Kooperation mit Seatrade Commu-

Anzeige



... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!

Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile



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

nications Ltd von der Hamburg Messe und Congress GmbH veranstaltet. „Sharing and discussing the latest solutions and technologies is crucial to meeting environmental targets in shipping and this meeting of international experts will help the maritime industry to reach its green goals“, sagt Chris Hayman, steering committee gmec, Chairman Seatrade.

Einen Tag später dreht sich dann alles ums Thema Sicherheit und Verteidigung. Die MS&D, international conference on maritime security and defence hamburg, beschäftigt sich intensiv mit den Herausforderungen der maritimen Welt. Politische Krisen, Piraterie, Terrorismus: Auf der Konferenz sollen neue Möglichkeiten zum Schutz von Seewegen und Häfen erörtert werden. Veranstaltet wird die MS&D-Konferenz, die 2014 bereits zum fünften Mal ausgetragen wird, von der Hamburg Messe und Congress GmbH sowie den Partnern DVV/Griephan und Deutsches Maritimes Institut (DMI).

Am dritten Messetag erörtern Experten aus der Industrie das Potenzial der Offshore Öl- und Gasförderung und der Offshore Windenergie. Der SMM Offshore Dialogue wird durch das Bundesministerium für Wirtschaft

und Technologie (BMWi) unterstützt. „Das Forum bietet Vertretern aus der maritimen und der Energiewirtschaft, die im Offshore-Bereich tätig sind, die Gelegenheit, über Chancen und Herausforderungen ausführlich zu diskutieren, Synergien zu analysieren und gemeinsam neue Strategien zu entwickeln“, so Aufderheide. Interessante Synergien gibt es 2014 mit der WindEnergy Hamburg, die wenige Tage später (vom 23. - 26. September) ebenfalls auf dem Gelände der Hamburg Messe ihre Tore öffnet. Die internationale Leitmesse der Windindustrie wird ab September 2014 alle zwei Jahre in Hamburg stattfinden. Am letzten Messetag steht das Thema Recruiting auf dem Plan. Denn der Fachkräftemangel in Deutschland stellt auch für die maritime Wirtschaft eine Herausforderung dar. Zwangsläufig rücken die Themen Aus- und Weiterbildung sowie Personalgewinnung verstärkt in den Fokus zahlreicher Unternehmen.

Mit dem Programmwurf für 2014 unterstreicht die SMM nachdrücklich ihren Stellenwert als Weltleitmesse der gesamten maritimen Wirtschaft. Dabei steht vor allem das Thema „Innovation“ im Vordergrund. „Bei der SMM sind die neuesten Technologie- und Produktentwicklungen für die maritime



Wirtschaft zu sehen. Keine andere Messe dieser Branche verfügt über ein vergleichbar breites Spektrum internationaler Aussteller sowie Besucher und bietet damit den perfekten Rahmen für Geschäftsabschlüsse“, sagt Peter Bergleiter, Geschäftsbereichsleiter der Hamburg Messe und Congress GmbH. Entsprechend groß ist das Interesse. „Der Anmeldestand ist zum jetzigen Zeitpunkt sehr hoch. Wir rechnen mit neuen Rekordwerten und gehen davon aus, dass die Hallen schon vor Ablauf der offiziellen Anmeldefrist (16. September 2013) voll belegt sein werden“, so Bergleiter. ■

Anzeige

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



Schiffsführer gesucht

Für Schwimmkran- und Schubbooteinsätze auf den europäischen Binnengewässern suchen wir einen Schiffsführer.

Gerne mit Erfahrung im Wasserbau und/oder Schottelantrieb.

Projektbeispiele unter:

www.mammoet-maritime.com

Bewerbungen bitte an

Maritime.GmbH@Mammoet.com

Stellenangebote und Stellengesuche

erfolversprechend geschaltet im

Schiffahrts-Magazin.

Anzeigenbuchung unter

Tel. 0211/383683

Neuer Dokumentensatz von Magnetrol

Energieeffizienz steuern

Magnetrol International führte den Dokumentensatz zur Senkung der Wärmerate (Messwert der thermischen Effizienz eines Kraftwerkes bei der Umwandlung von Treibstoff in Elektrizität) ein, der Stromversorgern hilft, kontrollierbare Verluste durch eine effektive, exakte Steuerung der Speisewasserheizung zu managen. Der Dokumentensatz zur Senkung der Wärmerate steht zum Download auf www.heatrate.magnetrol.com zur Verfügung und befasst sich mit der erfolgskritischen Notwendigkeit, die Effizienz von Kraftwerken angesichts der heutigen schwierigen wirtschaftlichen und rechtlichen Bedingungen zu steigern. Der Dokumentensatz zur Senkung der Wärmerate, ein Novum in der Branche, bietet Lösungen, die durch Minimierung der Wärmerate zur Senkung der Brennstoffkosten beitragen, die 70% bis 80% der Produktionskosten ausmachen können. Laut Magnetrol machen die potentiellen Einsparungen bei einem 500-Megawatt-Kraftwerk geschätzte 500.000 Euro jährlich aus.*

Im Magnetrol-Dokumentensatz zur Senkung der Wärmerate sind mehrere hilfreiche Leitfäden zur Senkung der Wärmerate enthalten, die erläutern, warum dies wichtig ist und wie der Prozess zur Reduzierung der Kosten beiträgt:

- Überblick „Wärmerate und Steuerung der Speisewasserheizung“
- Video „Management von Wärmerate und kontrollierbaren Verlusten“
- Bulletin über Spezialanwendung „Instrumente der nächsten Generation für Kenntnis und Kontrolle der Wärmerate“
- Broschüre „Reduzieren Sie Ihre Wärmerate und senken Sie die Brennstoffkosten“

„Wir entwickelten den Dokumentensatz zur Senkung der Wärmerate, weil wir uns der Herausforderungen bewusst sind, denen Stromversorger sich heute in einer von zunehmendem Wettbewerb geprägten Umgebung und angesichts kommender Klimawandelprotokolle und Luftreinhaltungsgesetze stellen müssen“, erklärte Magnetrol Produktmanager Jim Homoly.

Und: „Der Dokumentensatz erläutert, wie die Minimierung der Wärmerate Kraftwerken helfen kann, die Energie effizienter zu nut-

zen und signifikante Einsparungen bei den Kraftstoffkosten zu erzielen.“

Die Ursachen ineffizienter Wärmeraten können, laut Homoly, in veralteten Instrumenten oder instrumentenbedingten Fehlern liegen, die sich negativ auf Wärmerate und Brennstoffkosten auswirken.

„Eine effektive Kontrolle der Füllstände der Speisewasserheizungen fördert die Gesamtleistung des Werks und senkt die Brennstoffkosten“, sagte Homoly.

Weitere Informationen im Internet auf www.magnetrol.com

* Eine Verbesserung der Wärmerate um 1% macht 500.000 € Einsparung bei den jährlichen Brennstoffkosten aus, basierend auf: Brennstoffkosten von 1,25 €/Millionen kJ, einem Kapazitätsfaktor von 85% und einer Kesseleffizienz von 88%.

Anzeige

Glückauf-Halle Dr.-Kolb-Straße 2 · Duisburg-Homburg

Ball der Schifffahrt Duisburg 2013

Samstag, 9. November 2013
Einlass 19:30 Uhr · Beginn 20:00 Uhr

Alana
www.alana.tv

Nevez
www.elvis-interprez.de

Duo Synergy
www.duo-synergy.de

Olav Sander
www.olav-sander.de

al dente
www.aldente-musik.de

Cheerleaders 1. FC Köln
www.fc-cheerleaders.de

Alana
Conference
„Die weibliche Seite der Magie“

Olav Sander
Power-Performance

Duo-Synergy
„Die einzigen Lifeguards-Akrobaten der Welt“

Cheerleaders · 1 FC Köln
„Hölsche Leckerchens“

Nevez
„Memories of Elvis Presley“

al dente
Tanzen und entspannen mit al dente

esa
www.esa-allianz.de
Ein Unternehmen der Allianz

Partner Ball der Schifffahrt 2013

Kartenvorverkauf

Zweirad Lata

(keine Vorverkaufsgebühren)

Glückaufstraße 8 · 47198 Duisburg-Homburg

Telefon 02066 / 33232

Die Kreuzfahrtbranche investiert kräftig in Maßnahmen zum Umweltschutz

„Green Cruising“ ist zentrales Thema auf der Seatrade Europe in Hamburg

Saubere Luft, sauberes Wasser, saubere Strände: Eine intakte Natur ist für das Erlebnis Kreuzfahrt Pflicht. Entsprechend groß ist das Engagement der Branche in Sachen Umweltschutz. Auf der Seatrade Europe, der europäischen Leitmesse für die Kreuzfahrtindustrie vom 24. bis 26. September 2013 auf dem Gelände der Hamburg Messe steht das Thema „Green Cruising“ im Vordergrund.

„Die Kreuzfahrtindustrie bringt erhebliche Mittel auf und hat weitreichend investiert, um gemeinsam mit den Schiffdesignern und Ausrüstungsherstellern eine Vielzahl neuer Technologien zum Schutz der Luft- und Wasserqualität und Steigerung der Energieeffizienz zu entwickeln“, sagt Robert Ashdown, Generalsekretär des internatio-

naln Kreuzfahrtverbands Cruise Lines International Association (CLIA) Europe. Die Maßnahmen reichen von der Nutzung von wiederaufbereitetem Warmwasser zum Heizen der Passagierkabinen über den Einsatz speziell getönter Fenstergläser, die Flure kühler halten, bis hin zum Wechsel zu LED-Lampen, die 80 Prozent Strom einsparen. Weniger Energie bedeutet weniger Emissionen.

Effiziente Klimaanlage

Beispiel TUI Cruises: Das Gemeinschaftsunternehmen von TUI und der US-Reederei Royal Caribbean Cruises lässt derzeit „Mein Schiff 3“ und „Mein Schiff 4“ in Finnland fertigstellen. Die Luxusliner für bis zu 2.500 Passagiere sollen die umweltfreundlichsten Kreuzfahrtschiffe ihrer Größe werden.

„Insgesamt soll der Energieverbrauch um 30 Prozent reduziert werden“, sagt Lucienne Damm, Environmental Manager bei TUI Cruises. Erreicht werden soll dieses Ziel etwa durch Nutzung der Abwärme der Hauptmaschinen und eine sehr effiziente Klimaanlage an Bord, die vor allem in kühleren Fahrtgebieten die Kühlwirkung des Seewassers nutzt. Außerdem wird ein kombiniertes System zur Nachbehandlung der Abgase eingebaut, das gemeinsam mit dem Schiffsmotorenhersteller Wärtsilä entwickelt wurde. Eine Entschwefelungsanlage wird bis zu 99 Prozent der Schwefeloxide aus den Abgasen filtern, daneben aber auch den Partikelaustritt um 60 Prozent redu-

zieren. Ein SCR-Katalysator (Selective Catalytic Reduction) reduziert die Stickoxide um 75 Prozent – ein Wert, den die International Maritime Organization (IMO) für Neubauten erst ab 2016 vorschreibt. Kreuzfahrtschiffe gehören schon heute im Hinblick auf CO₂-Emissionen nachweislich zu den effizientesten Verkehrsmitteln. Ein Kreuzfahrtschiff stößt pro Person und zurückgelegten Kilometer nur ungefähr ein Sechstel der CO₂-Emissionen eines Pkw aus.

Über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus in den Umweltschutz investiert hat auch Hapag-Lloyd Kreuzfahrten beim Bau seines neuen Aushängeschildes „Europa 2“. Der Luxus-Liner, der im Mai seine Jungfernfahrt von Hamburg nach Lissabon absolviert hat, verfügt als weltweit erstes Kreuzfahrtschiff über die SCR-Katalysatoren zur Minimierung der Stickoxid-Emissionen. Ein optimierter Rumpf reduziert den Treibstoffverbrauch im Vergleich zur 1999 gebauten „MS Europa“ um 18 Prozent. „Zu diesen und weiteren Umweltschutzmaßnahmen sind wir per Gesetz nicht verpflichtet. Sie waren uns aber wichtig. Das hat das Schiff 20 Millionen Euro teurer gemacht“, sagt Henning Brauer, Leiter Neubau bei Hapag-Lloyd Kreuzfahrten.

Diesel oder LNG

Bis 2020 werden die Regelungen der IMO für die Umstellung auf schwefelarmen Treibstoff in Europa umgesetzt, weltweit bis 2025. Bereits heute ist der Einsatz von Schweröl mit hohem Schwefelanteil in EU-Häfen, in der Nord- und Ostsee sowie an der nord-amerikanischen Küste – den sogenannten ECA-Zonen (Emission Control Areas) – verboten. Ab 2015 wird in der Nord- und Ostsee nur noch umweltschonenderer Dieselmotoren eingesetzt.

Einige Reedereien haben mit der Umrüstung ihrer Flotte begonnen. AIDA Cruises will seine neuen Clubschiffe mit dem Dual Fuel, einem dualen Treibstoffsystem, ausstatten. Sie können dann entweder mit Diesel oder mit Flüssiggas (LNG) fahren. Bis der verfügbar ist, will AIDA seine Flotte während der Liegezeiten im Hamburger Hafen mit Strom von einer LNG Hybrid Barge versorgen. Sie soll noch in diesem Jahr zum Einsatz kommen. Dadurch könnten die Die-

Anzeige

INNOVATIVE SPANNUNG AUF SEE

Vacon-Frequenzumrichter bereit für den maritimen Einsatz

- Frequenzumrichter im Leistungsbereich von 0,25 kW bis 5,3 kW
- Umrichter modernster Technik in Luft- und Wasserkühlung, Spannungsbereich 208 bis 690 V
- Betrieb von Drehstrommotoren und generatoren – auch in PM-Technik
- Einsatzmöglichkeiten zur Klimatisierung, für Winden, Kräne, Thruster und Hauptantriebe
- AFE-Versionen mit Luft- oder Wasserkühlung, Redundanz durch Drivesynch-Konzept



www.ted-marketing.de



Vacon GmbH • 45329 Essen • vacon@vacon.de • www.vacon.de
Tel. +49 201 80670 0 • Fax +49 201 80670 99

selgeneratoren komplett abgeschaltet und Emissionen eingespart werden. Wettbewerber TUI Cruises hat eine Absichtserklärung unterzeichnet, bei der es ebenfalls um eine Kooperation bei der Entwicklung einer „e-power barge“ auf LNG-Basis geht.

gmec Cruise: Umwelt-Konferenz der Kreuzfahrtbranche

Die Seatrade Europe ist Wegbereiterin für grüne Technologien in der Kreuzfahrtbranche. So findet am 25. September mit dem gmec Cruise eine Konferenz zum Thema „Environmental Advances in Ship Technology“ statt.

Grundlage der Veranstaltung ist der gmec (global maritime environmental congress) Hamburg, ein branchen- und länderübergreifender Kongress zum Thema Maritimer Umweltschutz, der jeweils im Rahmen der SMM, der Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft, ausgerichtet wird. Vertreter von IMO und EU-Kommission sowie Experten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Umweltschutzorganisationen werden dabei innovative Konzepte zur Nachhaltigkeit diskutieren.



Exponate auf der Seatrade Europe.

Foto: Messe Hamburg, Michael Zapf

Anzeige



ECLIPSE® 706GWR

Der Beginn eines neuen Standards
in der Füllstandmessung

Bereiten Sie sich auf eine völlig neue ECLIPSE® Gerätefamilie für Füllstand- und Trennschichtmessungen vor. Mit überlegener Signal-Leistung, leistungsstarken Diagnosen und einer umfangreichen Auswahl an überfüllsicheren Sonden liefert Magnetrol das neue ECLIPSE® Modell 706 als geführten Radartransmitter in beispielloser Zuverlässigkeit.

Von routinemäßigen Wasserspeicher-Anwendungen bis hin zu von Prozessmedien erzeugten korrosiven Dämpfen, Schaum, Wasserdampf, Anhaftungen, Rührwerken, Blasenbildung oder Boilersystemen wird das ECLIPSE® Modell 706 Ihren Betrieb auf ein vollkommen neues Niveau an Sicherheit und Prozess-Performance anheben.

Kontaktieren Sie Magnetrol – dem Pionier von
Geführtem Radar für Füllstandmessung – um mehr
über das ECLIPSE® Modell 706 zu erfahren.





eclipse.magnetrol.com • 02204 / 9536-0 • vertrieb@magnetrol.de



© 2012 Magnetrol International, Incorporated

Der Kreuzfahrtmarkt in Europa ist so erfolgreich wie nie 11.500 neue Arbeitsplätze und zahlreiche Neubaufträge

Drei Prozent mehr Wirtschaftsleistung, 11.500 neue Arbeitsplätze, Passagierrekorde und zahlreiche Neubaufträge: Der Kreuzfahrtmarkt in Europa ist so erfolgreich wie nie. Aber was bringt die Zukunft? Was sind die Chancen und Risiken des Marktes? Wie werden sich die Finanzkrise und die neuen gesetzlichen Auflagen auswirken?

Know-how trifft Innovationsgeist – auf der Fachkonferenz im Rahmen der Seatrade Europe – Cruise & Rivercruise Convention, vom 24. bis 26. September 2013 auf dem Gelände der Hamburg Messe, wird die Zukunft der europäischen Kreuzfahrtindustrie aktiv gestaltet. Manfredi Lefebvre d'Ovidio, Chairman CLIA Europe, wird ebenso hinter dem Rednerpult stehen wie die Chefs zahlreicher führender Kreuzfahrtreedereien. So werden unter anderem Pierfrancesco Vago, CEO von MSC Cruises, AIDA Cruises-Präsident Michael Ungerer und TUI Cruises-CEO Richard Vogel das Wort ergreifen. Auch David Dingle, CEO von Carnival UK, sowie Dirk Helsing, CEO der norwegischen Fred Olsen Cruise Lines, bringen ihre Erfahrungen ein.

Mit dem Vortrag „State of Cruise Industry in Europe“ beginnt am 24. September das umfangreiche Konferenzprogramm der dies-

jährigen Seatrade Europe. Parallel zum Geschehen in den Ausstellungshallen geben hier hochrangige Referenten interessante Einblicke in die neuesten Trends der Branche. Am Eröffnungstag finden nach der Auftaktsession mit „Europe's River Cruise Industry“ und „The Cruise Line-Port Interface: Evolving Needs“ zwei weitere hochkarätige Vorträge statt, in denen die wichtigsten Zukunftsfaktoren des europäischen Kreuzfahrtmarktes und die wesentlichen Herausforderungen für Kreuzfahrthäfen der Zukunft identifiziert werden.

Chancen und Herausforderungen für Lieferanten und Dienstleister

Ein besonderes Highlight im Konferenzprogramm der Seatrade Europe bildet am 25. September die einzigartige Kooperation der Meyer Werft mit Royal Caribbean International. Erstmals veranstalten die beiden Branchenriesen gemeinsam die Konferenz „Opportunities and Challenges for Suppliers and Service Providers“. Aktive und potenzielle Lieferanten und Dienstleister erfahren dann, wie sie mit Werften und Kreuzfahrtreedereien zusammenarbeiten können.

Beschaffung und Belieferung

Passagiere auf Kreuzfahrtschiffen konsumieren große Mengen an Produkten. Die

Belieferung von Kreuzfahrtunternehmen bietet Herstellern und Handelsunternehmen daher attraktive Perspektiven. Firmen, die gerne die Kreuzfahrtindustrie beliefern würden, können sich am 25. September bei der Konferenz „F&B and Hotel: Procurement and Supply in Europe“ mit den Anforderungen der Reedereien hinsichtlich Mengen, Qualität und Lieferbedingungen vertraut machen. Neue und bereits aktive Lieferanten lernen die neuesten Trends in der Bordgastronomie und -hotellerie kennen. Das Catering für besondere diätetische Anforderungen und der zunehmende Einfluss neuer kulinarischer Präferenzen der Passagiere gehören ebenfalls zu den Themen, die in dem Seminar behandelt werden.

Sicherheits-Trainingsprogramm

Neu bei der Seatrade Europe ist eine „Care awareness training session“. Das Seminar zum Thema Sicherheit wurde von Cunard Line, Costa Crociere, Ibero Cruceiros und P&O Cruises in Zusammenarbeit mit Higher Resources entwickelt und richtet sich gezielt an Port Agents und Vertreter von Notfalldiensten an Land, die in Notfällen und nach Krisensituationen wichtige Aufgaben bei der Betreuung der Gäste und Besatzungen übernehmen.

David Dingle, CEO von Carnival UK, erläutert das Konzept: „Unser CARE-Programm hat in Großbritannien an Bord der Schiffe und in den angelaufenen Häfen bereits Hunderten von Passagieren und Besatzungsmitgliedern geholfen. Ich kann den Besuch dieser Veranstaltung nur empfehlen.“ Das Trainingsprogramm orientiert sich am „Human Services Response“ von Dr. Carolyn V. Coarsey und basiert auf Forschungserkenntnissen und Erfahrungen, die sie in 27 Jahren bei der Betreuung von Überlebenden gewonnen hat.

Die interaktive Session beinhaltet verschiedene Rollenspiele, Gruppengespräche sowie Video-Interviews mit Personen, die Kreuzfahrtunfälle überlebt haben.

In der informativen Session „Design and Direction: Shipbuilding and Refurbishment“, ebenfalls am zweiten Messetag der Seatrade Europe, präsentieren Experten die Guidelines für Neubau und Modernisierungen von Kreuzfahrtschiffen.

Spannend wird es darüber hinaus bei aktuellen Umweltthemen: So findet mit dem gmeC Cruise eine Konferenz zum Thema „Environmental Advances in Ship Technology“ statt. ■

Anzeige

PRECISION //
NAVIGATOR

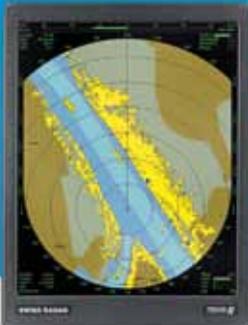
SWISS RADAR

Der neue Precision Navigator II

Vereint Radar, Inland AIS und ECDIS Karte in Perfektion

Das multifunktionale Navigationssystem, das keine Wünsche offen lässt

In drei attraktiven Versionen verfügbar




schwarz technik

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

Lloyd Werft Bremerhaven „AIDAcara“ kommt für 13 Tage

Nach der „AIDAbella“ im April steht der Lloyd Werft ein weiterer AIDA-Gast im Oktober ins Haus. Die „AIDAcara“ kommt vom 7. bis 19. Oktober 2013 zur Lloyd Werft Bremerhaven AG, wo auf dem 1996 in Finnland gebauten Schiff Klasse- und Wartungsarbeiten ausgeführt werden sollen.

Für Lloyd Werft-Vorstand Rüdiger Palentin ist der Auftrag für die „AIDAcara“ nicht nur ein „schöner Erfolg unserer Bemühungen, AIDA als Kunden zu gewinnen“, sondern auch der Nachweis guter Arbeit. Vor allem Arbeiten im



Bereich der Technik stehen auf dem 13-tägigen Arbeitsprogramm in Bremerhaven.

Die „AIDAcara“ (193,3 m lang, 27,60 m breit, 38.557 BRT) war 1996 das erste Schiff mit einem neuen Konzept für Kreuzreisen.

Inzwischen ist AIDA Cruises in Deutschland der Marktführer für Kreuzfahrten und hat 2012 mit einer Flotte von zehn Schiffen rund 633.000 Passagiere befördert.

Beim Werftaufenthalt in Bremerhaven steht für die Lloyd Werft die Technik im Vordergrund, wie Konservierungsarbeiten, Tankreinigung, Getriebearbeiten, Ruderarbeiten, Gewichtstests der Gangways und die Kontrolle der Seeventile, während AIDA Cruises selber Umbauten und Erneuerungen im Passagierbereich organisiert. ■



Neues Arbeitsschiff von der SET-Werft

Ein Löwe für das WSA in Braunschweig

Technische Daten

Länge über Alles:	22,73 m
Breite über Alles:	7,10 m
Max. Tiefgang:	1,40 m
Antrieb:	588 KW
U/min	1800
Propellerdurchmesser:	1,10 m
Besatzung:	2 Personen

Das Wasser- und Schiffsamt Braunschweig wird ein neues Arbeitsschiff erhalten, das auf den Namen „Löwe“ getauft wird. „Ausschlaggebend für den Namen war das klare Votum der Mitarbeiter in unserem Außenbezirk in Braunschweig-Thu-

ne, wo der „Löwe“ seinen Heimathafen haben wird.“ sagt Amtsleiter Johann Rößen. Das Arbeitsschiff (Foto oben) wird derzeit auf der Werft Schiffbau und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde (SET) am Standort Genthin gebaut. Der Auftrag für insgesamt 5 Arbeitsschiffe für die Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung wurde im Dezember 2012 erteilt. Der Stapellauf des „Löwen“ ist für 2014 geplant. Das Arbeitsschiff „Löwe“ wird überwiegend für Unterhaltungsarbeiten am

Mittellandkanal und den Stichkanälen nach Salzgitter, Hildesheim, Hannover-Linden und Hannover-Misburg eingesetzt. Es ist zudem so konstruiert, dass es in den Wintermonaten auf dem Mittellandkanal und den Stichkanälen sowie auch auf dem Elbe-Seitenkanal und der Weser als Eisbrecher eingesetzt werden kann. Das Wasser- und Schiffsamt Braunschweig ist zuständig für den Betrieb, die Unterhaltung und den Schiffsverkehr am Mittellandkanal von Wunstorf (westlich von Hannover) bis Wedelheine (östlich von Braunschweig) sowie an den Stichkanälen Salzgitter, Hildesheim, Misburg und Linden, außerdem an der Leine/Ihme von Hannover bis Neustadt. ■

— 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

88623 Lampertheim

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

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

E-Mail: Warnz@Warnz-GmbH.de

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

www.Wernz-GmbH.de

Zwei effiziente Zwölfzylinder-Motoren von MAN

Neue Power für MS Schwyz

Im Zuge einer Generalsanierung wurde das traditionsreiche MS Schwyz neu motorisiert. Die originalen langsamlaufenden Sulzer-Motoren, die das Passagierschiff fünf Jahrzehnte lang über den Vierwaldstättersee bewegt haben, haben ausgedient. Neu an Bord befinden sich zwei effiziente Zwölfzylinder-Motoren von MAN, die die altherwürdige Schwyz mit der Kraft von 1.100 kW (1.500 PS) zu neuen Höchstgeschwindigkeiten antreiben.

Bei strahlendem Sonnenschein präsentierte sich MS Schwyz am 18. Mai das erste Mal nach der Generalsanierung der interessierten Öffentlichkeit. Zusammen mit dem 100 Jahre alten Dampfschiff Gallia, der gerade 50 Jahre alt gewordenen MS Winkelried und den anderen vier Dampfschiffen der Flotte der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee, trat die Schwyz zur „Parade der stolzen Damen“ an. Für das Rennen der Dampfschiffe – wo die Gallia einmal mehr ihre bestätigte, das schnellste Dampfschiff in Europa zu sein – durfte MS Schwyz zusammen mit MS Winkelried die Ziellinie markie-

ren. Die Neumotorisierung, bzw. der Ersatz der 53 Jahre alten, originalen Sechszylinder Zwei-Takt-Dieselmotoren von Sulzer war das Kernstück der gut halbjährigen Sanierungsarbeiten durch die Shiptec AG. Diese letzten sogenannten Langsamläufer der SGV wurden durch moderne MAN Common Rail Viertakt-Dieselmotoren ersetzt. Der Schweizer MAN-Partner DEAG Dillier Energie AG unterstützte die Shiptec AG beim Einbau der Zwölfzylinder-Motoren und arbeitete eng mit ihr zusammen.

Eine der Hauptschwierigkeiten bei der Neumotorisierung bestand darin, die alten Motoren als Ganzes aus dem Schiff zu entfernen. Die Einbauöffnung erwies sich als zu klein und auch der Motor selbst war zu schwer für einen Gesamtausbau. So musste der Motor erst in verschiedene Einzelteile zerlegt werden, wobei das schwerste Stück noch immer rund 2.200 Kilogramm wog. Das dafür notwendige Ausbau-Prinzip wurde eigens von der Shiptec AG entwickelt. Unterstützt wurden die schwierigen Ausbauarbeiten des alten Sulzer-Motors durch den

„Verein Diesel Motoren Winterthur“. Dieser besteht aus ehemaligen, pensionierten Sulzer-Mitarbeitern, welche den alten Motor fachgerecht zerlegten, um diesen anschließend als Ausstellungsobjekt weiterverwenden zu können: Als technisches Denkmal sollen die alten Sulzer-Motoren fortan in Winterthur ausgestellt werden.

Ein weiteres Problem stellte der große Gewichtsverlust durch die beiden neuen Motoren dar. Wog einer der alten Sulzer-Motoren noch 11.450 Kilogramm, bringt einer der neuen Motoren gerade noch 2.300 Kilogramm plus 660 Kilogramm je Getriebe auf die Waage. Diese großen Unterschiede zogen aufwendige Schwerpunkt- und Stabilitätsberechnungen nach sich, die ebenfalls durch die eigene Engineering Abteilung der Shiptec AG durchgeführt wurden. Jedes einzelne Ein- und Ausbauteil musste dabei separat gewogen werden. Um die Vorgaben der Behörden bezüglich der Stabilität des Schiffes einzuhalten, musste die gewaltige Gewichtsreduktion mit insgesamt 9,5 Tonnen neuem Ballast ausgeglichen werden. Trotz Einbau eines doppelt so großen Abwassertanks und neuer Partikelfilter ist das Schiff jedoch in betriebsbereitem Zustand schlussendlich um zwei Tonnen leichter als vor der Sanierung. ■



Das Einsetzen der neuen Motoren durch eine Luke



Der Maschinenraum nach der Neumotorisierung



MS Schwyz auf Sonnenuntergangsfahrt.

Fotos: Shiptec

TransOcean präsentiert Winterkatalog mit vier ausgewählten Routen für deutsche Gäste

Mit der MS Astor nach Australien

Die ASTOR wird die kommenden drei Winter vom britischen Veranstalters Cruise & Maritime Voyages vermarktet – schwerpunktmäßig in Australien und Großbritannien. Um auch den deutschen Gästen, allen voran der Stammklientel, ebenfalls die Möglichkeit einer ASTOR-

Reise im Winter zu bieten, hat TransOcean vier spannende Routen zwischen 24 und 40 Nächten ausgewählt. Darunter sind auch die „Hinreise“ mit Start in Italien sowie die „Rückreise“ mit Ausschiffung in Harwich.

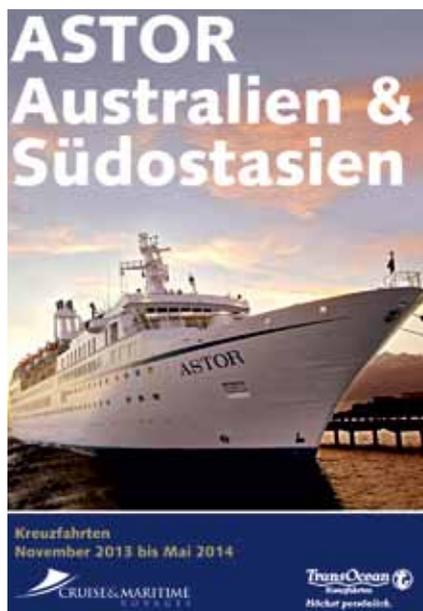
Diese Routen sowie zwei Varianten an umfangreichen Vor- und Nachprogrammen finden sich im neuen Katalog. Gäste, die den kompletten Winter von Anfang November dieses Jahres bis Mitte Mai 2014 an Bord bleiben möchten, erhalten ein individuelles Angebot.

„Wir bieten unseren Gästen damit die Chance, ein authentisch australisches Reiseerlebnis zu genießen“, erklärt Alexander Nothegger, Geschäftsführer der Transocean GmbH. Und: „Durch die überwiegend australischen Gäste und darauf abgestimmte Routen und Landausflüge sowie Speisen und Entertainment an Bord werden die Gäste

eine neue Atmosphäre erfahren, aber mit der Gewissheit, sich auf einem klassischen und bekannten Kreuzfahrtschiff wie der ASTOR zu befinden.“

Für die deutschen Gäste werden deutschsprachige Crewmitglieder zur Verfügung stehen. Die komplette Beratung und Buchung erfolgt über deutsche Reisebüros, Reiseveranstalter ist TransOcean Kreuzfahrten. Die Vor- und Nachprogramme in Australien und Thailand werden in Kooperation mit dem renommierten Veranstalter Tour Vital durchgeführt und bieten unter anderem den Komfort einer ärztlichen Begleitung.

Der Katalog Australien & Südostasien steht zum Download auf der Website bereit unter www.transocean.de/sites/default/files/ASTOR-Australien.pdf. Bei Buchung bis zum 30. September 2013 erhalten die Gäste einen Frühbucherrabatt von zehn Prozent. ■



Die MS Astor, hier im Hafen der spanischen Hafenstadt Sevilla.

Foto: Friedbert Barg

Schleusen und Brücken auf der Tour sind ein Erlebnis für sich

Mit der A-Rosa Stella auf Entdeckungstour in Südfrankreich

Von Dr. Carola Siedhoff

Kopf einziehen!“ hieß es des Öfteren auf der A-Rosa Stella auf der südfranzösischen Rhône, immer wenn eine der zahlreichen historischen Brücken auftauchte.

Da die alten Brücken nicht auf die moderne Schifffahrt ausgelegt sind, muss eben das Schiff an die Brücken angepasst werden und so werden das Sonnensegel und der Außenfahrstand kurzer Hand abgesenkt. Wenn besonders viele Brücken anstehen, was auf

der Rückfahrt Richtung Lyon tagsüber der Fall ist, muss auch zeitweise der Swimmingpool und das Sonnendeck gesperrt werden. Viel Platz blieb nicht. Manchmal war nur eine Armlänge Platz zwischen Sitzplatz an Deck und Brückenunterseite.

Aber nicht nur die vielen Brücken, sondern auch die 12 Schleusen erfreuten alle Schifffahrtfans auf der Rhône. Plötzlich wurde es draußen dunkel. Es gab aber keine Sonnenfinsternis, sondern das Schiff war wieder in eine der vielen Schleusen gefahren. Die Schleusen haben eine Breite von 12 und

Länge von 195 Metern. Ein Highlight war sicherlich die Schleuse Bollén mit einer Hubhöhe von 23 Metern.

Die A-Rosa Stella passte mit ihrer Breite von 11,40 Metern und Länge von 125,80 Metern gerade so hinein. Nur 30 cm blieben auf beiden Seiten Platz, aber Kapitän Jean Janos blieb gelassen mit seinen zwei Joysticks in der Hand. Der Kapitän fährt selbstständig, ohne weitere technische Hilfe, in die Schleusen. Er manövriert sich nur mit dem Auge und seinem Können hinein. Die Passagiere dagegen waren aufgeregt. Sie konnten die Schleusenwand mit der Hand berühren.

„Das Besondere auf dieser Route sind die Schleusen, die die Fahrt erschweren und der Wind, der normalerweise eine Geschwindigkeit von 80 km/h hat“, sagte Kapitän Jean Janos.

„Um die Schleusen passieren zu dürfen, bezahlt die Reederei eine jährliche Flussmaut. Das ermöglicht uns die Passage bei Tag und Nacht. Für eine Nachtpassage müssen wir bis 20.30 Uhr anmelden, welche Schleuse wir durchfahren wollen, denn von 21 Uhr bis 5 Uhr morgens können die Schleusen normalerweise nicht passiert werden“, erzählte er weiter.

Um ein Flusskreuzfahrtschiff in Frankreich fahren zu dürfen muss man eine Flussschiffahrtsschule besuchen. „Dort muss man Prüfungen ablegen und man erwirbt die Erfahrung, die einen befähigt ein Schiff zu führen“, erzählte Jean Janos.

„Man arbeitet sechs Stunden und hat sechs Stunden Ruhe in der Schiffferei. Das sind unsere normalen Arbeitszeiten.“

„Wir haben die Freude, mit einem schönen Schiff zu reisen, das gut ausgerüstet ist mit Swimming Pool, Sauna, Dampfbad, Spa und Fitnessstudio und wir haben die Freude, dass wir Kontakt zu den Passagieren haben. Ein Nachteil besteht darin, dass ich meine kleinen Kinder zu selten sehe, trotz Turnus, vierzehn Tage an Bord und sieben Tage daheim. Ich hoffe, der Turnus wird bald geändert“, sagte er.

Die A-Rosa Schiffe sind mit modernster Technik ausgerüstet. So ist für das Abwasser eine Kläranlage mit vier Kammern an Bord, die das aufgearbeitete Wasser mit



Manchmal war nur eine Armlänge Platz zwischen Sitzplatz an Deck und Brückenunterseite.

Anzeige

SHIPTEC SCHIFFBAU
ENGINEERING
SERVICE

Ihr Partner für komplexe Projekte im Schiffbau,
bei Sanierungen oder bei umfassenden Unterhaltsarbeiten.
Durch Vereinigung von Produktion, Engineering und Planung
unter einem Dach, ist die Shiptec bestens aufgestellt,
um auch umfassende Problemstellungen zu lösen.

Kontaktieren Sie uns mit Ihrer Problemstellung.

www.shiptec.ch

+41 41 367 66 96



Für die Zufriedenheit der Passagiere ist Jennifer Böckmann auf der A-Rosa Stella zuständig.



Ein Highlight für die meisten Passagiere: Die Schleuse Bollnäs mit einer Hubhöhe von rund 23 Metern.

Trinkwasserqualität wieder in die Rhône spült. Die Küche hat fünf Tiefkühlräume inklusive einem Müllkühlraum.

Auf der Brücke ist der Fahrhebel um 360 Grad drehbar. Der Außenfahrstand kann abgesenkt werden. Es sind zwei Radare an Bord. Zwei Industriewaschmaschinen und zwei normale Maschinen laufen 20-24 Stunden am Tag. Ca. 2000 m² Fensterfläche und

10.000 m² Außenhaut müssen jede Woche gereinigt werden, damit das Schiff auch für die neuen Passagiere wieder strahlt.

Insgesamt sind 54 Crewmitglieder bei der A-Rosa Stella an Bord. 13 Leute arbeiten davon in der Küche auf engstem Raum, um den Passagieren erstklassige Frühstücks-, Mittags- und Abendbuffets bieten zu können. Auch an Getränken ist alles an Bord, was

sich die Gäste wünschen. Ca. 1000 Liter Bier, 1200 Flaschen Sekt und 280 Flaschen Wein pro Woche werden für die Passagiere mitgenommen.

Für die Zufriedenheit der Passagiere ist Jennifer Böckmann auf der A-Rosa Stella zuständig. Sie hat vier Jahre Hotelmanagement studiert und arbeitet jetzt als Guest Service Manager an Bord.



Die A-Rosa Stella auf der Rhône



Die achttägige Tour mit dem Flusskreuzfahrtschiff A-Rosa Stella auf der Route Méditerranée startet und endet in Lyon.
Fotos (7): Carola Siedhoff

„Die Position auf dem Schiff ist viel vielseitiger als im Hotel. Hier bin ich zuständig für die Buchhaltung, Ausflüge, Shop, Rezeption, Entertainment und die Reiseorganisation“, erzählt sie.

In den letzten 16 Monaten war sie nur sieben Wochen an Land. Gerade für die Ausflugsorganisation muss sie gut vorbereitet sein. „Ich habe für jede Möglichkeit eine Alternative“, erklärt sie. Zum Beispiel kann es vorkommen, dass Schleusen gesperrt sind, wie es auf dem Rhein Nähe Straßburg der Fall war. „Richtung Straßburg, auf dem Rhein, waren einmal alle vier Schleusen gesperrt.

Der Ausflugsbus musste 50 km nebenher fahren. Die Gäste konnten nicht zurück an Bord“, sagte sie. Ihre Lösung war, die Ausflugs Gäste nach Straßburg vorzuschicken und sie dort in einem Restaurant auf das Schiff warten zu lassen.

Die Marke A-Rosa wurde von 2000-2002 vom DSR-Tochterunternehmen Seetours

(heute AIDA Cruises) entwickelt und mit zwei Fluss Schiffen (A-Rosa Bella und A-Rosa Donna) auf der Donau eingeführt. Im April 2009 wurde die A-Rosa Fluss Schiff GmbH selbstständig.

Derzeit fahren für A-Rosa zehn Schiffe auf Rhône, Rhein und Donau. Das Elfte, die A-Rosa Flora wird gerade, wie auch alle anderen Schiffe, auf der Neptun Werft GmbH in Warnemünde in Segmentbauweise gebaut. Das Flaggschiff der Flotte ist momentan die A-Rosa Silva mit 83 Außenkabinen, vier Juniorsuiten und zwei Balkonsuiten. Es kann auf Rhein und Donau eingesetzt werden.

Ein Ereignis war schon die Überführung der Schiffe A-Rosa Stella und A-Rosa Luna im Jahre 2005 per Dockschiff „Swan“ von Rostock-Warnemünde auf die Rhône.

Die Marke A-Rosa richtet sich vor allem an ein anspruchsvolles deutschsprachiges Publikum mit Interesse an Städte- und Rundreisen sowie Wellness.

Und man bekommt in der Tat viele interes-

sante historische Städte zu sehen und hat eine große Auswahl an sportlichen und kulturellen Ausflügen.

Die achttägige Tour mit dem Flusskreuzfahrtschiff A-Rosa Stella auf der Route Méditerranée startet und endet in Lyon. Zuerst geht es Richtung Mittelmeer bis nach Port Saint Louis und dann wieder zurück Richtung Lyon. Die drittgrößte Stadt Frankreichs, nach Paris und Marseille, begeistert durch seine historische Altstadt mit den zahlreichen Quergassen, den Traboules, im Viertel Croix-Rousse. Von der Basilika „Notre-Dame-De-Fourvière“ hat der Besucher einen wunderschönen Blick auf die Stadt und die beiden Flüsse Rhône und Saône. Die Altstadt und ein Teil der Halbinsel von Lyon gehören zum UNESCO Weltkulturerbe.

Über Nacht fährt das Schiff von Lyon nach Viviers. Hier erwacht man mit einer wunderschönen Aussicht auf die Rhône, wenn man die Kabine zur richtigen Seite hat und nicht an Land schaut.

Das Schiff legt morgens in Viviers an, einer mittelalterlich geprägten Stadt. Ausflüge zur Ardèche führen durch im Hochsommer blühende Sonnenblumen- und Lavendelfelder. Am Le Pont d'Arc sieht man im Sommer viele Kanufahrer und Paddler. Beim Besuch des Musée de la Lavande wird man über die Verarbeitung des Lavendels und seine vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten aufgeklärt. Lavendel ist nicht nur gut gegen Motten, wie in Deutschland bekannt, sondern auch zum Trinken, als Öl zum Einreiben gegen Mücken und als wunderbar duftende Seife. Spätestens jetzt wird sie der Lavendelduft bis nach Hause begleiten.

Schon abends geht es mit dem Schiff weiter nach Avignon. Der Papstpalast in Avignon aus dem 14. Jahrhundert gehört genauso wie die berühmte Brücke Pont Saint-Bénézet zum UNESCO-Weltkulturerbe. Die Ruine der Bogenbrücke ist bekannt durch das Lied „Sur le pont d'Avignon“. Vom Schiff aus hat man einen wunderschönen Blick auf die beleuchtete Stadt und die Brücke. Ein Er-



Das Flaggschiff der Flotte ist momentan die A-Rosa Silva, hier vor der Taufe im Juli 2012 in Amsterdam.

Foto: Friedbert Barg



Die Passagiere können auch Marseille, die Kulturhauptstadt 2013, besichtigen.

Ergebnis für Schifffahrtfans ist sicher auch das Liegen der Flusskreuzfahrtschiffe im sogenannten „Päckchen“. D.h., dass zwei oder drei Schiffe nebeneinander vor Anker liegen.

Am nächsten Tag legt das Schiff direkt an der Kaimauer der Altstadt von Arles an. Naturfans können einen Ausflug in die Camargue machen und mit etwas Glück schwarze Stiere und Flamingos zu Gesicht bekommen. Kulturliebhaber besuchen Les Arènes in Arles, ein Amphitheater, das heute als Stierkampfarena genutzt wird.

Auf der weiteren Reise hat man die Möglichkeit bei einem Ausflug sich Marseille, die Kulturhauptstadt 2013, anzusehen. In

Marseille hat sich in den letzten Jahren viel getan. Die alten Gebäude wurden renoviert und strahlen im neuen Glanz. Von der Basilika Notre-Dame-de-la-Garde hat man einen wundervollen Blick auf die Stadt am Mittelmeer. Im Zentrum der Stadt liegt der wunderschöne alte Hafen Vieux Port mit seinen Segelyachten. Neu am Hafen ist das Spiegeldach, das die Besucher vor der Sonne schützt, aber auch alle zu komischen Verrenkungen anregt, um sich im Spiegel zu entdecken.

Auch ein Strandnachmittag zur Erholung von den Ausflügen ist möglich. Am breiten Sandstrand von Port St. Louis kann man wunderbar im Mittelmeer Baden und Relaxen.

Auf dem Rückweg von Port St. Louis nordwärts nach Lyon hat man einen halben „Seetag“ auf dem Fluss, an dem man alle Annehmlichkeiten an Bord ausprobieren kann, wie die vielfältigen Massageangebote, den Pool an Deck oder einfach nur die Poolliegen, bis es dann wieder heißt „Kopf einziehen!“, denn auch auf dem Rückweg werden natürlich wieder viele Brücke durchfahren. ■



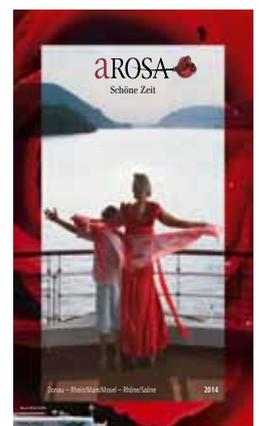
Zum Schluss der Reise verabschiedeten sich Besatzung und Passagiere bei einem Sektempfang voneinander.

A-Rosa Markenrelaunch und neues Produkt

Die A-Rosa Flussschiff GmbH hat ihren Marktauftritt überarbeitet und verknüpft das Angebot in Zukunft mit dem Versprechen „Schöne Zeit“. Ziel ist, Flusskreuzfahrten noch attraktiver zu gestalten und für weitere Kundengruppen zu öffnen. Zugleich hat das Unternehmen den Katalog für die Saison 2014 vorgestellt, der diesem Versprechen folgt. Er präsentiert eine Vielzahl von Neuerungen, die den Wert einer A-Rosa Kreuzfahrt für den Reisenden zusätzlich steigern. Dazu gehören der neue Premium-Tarif Select Premium alles inklusive, der fast alle Leistungen an Bord und Land umfasst und die neuen A-Rosa Kreuzfahrten Specials. „Eine „Schöne Zeit“, das ist das Ziel der großen Mehrheit der Urlauber“, begründet Jörg Eichler, Geschäftsführer von A-Rosa, den neu formulierten Anspruch: „Wir wollen ein hochwertiges und attraktives Produkt anbieten, das diesen Wunsch bedingungslos erfüllt. Wir werden daher in Zukunft konsequent das Potenzial heben, das in unserem Urlaubsangebot steckt: Erlebnisreisen, Wellnessurlaub, Kulturtrip, Städtereisen, Shopping-Erlebnis und vieles mehr.“

Zielgruppen von A-Rosa sind neben den sogenannten Best Agern, also der Zielgruppe der über 50-jährigen, Paare ab 40, Alleinreisende, Familien und Gruppen. Darüber hinaus wird A-Rosa mehr Reisende gewinnen, die nach einem „perfekten Urlaub“ mit A-Rosa erneut eine schöne Zeit auf dem Fluss verbringen möchten, also die Wiederholer-Rate ausbauen. Vereinfachung des Preissystems, neues Produkt Select Premium alles inklusive und zusätzliche Super-Frühbuchertermine

Der Katalog 2014 stellt alle Neuerungen ausführlich vor und kann im Internet unter <http://www.arosa.de/kreuzfahrten/mein-arosa/flusskreuzfahrt-katalog.html> bestellt werden.



„The Gathering Cruise 2013“ im irischen Kinsale

Malerische Küsten, grüne Felder - und dann ein plötzliches „Mayday“

Als sich unser Mitarbeiter Zeljko Stojanovic auf den Weg zu einer Pressereise an die Südküste Irlands machte, um von dort über ein alljährlich stattfindendes Segelereignis zu berichten, ahnte er noch nicht, dass das eine Reise werden sollte, die er sein Leben lang nicht vergessen wird. Lesen Sie nachfolgend seinen sehr persönlichen Reisebericht.

Von **Zeljko Stojanovic**

Irland ist das Land mit den endlosen grünen Feldern und den malerischen Küsten. Damit werben die irischen Touristikämter in Irland selbst aber auch im Ausland um Besucher. Weil die Zahlen der Urlauber in

den letzten Jahren rückläufig sind, werden Veranstaltungen wie das „Gathering Cruise 2013“ in Kinsale für das Land immer wichtiger.

Zu dieser Veranstaltung werden alljährlich Segler und Sportschiffer aus der ganzen

Welt eingeladen, nach Irland zu kommen und zusammen mit Freunden eine schöne Zeit zu verbringen. Ein Schauplatz solcher Treffen, ist der kleine und sehr charmante Ort Kinsale im Süden von Irland. Die nächste größere und bekanntere Stadt ist Cork, das in rund 40 Minuten mit dem Bus zu erreichen ist. Cork wird auch von



Beliebter Seglertreff: Das Oysterhaven Center im irischen Kinsale



Diese Aussicht auf die Bucht von Oysterhaven kann genießen, wer lang genug auf der Terrasse des Segel-Centers verbringt. Fotos: Zeljko Stojanovic



Oliver Hart ist zusammen mit seiner Frau Kate Besitzer des Oysterhaven Centers im Süden von Irland

verschiedenen Airlines angefliegen. Wer allerdings zum Beispiel von Deutschland aus nach Dublin fliegt, hat die Möglichkeit, das Land etwas näher kennenzulernen und erste Eindrücke zu gewinnen, wenn er, wie ich die bequeme Zugverbindung von Dublin nach Cork nutzt.

Die kleine Hafenstadt Kinsale ist bunt, einladend und freundlich. Die Pubs im Ort sind der Mittelpunkt jeder abendlichen Unterhaltung. Ein Geheimtipp für Übernachtung und Abendprogramm ist das Blue Haven Hotel. Das Abendprogramm im Blue Haven Hotel ist einmalig und die Liveband spielt Hits aus aller Welt, so dass für jeden Geschmack etwas dabei ist. Das Frühstück im Blue Haven Hotel ist typisch, aber nicht gewöhnlich. Internationale Küche wird hier ebenso serviert wie auch Blood Pudding, - eine nationale Delikatesse, die Ähnlichkeit mit der deutschen Blutwurst hat.

Ein Besuch im Oysterhaven Center ist für Segler, Windsurfer und Kanuten ein Muss. Die Betreiber Oliver und Kate Hart haben über Jahre hinweg ein Familienunternehmen aufgebaut, das die Faszination des Wassersports auf einen überspringen lässt. Das Ehepaar erzählte mir, dass in den Anfängen des Centers die finanziellen Mittel so beschränkt waren, dass beide auf dem Gelände im Van übernachteten. Heute sind 25 Ausbilder für die verschiedensten Wasseraktivitäten im Center tätig.

Jeder Trainer im Center hat einen Auszubildenden, der mit 15 Jahren angelernt wird und seine Ausbildung mit 18 Jahren beenden



Malerisches Kinsale



Übernachtungstipp: Blue Haven Hotel

det. Nicht selten wurden die Trainees selbst als Kinder im Center ausgebildet. Kinder aller Altersklassen lernen im Camp spielerisch den Umgang mit der Materie - und werden auch über die Gefahr des Meeres aufgeklärt. Die Trainer sind Vorbilder und die Kinder haben sichtlich Spaß an den Aktivitäten.

Kates und Olivers Center ist eine Anlaufstelle für die Segler und Surfer. Die beiden schaffen eine familiäre Umgebung, in der sich jeder wie zu Hause fühlt. Besucher des Centers sagten zu uns: „Die Segler, die einmal hier waren, kommen immer wieder“. Das Center bietet ihnen auch Übernachtungsmöglichkeiten in Ferienhäusern direkt am Center. Nähere Informationen über das Center in Oysterhaven gibt es auch im Internet unter www.oysterhaven.com

Die Teilnahme an einer Segeltour auf der „Spirit of Oysterhaven“ dem Flaggschiff des Centers, entwickelte sich am Ende des Tages nicht so wie erwartet. Als die „Spirit of Oysterhaven“ Segel setzte, hatte das Wetter

sich ein wenig verschlechtert, was aber bei angenehmen 21 Grad immer noch mehr als akzeptabel war. Unser Skipper Tom O'Leary unterwies die Besucher auf der Yacht routinemäßig und klärte uns über die Gefahren an Bord und der See auf.

An der Segeltour nahmen zahlreiche Schiffe teil, unter anderen das 41 Meter lange holländische Übungsschiff „Astrid“ das von



Skipper Tom O'Leary klärte über die Gefahren an Bord und der See auf

dem erfahrenen Skipper Pieter de Kam gesteuert wurde. Das Schiff hatte fünfundzwanzig Trainees und fünf Crewmitglieder an Bord. Die „Astrid“ startete von Southampton aus und sollte bis nach Frankreich segeln.

Mayday - und unheimliche Stille

Ein halbe Stunde nachdem wir die Segel gesetzt hatten, erhielt unsere Yacht einen Funkspruch, dass die Astrid ein Problem habe und auf Grund gelaufen ist. Die Stimmung auf der Yacht änderte sich schlagartig. Auf dem Schiff kehrte eine unheimliche Stille ein. Unser Skipper senkte sofort die Segel, startete den Motor und steuerte die sinkende „Astrid“ an. Alle Segelschiffe in der näheren Umgebung taten dasselbe. Tom O'Leary, unser Skipper, machte sich große Sorgen, weil auf der Astrid sich hauptsächlich Kinder befanden. Kurz nach dem eingehenden Funkspruch wurde ein Mayday an die Küstenwache entsandt. Was dann geschah, wurde zur größten Rettungsaktion in der Geschichte RNLI (Royal National Lifeboat Institution). Spektakulär, bedingt



Am Gathering teilnehmende Segler auf dem Törn aus der Bucht von Oysterhaven zum Hafen in Kinsale



Das Segelschiff „Astrid“ in der See vor Kinsale ...

Foto: Zeljko Stojanovic



... und nachdem sie auf ein Riff vor den Felsen gelaufen ist.

Foto: The Irish Independent

durch das schlechte Wetter an diesem Morgen, wurden die Schiffbrüchigen von dem sinkenden Schiff auf das Rettungsboot katapultiert, so dass uns auf der „Spirit of Oysterhaven“ der Atem stockte. In einer ersten Phase der Rettungsaktion gelang es der RNLI, zwölf Jugendliche zu bergen. Diese wurden auf unsere Yacht gebracht. In einer zweiten Rettungsaktion wurde dann der Rest der Mannschaft weitere achtzehn Personen in eine Rettungsinsel transportiert und anschließend in ein größeres Boot der RNLI umgesetzt.

Alle 30 Personen an Bord konnten in einer beispiellosen Aktion gerettet werden. Der größte Teil der Besatzung waren fünfund-

zwanzig Jungsegler, die auf unsere Yacht gebracht wurden.

Die Jugendlichen waren nach der Rettungsaktion verstört und unterkühlt. Sie begriffen erst in einem Moment der Ruhe, wie viel Glück sie gehabt hatten. Wir beruhigten die Jugendlichen an Bord und teilten ihnen mit, dass jeder aus dem sinkenden Schiff gerettet werden konnte, obwohl wir es bis zu diesem Zeitpunkt selbst noch nicht sicher gewusst haben.

An Bord unseres Schiffes und bei der Ankunft im Hafen von Kinsale war die Erleichterung in den Gesichtern der Jugendlichen zu erkennen. Fiona Bolger, Managing Director

und Teilnehmerin an dem Segeltrip, erzählte mir später, dass der Motor der „Astrid“ ausgefallen war und somit das Schiff manövrierunfähig vor der Küste trieb. Das Schiff, auf dem sich Fiona Bolger und der Veranstalter der Gathering Cruise ,John Leahy, befanden, versuchte, die Astrid aufs Meer zu ziehen und weg von den Felsen, aber das Schiff war zu schwer und der auflandige Wind zu stark, so dass es zu gefährlich für ihr Schiff wurde und sie die Hilfeleistung einstellen mussten. Sie entschieden sich ein Mayday an die Küstenwache auszurufen.

Der Skipper der „Astrid“, Pieter de Kap, äußerte sich zu dem Unglück mit den Worten: „Das Wichtigste für mich war die Rettung



Die geretteten Jugendlichen kommen an Bord der „Spirit of Qysterhaven“ ...

meiner Leute an Bord, ich rettete sie alle, also war es ok.“

Die Jugendlichen wurden nach Ihrer Rettung bei einheimischen Familien untergebracht. Die Regierung kündigte an, dass Spenden gesammelt werden, um Kleidung und Materielle Gegenstände der Trainees zu ersetzen.

Die Veranstalter der Gathering Cruise ISA (Irish Sailing Association) gaben am selben Abend ein Bankett für die Teilnehmer der Segeltour. Wie zu erwarten, war das Hauptthema des Abends die Rettung der Jungsegler. Die ersten Videos der Rettungsaktion tauchten im Netz auf und wurden von Tisch zu Tisch gereicht. Alle waren glücklich, dass dank der beispiellose Rettungsaktion niemand zu Schaden gekommen war. Dennoch bedauerten die Segler den Untergang des stolzen und sehr schönen Segelschiffes. Die „Astrid“ wurde 1918 erbaut und wurde somit 95 Jahre alt. Eine unerwartete Ehre wurde meinen Mitseglern und mir zuteil, als uns andere Segler mit den Worten „Ihr seid Helden, ihr habt die jungen Menschen gerettet“. Uns war das sehr unangenehm, denn letztendlich hatten wir ja nichts gelei-

stet, wir waren einfach nur auf der nächsten größeren Yacht.

Der Abend wurde durch die Vergabe von Fun Awards gekrönt. Es wurden Preise vergeben für das Schiff mit den meisten Frauen an Bord oder für das Schiff mit dem Skipper mit der schönsten Nase. Ein wunderschöner Abend mit traditioneller irischer Musik und Tanz. Ein schöner Abschluss für die Teilnehmer der Gathering Cruise 2013 und

eine Einladung an alle, in den kommenden Jahren wiederzukommen.

Letztlich war der Aufenthalt in Irland aus unterschiedlichen Gründen für mich ein unvergessliches Erlebnis. Das Land bietet soviel mehr als grüne Landschaften und Küsten die wir aus der Fernsehwerbung kennen. Kleine Ortschaften wie Kinsale, die mit Ihrer Architektur und Farbgestaltung ein heimisches Gefühl bei seinen Besuchern erzeugen. Freizeitaktivitäten wie Segeln, Kanufahren, Wandern und Angeln sind nur einige Freizeitaktivitäten die Irland auszeichnen. Irland bleibt mir in Erinnerung. Nicht nur wegen des Schiffbruchs der „Astrid“, viel mehr wegen der Menschen, die ich kennenlernen durfte. Die Gastfreundlichkeit der Menschen ist ehrlich, sie ist nicht gespielt - und das spürt jeder. Irland ist ein sehr kinderfreundliches Land und ein Familienurlaub ist auf der Insel ideal.

Aber auch für junge und ältere Paare bietet die Insel viel Abwechslung. Irland sollte für jeden, der die Insel noch nicht besucht hat, ein Punkt auf seiner Damuss-ich-noch-hin-Liste sein. ■



... und sind glücklich über ihre Rettung. Foto: Zeljko Stojanovic

Minister Heiko Maas: „Ganz Saarland wünscht dem Saarhafen alles Gute und ein herzliches Glückauf“

Ausbau der Moselschleusen muss Vorrang haben

Von Gabi Böhm

Sommerhitze, angestaut in einem großen Festzelt auf Asphalt, kein Lüftchen weht, die Besucher schwitzen, was das Zeug hält – und das in einem Hafen, mit dem man üblicherweise Luft und Wasser verbindet: Die offizielle Feierstunde anlässlich des 25. Geburtstags des Saarhafens Saarlouis/Dillingen erinnerte in Anbetracht der Temperaturen an einen kollektiven Saunagang. Und zwar mit Anzug und Krawatte oder im Kostüm. Die Hafengebiete Saarland GmbH mit ihrem Geschäftsführer Dr. Ing. Horst Hanke hatten eingeladen, und gekommen war die „Crème de la Crème“ aus Politik, Wirtschaft und Verbänden. Im Juli 1988 war der Saarhafen Saarlouis/Dillingen nach nur neunmonatiger Bauzeit offiziell eingeweiht worden. Ein Riesenprojekt für die Region, damals wie heute Anlass für Diskussionen über Trinkwasserschutz, auf jeden Fall ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und Motor für die Arbeitswelt. Anlässlich des 25. Geburtstags hatten die Hafengebiete Saarland GmbH einen Tag vor ihrem Hafenfest am 24. August zu einer offiziellen Feierstunde mit geladenen Gästen eingeladen. Darunter der Abgeordnete aus dem Europäischen Parlament, Jo Leinen (SPD), Vertreter des Bundestags, Land- und Kreistags, SPD-Minister Heiko Maas in Begleitung des Staatssekretärs Jürgen Barke, die Oberbürgermeister von Saarlouis und Dillingen, Roland Henz (SPD) und Franz-Josef Berg (CDU), Ex-Minister Hanspeter Georgi (CDU), der Generalbevollmächtigte der Stahl-Holding-Saar, Albert Hettrich, Behördenleiter und nicht zuletzt Geschäftsführer der Partnerbetriebe im Saarhafen, Mitarbeiter und Aufsichtsräte.

Saarlands Minister für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr, Heiko Maas, gab nach Begrüßung der Gäste durch Hanke einen Rückblick in die Geschichte der Saar. Erste Bedeutung erlangte sie im 17. Jahrhundert,

als das so genannte „Holländerholz“ über Mosel und Rhein bis an die Nordsee geflößt wurde. Die Saar, Nebenfluss der Mosel, sei jetzt auf einer Länge von 87,2 Kilometern zwischen Konz und Saarbrücken ausgebaut, habe eine Fahrrinntiefe von drei Metern und überwinde die Höhendifferenz von 55 Metern. Schiffe mit einer Ladefähig-



Der Geschäftsführer der Hafengebiete Saarland, Dr. Ing. Horst Hanke, im Gespräch kurz vor dem Festakt. Foto: Gabi Böhm

keit von 1350 Tonnen und einer Länge von 85 Metern sowie Schubverbände mit 3220 Tonnen und 185 Meter Länge seien auf der Saar unterwegs, informierte Maas. „Was da transportiert werden kann, macht deutlich, wie wichtig die Saar für die Wirtschaft ist!“, sagte Maas. Mit einem Jahresumschlag von 3,2 bis 4,2 Millionen Tonnen gehöre der Saarhafen zu den zehn bedeutendsten Binnenhäfen Deutschlands. Kritik äußerte er am Bund, „der sich außerstande sieht, Zusagen für die vorrangige Finanzierung des Ausbaus der Moselschleusen zu geben!“ Der Moselschleusenausbau habe höchste Priorität, denn die Wartezeit für Güterschiffe an den Schleusen zwischen Koblenz und Dillingen könne bis zu 15 Stunden betragen. Maas bescheinigte dem Wasserstraßensystem größtes Entwicklungspotenzial wegen seiner vielen Vorteile gegenüber anderen Verkehrssystemen. Das Saarland und auch Luxemburg seien bereit, sich finanziell und personell am Moselschleusenausbau zu beteiligen. Maas nutzte die Gelegenheit, sich für den Erhalt des Wasser- und

Schiffahrtsamts in Saarbrücken stark zu machen. Denn aufgrund des zu erwartenden Transportanstiegs rechne er mit einem größeren Betriebs- und Verwaltungsaufwand, für den die Behörde vor Ort unabdingbar sei. „Ganz Saarland wünscht alles Gute!“, schloss Maas und wünschte dem Saarhafen ein „herzliches Glückauf!“

Ökonomie und Ökologie

Roland Henz, Oberbürgermeister von Saarlouis, erinnerte an die seinerzeit kontroverse Diskussion um den Saarhafen. „Ökologie und Ökonomie unter ein Dach zu bringen“ sei auch bei der Diskussion zwischen den Stadtwerken Saarlouis und dem Hafengebiete aktuell. „Mein Wunsch ist, dass wir gemeinsam an einen Tisch kommen und

keiner so zerkratzt wird, dass man nicht mehr miteinander redet!“ Denn der Hafen habe eine breitere Kapazität für eine vielversprechende Zukunft. Lockere Töne schlug Dillingens Oberbürgermeister, Franz-Josef Berg, an. In einem kühnen geschichtlichen Rückblick bewies er die Bedeutung Dillingens als Hafenstadt. Neben dem Saarhafen, der jeweils zur Hälfte auf der Gemarkung von Dillingen und Saarlouis liegt, mache der gefragte Yachtboothafen mit seinem Anlegeplatz für Freizeitkapitäne Dillingen zu der Hafenstadt des Saarlands überhaupt.

Der Landrat des Landkreises Saarlouis, Patrick Lauer, ging in seinem Grußwort auf die wirtschaftliche Bedeutung des Saarhafens ein. Mehr als 13 Prozent aller Beschäftigungsverhältnisse im Landkreis Saarlouis gingen auf den Saarhafen direkt oder indirekt zurück. Es gelte, „den top ten-Platz zu erhalten oder auszubauen“. Albert Hettrich, Generalbevollmächtigter der Stahl-Holding-Saar, betonte die „Erfolgsgeschichte Saarhafen insbesondere für uns als Stahlindustrie als absolut grundlegende Bedeutung! Wäre es nicht so gelaufen, würden wir heute hier so nicht sitzen.“ Auch er forderte den Moselschleusenausbau. Einen direkten Ausblick in die Zukunft unternahm abschließend Horst Hanke. Der Saarhafen baue derzeit einen direkten Containerverkehr als Fahrplanbetrieb über die Mosel auf. Den Reden, die von der Bergmannkapelle der Dillinger Hütte aufgelockert wurden, folgte die Verköstigung durch einen Cateringbetrieb und die Einladung zu einer Hafenbesichtigung per Schiff – eine gute Gelegenheit für klatschnass geschwitzte Besucher, sich abzukühlen. ■

Zweite Schleusenammer in Fankel an der Mosel wurde offiziell eingeweiht

Entspannung an Mosel-km 60 bei Bruttig-Fankel erwartet

Tausende Ausflugsschiffe passieren außer den Güterschiffen jährlich die Schleuse Fankel, eine beliebte Strecke zwischen dem schmucken Ort Beilstein und der Touristenhochburg Cochem. Nach vierjähriger Planung und sieben Jahren Bauzeit wurde am 26. August eine zweite Schleusenammer offiziell in Fankel eingeweiht.

Während etliche Bürger buchstäblich als Zaungäste nur aus der Ferne dem symbolischen Akt beiwohnten, drückten Helmut Probst, Verbandsbürgermeister Cochem, der rheinland-pfälzische Minister des Inneren, für Sport und Verkehr, Roger Lewentz, Dr. Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt sowie Michael Odenwald, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf einen „roten Knopf“, um Schiffen den Wasserweg durch die zweite Schleuse in Fankel frei zu geben. Dabei steht der „rote Knopf“ durchaus bildhaft für die Brisanz des Themas „Moselschleusenausbau“. Die Kapazitäten der Moselschleusen werden seit Jahren weit überschritten. Vor Eröffnung der Großschifffahrt auf der Mosel war man von zehn Millionen Gütertonnen auf der Mosel ausgegangen. Die Zahl wurde bald überschritten und stieg nach dem Ausbau der Saar auf 15 bis 16 Millionen Gütertonnen an. Infolge von 10 000 geschleusten Güter-

schiffen und saisonal 4000 Fahrgastschiffen ergeben sich kostenintensive und nervige Wartezeiten.

Eine weitere Steigerung des Güterverkehrsaufkommens wird auf rund 17 Millionen Gütertonnen bis zum Jahr 2025 prognostiziert, sagte Dr. Hans-Heinrich Witte. Grund genug also, den Ausbau aller zehn Schleusen an der Mosel zu fordern. Wie beispielsweise von Minister Lewentz. „Ich hoffe darauf, dass die Moselschleusen in den vordringlichen Bedarf kommen und nicht erst in 2035 fertig gestellt sind.“ Dies sieht ein Investitions- und Maßnahmenplan von Peter Ramsauer vor. „Es ist ja bereits viel geschehen“, beruhigte Staatssekretär Odenwald mit Blick auf den Ausbau der Schleusen in Zeltlingen und Fankel, die 100 Millionen Euro verschlungen haben. Noch in 2013 sollen die Baumaßnahmen zur zweiten Schleusenammer in Trier vergeben werden. In Lehmen seien bereits die genehmigungsrechtlichen Weichen mit dem Einleiten des Planfeststellungsverfahrens gestellt worden. Odenwald bestätigte hohen Handlungsbedarf für den Moselschleusenausbau.

Trotz Freude über die Fertigstellung der zweiten Fankel-Schleuse fand Verbandsbürgermeister Helmut Probst etliche kritische Worte. Die Ortsgemeinde habe dem Projekt anfänglich skeptisch gegenüber gestanden, fürchtete touristische Einbußen durch die

Bauarbeiten und habe erfolglos geklagt. „Das ist heute deutlich entspannt!“, resümierte Probst. Er lobte wie seine Vorredner die Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsämter sowie die Baufirmen, „die bestrebt waren, die Beeinträchtigungen gering zu halten.“ Der Planfeststellungsbeschluss hatte lärmintensive Maßnahmen nur außerhalb der Saison erlaubt.

Probst freute sich, dass durch den Bauausbau für die Schleuse der Unterbau für 35 Kilometer Waldwege hergestellt wurden. Allerdings hätte man von den Baukosten „einen kleinen Betrag für die Gestaltung des Ortsbilds abzwacken können“. Welche Lehren man durch das Projekt für die Zukunft gewonnen habe? Er habe die Kompromissbereitschaft im Planfeststellungsverfahren vermisst. Für zukünftige Bauvorhaben an den Moselschleusen empfahl Probst die frühzeitige Einbindung aller Beteiligten, um breite Akzeptanz herzustellen.

Die zweite Moselschleuse in Fankel wurde nach Angaben des Wasser- und Schifffahrtsamts Trier als Stahlbetonwerk errichtet und als eine der ersten Schleusen monolithisch, also fugenlos, hergestellt. Es wurden 300 000 Kubikmeter Erdrreich ausgebagert, davon 80 000 Felsgestein, das überwiegend der Gemeinde für Waldwegebau überlassen wurde. Für ein strömungsarmes Befüllen und Entleeren der Schleusenammer sorgen beidseitig in den Kammerwänden angeordnete Längskanäle mit Stichkanälen.

Dies soll einen ruhigen und sicheren Schleusengang ermöglichen und die Schleusungsdauer verkürzen. Nach den nächsten Schleusen Trier und Lehmen soll der Ausbau von Wintrich, Müden, Detzem, St. Aldegund und Koblenz folgen.

Gabi Böhm ■

Anzeige



Alles unter einem Hut



RheinCargo gestaltet logistische Gesamtlösungen. Mit trimodalen Konzepten verbindet RheinCargo die pulsierende Industrieregion auf der Schiene, der Wasserstraße und kombiniert.

www.rheincargo.com

Audi Logistikzentrum im Logport II eröffnet

Der Duisburger Hafen wird zur neuen Drehscheibe der Automobil-Logistik

Von Petra Grünendahl

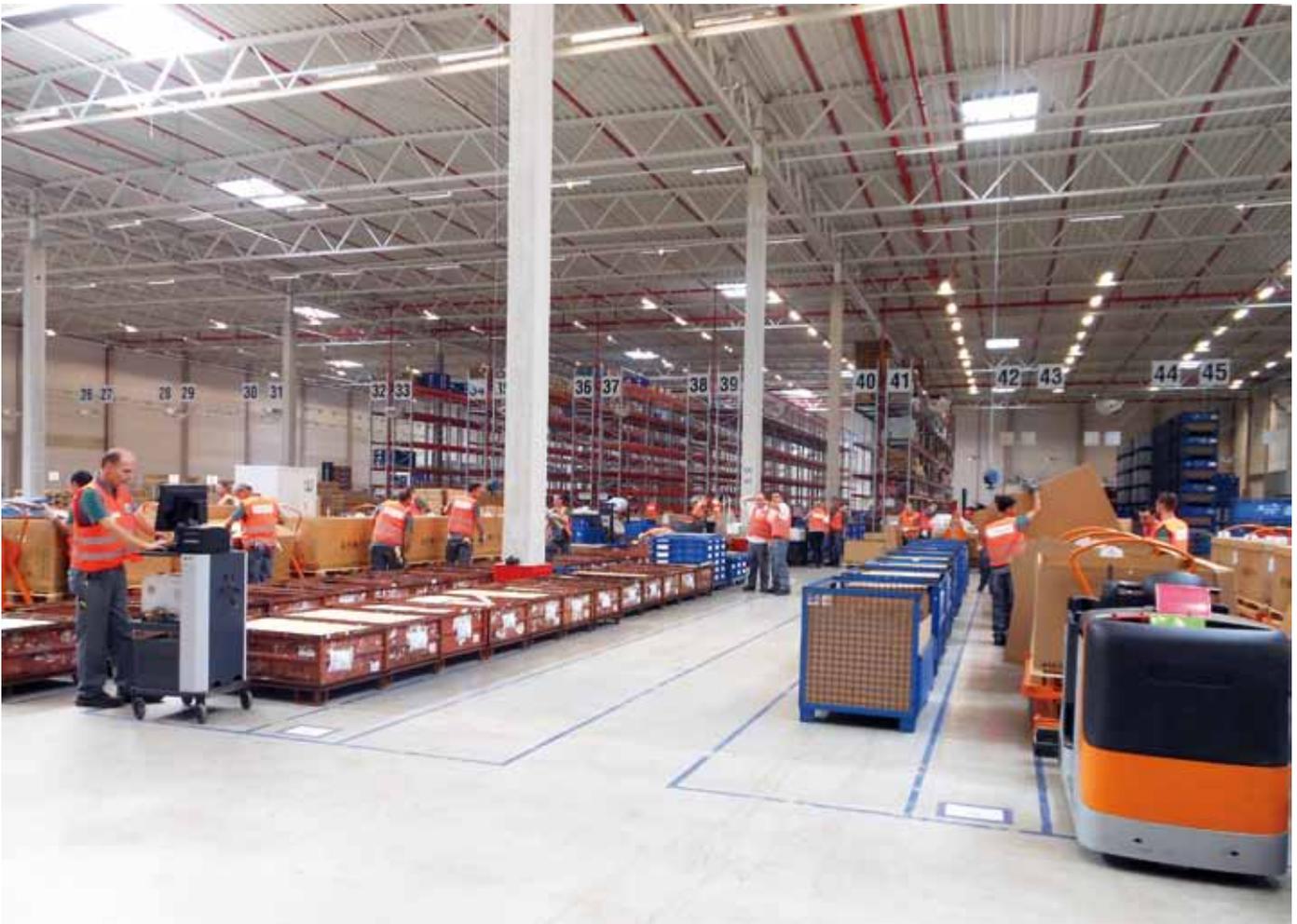
Hier entsteht unser größter CKD-Hub, der auch als Pionier für andere Logistikzentren fungiert“, erklärte Dr. Michael Hauf, Leiter Markenlogistik der Audi AG, bei der feierlichen Eröffnung. „CKD“ ist die Abkürzung für „Completely Knocked Down“ und steht für die Bauteile, die zur Montage an einen anderen Ort gebracht werden. Dass Audi auf seinen Wachstumsmärkten neue Werke baut, heißt nicht, dass alle Teile – auch die von Zulieferern – vor Ort in hoher Qualität und für den jeweiligen Hersteller rentabel gefertigt werden können. Hier gibt es gerade in Deutschland und NRW viele Zulieferbetriebe, die als Hidden Champions technologische Marktführer sind, für die sich aber die Produktion für kleine Mär-

kte in Übersee nur in Deutschland rechnet. Im Duisburger Logport II in Wanheim-Angerhausen eröffnete das neue und weltweit größte Logistikzentrum von Audi offiziell seinen Betrieb. Mit Prominenz aus der lokalen Wirtschaft und Verwaltung, aber auch ranghohen „Logistikern“ aus Ingolstadt und Wolfsburg wurde die Eröffnung groß gefeiert, was die Bedeutung des neuen Standortes unterstreicht. Zumal diese Ansiedlung nur die erste des Konzerns in Duisburg ist, denn für Volkswagen wird bereits ein Logistikzentrum etwas kleineren Ausmaßes (aber auch mit Erweiterungsmöglichkeiten) in Autobahnnahe und mit eigenem Autobahnanschluss an der A40 in Kaßlerfeld gebaut. Die multimodale Anbindung und ein integriertes Konzept der Duisburger Hafen AG hatte nach den Verantwortlichen in Ingolstadt

auch die Wolfsburger überzeugt. Gute 25 Mio. Euro hat die Duisburger Hafen AG auf dem Logport II für das Audi-Logistikzentrum investiert, Schnellecke Logistics als Betreiber weitere 2,5 Mio. Euro. Mit Schnellecke gibt es langfristige Verträge zur Nutzung des über 100.000 Quadratmeter großen Areals mit ca. 53.000 Quadratmeter Hallenflächen und Optionen für eine Erweiterung.

Erste Container verschifft

Seit Anfang Juli werden von hier aus Autoteile überwiegend nach Antwerpen verschifft. Aus dem Überseehafen geht der Transport dann weiter nach China und Indien. Ab 2016, wenn Audis neues Werk in Mexiko die Produktion aufnimmt, gehen die Container mit Komponenten auch nach Mittelamerika. Bislang sind Mitarbeiter in



In zwei von fünf Hallen werden schon Autoteile für den Transport in die Werke in Indien und China verpackt.

zwei der fünf Hallen damit beschäftigt, die angelieferten Teile für den Übersee-Transport versandfertig zu machen. Bis Jahresende sollen der Standort im Volllast-Betrieb laufen. Dann werden ca. 500 Mitarbeiter hier tätig sein: 450 bei Schnellecke Logistics, die den Transport und die logistische Abwicklung für Audi übernehmen, und ca. 50 bei der Thimm-Gruppe, die in einer ca. 8.000 Quadratmeter großen Halle Verpackungen produzieren. Die Verpackungsproduktion im Logport II erspart den deutschen Autobahnen eine vierstellige Summe an Lkw-Fahrten im Jahr.

Angeliefert werden die Autoteile aus allen Teilen Deutschlands, wenn auch überwiegend aus NRW, zur Zeit noch ausschließlich per Lkw (ca. 60 Lkw sind es pro Tag). Wenn der Gleisanschluss auf dem Areal vollständig ausgebaut ist, sollen auch Züge mit Komponenten anrollen. Im Vollbetrieb kann man mit ca. 120 Lkw-Anfahrten am Tag rechnen. Abtransportiert wird fast komplett über den Wasserweg: Rund 800.000 Kubikmeter Autoteile in 16.000 Containern per Binnenschiff nach Amsterdam ersparen jährlich ca. 13.000 Lkw-Fahrten über die Autobahnen.

Von Duisburg werden die Wachstumsmärkte von Audi beliefert. Das reicht von Kleinteilen und Schrauben bis hin zu lackierten Karosserien, die dann nach Indien gehen, wo es – für einen Absatzmarkt von ca. 10.000 Fahrzeugen im Jahr – nur eine Endmontage gibt. In China mit einem Absatzmarkt von 300.000 Fahrzeugen im Jahr steht eine Vollfunktionsfabrik. Hier kommen – ja nach Modell – 50 bis 85 Prozent der Teile aus lokaler Produktion, die restlichen 15 bis 50



Die Talkrunde auf dem Podium unterstrich die Bedeutung des neuen Logistikstandortes (v. l.): Andreas Wagner, Vorstand Operatives Geschäft bei Schnellecke Logistics, Dr. Michael Hauf, Leiter Markenlogistik der Audi AG, NRW-Wirtschaftsminister Garrelt Duin, Erich Staake, Vorstandsvorsitzender Duisburger Hafen AG, und Moderator Franz Rother, Stv. Chefredakteur der Wirtschaftswoche. Fotos: Petra Grünendahl

Prozent werden von Deutschland an die Produktionsbänder geliefert. Über 4.000 verschiedene Einzelteile sind hier gelistet, die über EDV passengenau für die Produktion in Übersee zusammengepackt werden.

Viele qualifizierte Bewerber

Hochzufrieden zeigte sich René Elbert, Betriebsleiter des Logistikzentrum von der Zusammenarbeit mit der Arbeitsagentur in Duisburg. „Wir hatten hier einen große

Pool von qualifizierten Bewerbungen“, erzählte auch Klaus Wagner, Vorstand Operatives Geschäft am Firmenhauptsitz in Wolfsburg. Frühzeitig habe man sich auf die Suche nach Fachkräften gemacht. Mit Hilfe eines Assessment Centers wurde eine Auswahl getroffen und die Leute zum Teil an anderen Standorten der weltweit tätigen Logistik-Gruppe schon vorqualifiziert. „Sogar Bewerbungen von Opelernern aus Bochum hat es gegeben“, berichtete Wagner. ■

Anzeige

Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Das Abonnement der Printausgabe kostet € 54,- für 12 Ausgaben jährlich.

Bestellungen an f.barg@schifffahrts-magazin.de

www.schifffahrts-magazin.de

Mannheimer Häfen Wasserseitiger Güterumschlag im Juli leicht rückläufig

In den Mannheimer Häfen wurden im Juli 2013 insgesamt 625.460 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Im Vergleichsmonat des Vorjahres wurden 643.725 Tonnen umgeschlagen.

Gegenüber Juli 2012 wurden 38.669 Tonnen (31,55 Prozent) mehr Feste mineralische Brennstoffe per Schiff umgeschlagen. Die Gütergruppe Steine und Erden legte um 39,47 Prozent von 346.768 Tonnen auf 396.952 Tonnen zu. Einen Zuwachs von 12,35 Prozent erzielte der Umschlag an Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter. Weiterhin hat der Umschlag von Waren der Gütergruppen Erze und Metallabfälle, Chemische Erzeugnisse und Düngemittel zugenommen. Rückläufig entwickelte sich der Umschlag an Andere Nahrungs- und Futtermittel (- 50,34 Prozent), Land-, Forstwirtschaftliche und andere Erzeugnisse (-19,05 Prozent) Eisen, Stahl und NE-Metalle (-11,79 Prozent) sowie Erdöl, Mineralerzeugnisse und Gase (-1,75 Prozent).

Der wasserseitige Containerverkehr stieg in den Stückzahlen von 9.402 TEU im Juli 2012 um 1.113 TEU auf eine Gesamtstückzahl von 10.515 TEU (+11,84 Prozent). Die Tonnage entwickelte sich von 97.256 Tonnen auf 107.361 Tonnen (+10,39 Prozent).

Der durchschnittliche Wasserstand lag im Monat Juli 2013 bei Rheinpegel Mannheim 3,33 Meter und somit um 0,05 Meter unter dem Durchschnittspegel im Juli 2012 mit 3,38 Meter.

Die Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH (HGM) ist ein Unternehmen des Landes Baden-Württemberg. Die HGM verwaltet seit 1990 die Mannheimer Häfen. ■

Per Binnenschiff nach Ludwigshafen

Ro/Ro-Verladung in Dresden

Am 12.08.2013 wurden 2 Transformatoren der Firma Siemens AG Transformator-Betrieb Dresden über die Ro/Ro-Anlage (Roll-on/Roll-off-Anlage) im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt verladen. Die Spedition Heinrich Schwertransporte brachte die je 176 Tonnen schweren Transformatoren mit zwei Schwerlastfahrzeugen zur Ro/Ro-Anlage, die sich unmittelbar vor der Einfahrt zum Alberthafen Dresden befindet. Die LKWs rollten nacheinander in einen sogenannten Drive-In-Leichter der Ro/Ro-Service Berlin GmbH, wo die Transformatoren abgestellt wurden. Anschließend erfolgte der

Binnenschiffstransport auf der Elbe, dem Mittellandkanal und dem Rhein nach Ludwigshafen zum dortigen BASF-Werk.

Die Ro/Ro-Anlage wurde 2007 von der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH errichtet und wird seit 2008 von der Sachsenland Transport & Logistik GmbH Dresden betrieben. Mit der Ro/Ro-Anlage können Schwerlasten und Projektladungen bis 450 Tonnen ohne den Einsatz von Krantechnik verladen werden, da der beladene LKW direkt auf das Binnenschiff hinauf- und wieder herunterfahren kann. ■



Die LKWs rollten nacheinander in einen sogenannten Drive-In-Leichter der Ro-Ro-Service Berlin GmbH

Überdurchschnittliches Wachstum

Hamburg mit Umschlagplus

Der Hamburger Hafen erreicht in den ersten sechs Monaten 2013 einen Gesamtumschlag von 68,1 Millionen Tonnen (+ 3,5 Prozent). Sowohl im Import als auch im Export von Stück- und Massengütern sind die Ergebnisse positiv. Der im Universalhafen Hamburg mit 46,5 Millionen Tonnen dominierende Containerumschlag kommt mit einem Ergebnis von 4,5 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) auf ein Plus von 2,1 Prozent. Die größten Seehäfen am europäischen Nordkontinent verzeichnen im Durchschnitt einen Rückgang im Gesamtumschlag von 0,4 Prozent und beim Containerumschlag von 1,2 Prozent. Demnach kann der Hamburger Hafen auf ein überdurchschnittliches Wachstum zurückblicken und damit seine Marktposition ausbauen.

Für das erfreuliche Ergebnis beim Containerumschlag sorgen ein Zuwachs auf der Exportseite mit insgesamt 2,2 Millionen TEU (+ 2,6 Prozent) und ein wieder erstarkter Import mit 2,3 Millionen TEU (+ 1,7 Prozent). Der Umschlag beladener Container erreicht mit 3,9 Millionen TEU ein Plus von 2,4 Prozent. Der in Hamburg in den beiden letzten Jahren festzustellende Rückgang beim Umschlag von Leercontainern stabilisiert sich mit 600.000 TEU (+ 0,2 Prozent).

„Hamburg baut seine Position als Deutschlands größter Universalhafen weiter aus und wir freuen uns, dass sowohl der Stückgutumschlag als auch der Massengutumschlag zu dem guten Umschlagergebnis beitragen“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V. Mit 47,4 Millionen Tonnen sorgt der Stückgutumschlag für ein Plus von 3,1 Prozent. Im Bereich Massengut ist mit 20,7 Millionen Tonnen ein Wachstum von 4,4 Prozent zu verzeichnen.

Als nordeuropäische Warendrehscheibe für den seeseitigen Außenhandel profitiert Hamburg beim Seegüterumschlag insgesamt von einem Wachstum des Welthandels, das in der Juli-Prognose des Internationaler Währungsfonds (IWF) mit einem

Welthandelswachstum 2013 von 3,1 Prozent eingestuft wird, und einer sehr positiven Entwicklung der Ostsee-Containerverkehre. In den ersten sechs Monaten des Jahres wurden im Containerverkehr zwischen dem Hamburger Hafen und der Ostseeregion insgesamt 1,1 Millionen TEU umgeschlagen. Das entspricht einem Plus von 8 Prozent. Sieben neue Feederdienste im Hamburger Hafen bieten zusätzliche Transportkapazität und verstärken das Liniendienstangebot in die Ostsee. Mit wöchentlich mehr als



Großcontainerschiffe im Hamburger Hafen

150 Feederabfahrten ist Hamburg für die Ostseeregion die zentrale Drehscheibe im Containerverkehr.

Axel Mattern geht, wie der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e. V. (BGA), davon aus, dass die deutschen Exporte in diesem Jahr nur noch um nominal drei Prozent steigen. Wachstumsraten der deutschen Exportindustrie aus den vergangenen Jahren in der Größenordnung von fünf Prozent und mehr sind aus Sicht des Vorstands von Hafen Hamburg Marketing e.V. nicht zu erwarten. „Unter Einbeziehung der Exporte aus den Marktregionen in den Nachbarländern sind im Seegüterumschlag des Hamburger Hafens aber Wachstumsraten zwischen vier und fünf Prozent durchaus möglich. Auch bei den schwächelnden deutschen Importen rechne ich durch die Nachfrage aus den Nachbarländern mit einer stabilen Entwicklung im Seegüterumschlag“, erläutert Mattern. Für das Jahr 2013

erwartet er für den Hamburger Hafen ein Ergebnis beim Gesamtumschlag von rund 136 Millionen Tonnen (+ 4 Prozent) und beim Containerumschlag etwa 9,1 Millionen TEU (+ 3 Prozent).

„Von einer Flaute im Hamburger Hafen kann mit Blick auf die Halbjahreszahlen nicht die Rede sein. Auch wenn die Zeit zweistelliger Wachstumsraten in den nordeuropäischen Häfen nicht so schnell wieder kommen dürfte, sollten wir in Hamburg bei der Planung, Finanzierung und Umsetzung der für Deutschlands größten Hafen- und Logistikstandort wichtigen Infrastrukturvorhaben jetzt nicht unsere Anstrengungen drosseln oder stoppen“, mahnt Mattern. Die bereits in

Teilen veröffentlichten Inhalte der Seeverkehrsprognose des Bundes verdeutlichen aus Sicht des Hafen Hamburg Marketing Vorstands die dringend erforderliche Modernisierung und den notwendigen Ausbau der Infrastruktur.

Mattern weist darauf hin, dass ohne ausreichende Kapazität für den Zu- und Ablaufverkehr ein Wachstum des Hamburger Hafens weder in der Größenordnung der Potenzialprognose des Hafenentwicklungsplans (HEP), noch in der Größenordnung der Seeverkehrsprognose des Bundes vorstellbar sei. „Wir sollten vor dem Hintergrund einer oft nicht mehr

funktionierenden und einer nicht mehr ausreichenden Infrastruktur schnell eine Lösung für das Problem finden, dass in Deutschland derzeit mehr als 80 große Investitionsvorhaben im Bereich Infrastruktur durch Bürgereinsprüche, Finanzierungsprobleme oder politische Blockaden gestoppt sind“, betont Mattern.

Unter den blockierten Infrastrukturvorhaben befindet sich auch die für den Hamburger Hafen besonders wichtige Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe.

„Wenn die für den Hamburger Hafen wichtigen Infrastrukturvorhaben nicht zeitnah und bedarfsgerecht realisiert werden, hat das negative Auswirkungen auf die weitere Entwicklung des Hafens und des deutschen Außenhandels. Unsere global aufgestellte Wirtschaft benötigt einen leistungsfähigen Hamburger Hafen, der wasser- und landseitig gut erreichbar ist“, fordert Mattern. ■

Zwei Hafemobilkrane waren dafür nötig

Zylinder für Papierproduktion in Brake erfolgreich verladen

Zwei Hafemobilkrane waren in Brake nötig, um einen 150 Tonnen schweren Zylinder für eine neue Papierproduktionsstraße im niedersächsischen Alfeld umzuschlagen.

Mitte Juli kam das Maschinenteil per Küstenmotorschiff MV „Eken“ vom finnischen Hersteller Metso über den schwedischen Hafen Karlstad an den Niedersachsenkai in Brake. Der Spezialterminal für Stückgüter und Pro-

jektladungen wird durch J. Müller Breakbulk Terminal GmbH & Co. KG betrieben. Die Hafemobilkrane LHM 550 und LHM 500 löschten als Tandem das sperrige Teil und luden es nach einer Zwischenlagerung auf einen Schubleichter. Für die beiden Geräte war dies eine erfolgreiche Premiere.

Vom Niedersachsenkai aus ging es über die Weser zum Kraftwerk Grohnde, wo ein Spezial-LKW den Zylinder übernahm und

in das Werk nach Alfeld transportierte. Der Schwertransport mit den Abmessungen 42 Meter Länge, 6,60 Meter Breite und 7,80 Meter Höhe sowie einem Gesamtgewicht von 251 Tonnen brauchte insgesamt vier Tage bis ins Werk des südafrikanischen Papierkonzerns Sappi in Alfeld.

Für die speditionelle Abwicklung des Transports zeichnete die Spedition Kübler GmbH aus Michelfeld-Erlin verantwortlich.

Die beiden Hafemobilkräne am Braker Niedersachsenkai werden nach diesem ersten erfolgreichen Tandemumschlag noch „synchronisiert“, d.h. elektronisch zusammenschaltet. Zukünftig können beide Kräne zusammen dann bis zu 280 Tonnen heben. ■



Erfolgreiche Premiere eines Tandemumschlags im Seehafen Brake.

Bild: J. Müller

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

Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

Signale und Regeln für die Berufs- und Sportschifffahrt

Mit der überarbeiteten Ausgabe der „Signale der Binnenschifffahrt“ (1996 Binnenschifffahrts-Verlag Duisburg, 2012 F. Barg Verlag Düsseldorf) liegt mit diesem Buch nun eine weitere Aktualisierung vor. Änderungen in der Gestaltung des bisherigen Buches, Änderungen in der Rheinschifffahrts-Polizeiverordnung und insbesondere die neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar ab dem 1.12.2013 führten zu dieser Neuauflage. Um gleichzeitig der engen Verbindung zwischen Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt sowie Berufs- und Sportschifffahrt Rechnung zu tragen, haben wir den Titel des Buches angepasst.

Und das finden Sie in dem Buch:



- aktuelle Auszüge aus den wichtigsten Polizeiverordnungen für die Schifffahrt auf den deutschen Binnen- und Seewasserstraßen
- Abbildungen und Erläuterungen der an den Ufern aufgestellten Zeichen,
- detaillierte Beschreibungen der Tag- und Nachtbezeichnungen der Fahrzeuge während der Fahrt und beim Stillliegen,
- Notsignale,
- Zeichen an Brücken und Schleusen,
- schwimmende und feste Fahrwasserzeichen,
- Schallsignale und Signalmittel.
- wichtige Anschriften und Rufnummern für die Sport- und Berufsschifffahrt
- die neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar ab 1.12.2013

Eben alles, was Schiffs- und Bootsführer zum sicheren und vorschriftsmäßigen Betrieb ihres Wasserfahrzeugs wissen sollten. Das Büchlein passt wegen seines A6-Formates in die Brusttasche eines Hemdes und in jede Handtasche.

Preis € 10,00 inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands. Andere Länder zuzüglich € 3,45 Porto.

Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

ISBN 978-3-9813124-3-0

Dr. Regina Winterberg, Friedbert Barg

Preis € 10,- inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands.

Andere Länder zuzügl. € 3,45 Porto.

Friedbert Barg Verlag

Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684

Bestellungen per E-Mail an: f.barg@schifffahrts-magazin.de

