



Gelernter Binnenschiffer

Im April vollendete ERSTU-Generalsekretär Günter Hartkopf sein 70. Lebensjahr.

Seite 8

36 Mitarbeiter aus 9 Nationen

An Bord der MS Swiss Gloria stimmt das Klima. Beim Koffertragen hilft sogar der Kapitän.

Seite 12



13 Seiten Flusskreuzschifffahrt

Tagesaktuelle Nachrichten auf www.schiffahrts-magazin.de € 5,00 ISSN 1867-8831



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

esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

www.esa-allianz.de



Ein Unternehmen der Allianz

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Nur € 49,- 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 zum Preis von € 49,- 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

Jahr für Jahr reisen weit über 400.000 Menschen über die deutschen und europäischen Flüsse. Während dieser Reisen erfahren sie viel über die Binnenschifffahrt.

An Bord der Flusskreuzer wird Öffentlichkeitsarbeit gemacht

Bereits in der zuletzt erschienenen Ausgabe des Schifffahrts-Magazins wurde die Bedeutung der Flusskreuzschifffahrt innerhalb des Gesamtgewerbes Binnenschifffahrt angesprochen. Robert Straubhaar, gerade erst wieder bestätigter Präsident der in Basel und Hamburg ansässigen IG RiverCruise, und Helge Grammerstorf, Geschäftsführer der IG RiverCruise, hatten anlässlich der in Berlin stattgefundenen ITB darauf hingewiesen, dass die europäische Flusskreuzfahrtbranche in erheblichem Maß zur Wertschöpfung der Binnenschifffahrt insgesamt beiträgt.

Die Flusskreuzschifffahrt produziert pro Jahr ein Volumen von über 850.000 Flusskreuzfahrten, sichert dabei direkt 9.700 Arbeitsplätze auf den Schiffen und weitere 3.000 bei Reedereien an Land. Hinzu kommen circa 9.300 indirekt von der Flusskreuzfahrt abhängige Arbeitsplätze bei Zulieferern und Serviceanbietern an Land. Nicht zuletzt nahm die deutsche Flusskreuzfahrt im vergangenen Jahr 22 neue Schiffe mit einem Investitionsvolumen von ca. 500 Millionen Euro von europäischen Werften ab. Das sind beeindruckende Zahlen.

Beeindruckend ist aber auch die - vielleicht gar nicht mal bewusst durchgeführte - Öffentlichkeitsarbeit, die die Flusskreuzschifffahrt dabei für die übrige Binnenschifffahrt leistet, denn es sind Jahr für Jahr weit über 400.000 Menschen, die über die deutschen und europäischen Flüsse reisen - und während dieser Reisen viel über die Tank- und Frachtschifffahrt auf den Wasserstraßen erfahren.

Sie erfahren - wenn sie danach fragen - woher diese Schiffe kommen, wohin sie fahren, was sie transportieren und wie das Leben im Allgemeinen und Besonderen an Bord eines Binnenschiffes ist.

Dabei sind es - für den Fachmann - oftmals erstaunlich einfache Informationen, die den Fragenden nicht nur zu-

friedenstellen, sondern ihn seinerseits sehr in Erstaunen versetzen. So hat beispielsweise die Erläuterung der Zahlen für Länge, Breite und Tonnage am Dennebaum der meisten Binnenschiffe eine auf der MS Swiss Gloria mitreisende Journalistin dazu gebracht, jedes zu Tal passierende oder zu Berg überholte Schiff nach eben diesen Zahlen abzusuchen, um dann interessiert festzustellen, dass dieses Frachtschiff 110 m lang und 11 m breit ist. Schnell hatte die Kollegin dann natürlich auch herausgefunden, dass die Tragfähigkeit von 2760 Tonnen dieses Schiffes der durchschnittlichen Nutzlast von rund 110 Lastwagen entspricht. 110 Lkw auf einem einzigen Binnenschiff, - nein, das hätte sie nun wirklich nicht gedacht ... Da sollten doch viel mehr Güter anstatt über die Straße über die Wasserstraßen transportiert werden.

Öffentlichkeitsarbeit der sehr einfachen, aber sehr wirkungsvollen Art, denn nachdem sich die Bedeutung der Dennebaum-Zahlen auch unter anderen Passagieren an Bord des Flusskreuzers herumgesprochen hatte, kamen weitere Fragen auf. Wieviele Schiffe fahren auf dem Rhein oder der Donau, was sind die Hauptladungen, wie teuer ist so ein Transport per Binnenschiff, warum wird diese und jene Fracht überhaupt mit dem Lkw befördert und nicht von vornherein mit dem Binnenschiff? Fragen, die immer weiterführten und die sich letztendlich meist zu Gunsten der Binnenschifffahrt beantworten ließen.

Vielleicht könnten ein paar ausgesuchte Prospekte der deutschen und europäischen Fachverbände in den Bibliotheken und vielleicht sogar gelegentliche Vorträge an Bord der Flusskreuzfahrtschiffe dazu beitragen, das Wissen über die Binnenschifffahrt zu vertiefen. ■

Schifffahrt

- MSG eG Würzburg
Klaus Fuß ist jetzt im Ruhestand 6
- Rufnummer bleiben
HGK + RheinCargo sind umgezogen 6
- 34. Präsidiumstagung
ERSTU über Zustand der Verkehrsinfrastruktur besorgt 8
- Gelernter Binnenschiffer
Günter Hartkopf feierte seinen 70. Geburtstag 8
- Kategorisierung der Wasserstraßen bleibt auch
im Bundesverkehrswegeplan ungeklärt
BÖB kritisiert BVWP-Grundkonzeption 9
- Ein sportliches Ziel für die neue Steuerfrau der
Sächsischen Dampfschifffahrt
Karin Hildebrand will die Verluste von 2013
schnellstmöglich ausgleichen 10
- Jährliche Verzinsung in Höhe von 3,5 Prozent
Köln-Düsseldorfer gibt Genussrechte aus 11

Flusskreuzschifffahrt

- An Bord der MS Swiss Gloria stimmt das Klima
Beim Koffertragen hilft sogar der Kapitän 12-17
- MS Inspire besticht durch Eleganz und Großzügigkeit
Acht Suiten, die vom ersten bis zum
zweiten Deck reichen 18-19
- Mit der MS Amadeus Silver am 20. August 2014
von Köln nach Basel
Erste Kreuzfahrt für Veganer 20
- A-Rosa-Osterreise mit Kindern
Eine Woche Familienspaß an Bord auf dem Rhein 21
- 9-fache Redundanz der Propulsionsanlage
Über 40 Flusskreuzer haben Schottel-Antriebskonzept 23

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

Schiffstechnik

- Der finnische Motorenhersteller Wärtsilä
Ein großer Global Player mit langer Tradition 24-25
- Vier davon mit Solarantrieb
Fünf neue Fähren für die Berliner Verkehrsbetriebe 26-27

Häfen und Wasserstraßen

- Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals
DHK wird auf 4 m Wassertiefe ausgebaggert 28
- Haushaltsausschuss des Bundestages hat von den
Kosten Kenntnis genommen
5. NOK-Schleusenkommission kann gebaut werden 28
- Für Schiffe bis zu 135 m Länge
Neue Gefahrtgutliegestelle an der Schleuse Feudenheim 29
- Gesamtleistung auf 175 Mio. Euro gestiegen
duisport-Gruppe setzt Wachstumstrend fort 30
- Syncreon nimmt CKD-Logistikzentrum für VW in Betrieb
Volkswagen beliefert von Duisburg aus die Welt 31
- BDB begrüßt Investition des Bundes in Münster
Engpassbeseitigung am Dortmund-Ems-Kanal 32
- Neska und BOBE verbinden die Westhäfen
Antwerpen und Rotterdam mit den Nordhäfen
Bremerhaven und Hamburg
Systempartnerschaft 33
- Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen
1,7 Prozent mehr Umschlag im Jahr 2013 35
- CCES wird Betreiber des Escaut Valenciennes Terminal
Ausschreibung gewonnen 36



- Die „Order“ der katholischen Schifferseelsorge 37 - 42

TITELBILD Die „Bellejour“ der Münchner TransOcean Kreuzfahrten am 16. April 2014 auf der Talfahrt in der Gebirgstrecke des Mittelrheins. Das Flusskreuzfahrtschiff ist 127 m lang, 11,40 m breit und kann 180 Passagiere befördern Foto: Friedbert Barg

Impressum

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Gegründet 2008

als **Schifffahrt-online**

Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg
Fachverlag Schifffahrt und Wasserstraßen
Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211 - 38 36 83 · Fax +49 (0)211 - 38 36 84

Redaktion

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

Online-Redaktion

Sylvia Artt (sylvia-artt@schifffahrts-magazin.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht (Basel), Melanie Bäümel-Schachtner (Straubing/Donau), Peter Baumgartner (Österreich), Katharina Bergmeier (Niedersachsen), Gabi Böhm (Trier), Petra Grünendahl (Duisburg), Axel Kaminski (Sachsen + Sachsen-Anhalt), Volker Knopf (Karlsruhe/Oberrhein), Sabo Krebs (Schiffstechnik), Jenny May (Berlin), Dr. Carola Siedhoff (Hamburg).

Anzeigen

Josi Kemmann
Tel. +49 (0)211 - 69 87 032
josikemmann@t-online.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 9/2014 vom 01.01.2014

Tagesaktuelle Nachrichten im Internet auf www.schifffahrts-magazin.de + www.facebook.com/schifffahrts-magazin

Schiffsbilder



Schubverband Veerhaven IX mit vier Leichtern auf dem Rhein unterhalb der Stadt Emmerich.

Foto: Friedbert Barg

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

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

MSG eG
der Marktführer in Bayerns Binnen-Schifffahrt
Südliche Hafenstraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere Service-Station Würzburg für Bunkerservice im Neuen Hafen Markt 24/25 und unseren MSG-Schiffmotoren und Werftbetrieb Dorfprozelten


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.

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

Vom Autopiloten bis zum Radar – alles aus einer Hand!

Schifffahrts-Magazin
Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Fordern Sie unsere Themen- und Preisliste 2014 für Ihre Marketingplanung an.

www.schifffahrts-magazin.de

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

esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

www.esa-allianz.de



Ein Unternehmen der Allianz (AG)

MSG eG Würzburg Klaus Fuß ist jetzt im Ruhestand

In das stilvolle Würzburger Bürgerspital hatte die MSG eG zur offiziellen Verabschiedung ihres früheren Vorstandsmitgliedes Klaus Fuß eingeladen.

Gäste aus vielen Bereichen der internationalen Binnenschifffahrt und ihrem Umfeld waren der Einladung gefolgt, um Klaus Fuß für all die gemeinsamen Aktivitäten während der vergangenen Jahrzehnte zu danken. Klaus Fuß gehörte der MSG 50 Jahre an und hatte dabei eine Karriere vom Lehrling bis hin zum Vorstandsmitglied hingelegt (siehe auch Schifffahrts-Magazin 04/2014).

MSG-Vorstand Martin Staats würdigte die Leistungen seines früheren Vorstandskollegen und betonte, dass er maßgeblich am Aufbau und am Erfolg der Genossenschaft mitgewirkt habe. Klaus Fuß selbst zeigte sich „dankbar, dass ich 50 Jahre lang dabei sein durfte“.

Zuvor hatte Rudolf Stegmann, Aufsichtsratsvorsitzender der MSG eG, einen kurzen Rückblick auf das Arbeitsleben gegeben und mit ihm darauf angestoßen, dass dieser vor Jahren „Ja“ gesagt habe, als er ihn fragte, ob er sich vorstellen könne, Vorstand der MSG zu werden. Zu den Gästen der Abschiedsfeier für Klaus Fuß zählte auch Hans Egon Schwarz, früherer Vorstand der DTG Deutsche Transport-Genossenschaft eG, der an die langjährige Zusammenarbeit, aber auch an berufliche Diskussionen mit dem damaligen Wettbewerber erinnerte. **fb**



Martin Staats (stehend) würdigte die Leistungen des früheren MSG-Vorstands Klaus Fuß (2. v.l.).

Fotos: MSG



Stießen auf gemeinsame Jahre an: Klaus Fuß und MSG-Aufsichtsrat Rudolf Stegmann. Ganz rechts im Bild: Hans Egon Schwarz, früherer DTG-Vorstand.

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

Rufnummer bleiben

HGK + RheinCargo sind umgezogen

Die HGK und die RheinCargo verlassen das Hafenamts im Kölner Rheinauhafen. Beide Unternehmen, die bisher am Harry-Blum-Platz 2, 50678 Köln-Rheinauhafen erreichbar waren, sind seit dem 1. Mai 2014 unter der Adresse

Scheidweilerstr. 4, 50933 Köln

zu erreichen. Telefonnummern und E-Mail-Adressen sowie die Postfach-Anschriften bleiben unverändert. Ebenso unverändert bleiben der Firmensitz der RheinCargo sowie die Besucheranschriften der HGK-Dienststellen an den Standorten Köln-Godorf, Köln-Niehl und Brühl-Vochem. ■



Schon jetzt an 2015 denken Kalender über Schiffe und Arbeit der Seenotretter

Seenotretter kennen keine Saison. Die Rettungsflotte der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) ist an 365 Tagen im Jahr und bei jedem Wetter einsatzbereit. Erneut ist es dem Hamburger Fotografen Peter Neumann (YPS/Yacht Photo Service) gelungen, die Arbeit der Seenotretter im Kalender „... wir kommen“ in eindrucksvollen, großformatigen Fotos festzuhalten. Zum Jubiläumsjahr 2015, in dem die DGzRS 150 Jahre alt wird, erscheint der Kalender erstmals in neuem, breiterem Format.

„... wir kommen 2015“ ist im Koehler-Verlag erschienen. Peter Neumann hat aus seinem umfangreichen Bildarchiv einmal mehr 13 Motive ausgewählt, die die Anforderungen an Mensch und Technik im modernen Seenotrettungsdienst im Verlauf der Jahreszeiten realistisch wider-

spiegeln und die unterschiedlichen Facetten dieser Arbeit eindrucksvoll zeigen. Für die DGzRS ist dies von besonderer Bedeutung. Denn die Arbeit der Seenotretter spielt sich nicht selten fernab der Küste, unter widrigen äußeren Umständen oder nachts unter Ausschluss der Öffentlichkeit ab. Eine Vorschau aller Kalendermotive 2015 ist zu finden unter <http://seenotretter-shop.de/wir-kommen-2015>.

Die DGzRS wird ausschließlich durch freiwillige Beiträge und Zuwendungen finanziert. Im Verkaufspreis von Euro 24,90 (in Österreich Euro 25,60; in der Schweiz sFr. 34,80) ist eine Spende für die Seenotretter in Höhe von 3,00 Euro pro Exemplar enthalten. Der neue Kalender ist zu beziehen im Seenotretter-Shop unter www.seenotretter-shop.de, im Buchhandel oder direkt beim Koehler-Verlag. ■

Anzeige

Amtsgericht Speyer Az: 5 K 59/12

Terminsbestimmung

Im Wege der Zwangsvollstreckung wird das im Binnenschiffregister des Amtsgerichts Mainz Blatt 801 eingetragene Schiff:

„Salassa“, Motoryacht aus Stahl

, Jahr des Stapellaufs 1973, Yachtwerft Gebr. Visch, Warmond/Niederlande, Heimatort Speyer, Wasserverdrängung 13,63 m³ Maschinenleistung 2 x 155 kW, Liegeplatz jetzt: auf der Helling bei der Schiffswerft Braun in Speyer

am Freitag, den 27.06.2014, 10.00 Uhr

im Sitzungssaal I des Amtsgerichts Speyer, Wormser Straße 41, Hauptgebäude versteigert.

Laut Gutachter handelt es sich um ein Boot in einem sehr schlechten Unterhaltszustand. Der Verkehrswert wurde festgesetzt auf 17.000 €.

Der Versteigerungsvermerk wurde am 14.11.2012 in das Binnenschiffregister eingetragen.

Rechte, die zur Zeit der Eintragung des Versteigerungsvermerks aus dem Schiffsregister nicht ersichtlich waren insbesondere auch die Rechte der Schiffsgläubiger, sind spätestens im Versteigerungstermin vor der Aufforderung zur Abgabe von Geboten anzumelden und, wenn der Gläubiger widerspricht glaubhaft zu machen. Sie sind sonst bei der Feststellung des geringsten Gebotes nicht zu berücksichtigen und müssen bei der Verteilung des Versteigerungserlöses dem Anspruch des Gläubigers und den übrigen Rechten nachgesetzt werden.

Wer ein Recht hat, das der Versteigerung des Binnenschiffs oder des nach § 55 ZVG mithaftenden Zubehörs entgegensteht, wird aufgefordert, vor der Erteilung des Zuschlages die Aufhebung oder einstweilige Einstellung des Verfahrens herbeizuführen, da ansonsten der Versteigerungserlös an die Stelle des versteigerten Gegenstandes tritt.

Speyer, den 09.04.2014
gez. Leisen
Rechtspflegerin

Anzeige



ATLAS SCHIFFFAHRT GMBH



Staatlich anerkanntes Aus- und Weiterbildungsinstitut

Vinckeweg 19 · D-47119 Duisburg · Telefon +49 203 / 87 30 54 · www.atlas-schifffahrt.de

- | | | |
|---|--------------------------|---|
| ✿ Großes Patent („Rheinschifferpatent“) | ✿ Radarpatent | ✿ ADN-Basislehrgänge inkl. |
| ✿ Elbepatent | ✿ Radarpatent für Fähren | ✿ Stabilitätsberechnung Tankschifffahrt |
| ✿ Patenterweiterungen | ✿ UBI-Sprechfunkzeugnis | ✿ ADN-Wiederholungskurse inkl. |
| ✿ Schifferpatent A + B + C1 + C2 | ✿ ADN-Aufbaukurse Chemie | ✿ Stabilitätsberechnung Tankschifffahrt |
| ✿ Behördenpatent D1 + D2 | ✿ ADN-Aufbaukurse Gas | ✿ Ersthelfer/Sachkundiger in der FGS |

34. Präsidiumstagung der European River Sea Transport Union

ERSTU über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur besorgt

Auf der 34. Präsidiumstagung berichtete ERSTU-Präsident Thomas Maaben über die Verbandsaktivitäten im Jahr 2013 und insbesondere seit der letzten Beratung am 28. Oktober 2013 in Budapest. Der Berichtszeitraum, das Jahr 2013 und die ersten Monate des Jahres 2014, sind durch wesentliche politische, wirtschaftliche und verkehrspolitische Veränderungen in Europa und in den Ländern der ERSTU-Mitglieder gekennzeichnet. Die Binnen- und Seeschifffahrt sind als internationale Verkehrsträger von den Auswirkungen dieser Entwicklungen stark betroffen. Viele der Unternehmen der Branche sind in den letzten Jahren in eine schwierige wirtschaftliche Lage geraten.

Besondere Sorge bereitet den Mitgliedern der ERSTU der Zustand der Verkehrsinfrastruktur in allen Ländern ERSTU-Mitglieder. Mit Nachdruck fordert die ERSTU die bereits vereinbarten EU-Programme zur Verkehrsinfrastruktur unter Einbeziehung der Hauptwasserstraßen in die TEN-T und zur Förderung der Binnenschifffahrt wie NAI-ADES II finanziell abzusichern, zu konkretisieren und planmäßig umzusetzen. In den nationalen Plänen der Länder sind die Verkehrsinfrastruktur und die Binnenschifffahrt wesentlich stärker zu fördern. Hier stimmt die ERSTU voll mit dem Standpunkt der von den anderen Verbänden der Branche, der auf zahlreichen internationalen Konferenzen, Seminaren, Parlamentarischen Abenden, Jahresversammlungen vertreten wurde, überein. Im Berichtszeitraum war die ERSTU auf 40 dieser Veranstaltungen vertreten. Die ERSTU unterstützt in diesem Zusammenhang die Initiative der Zentralen Kommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zum gemeinsamen Handeln aller Akteure bei der Umsetzung der in den Aktionsprogrammen gestellten Ziele, die sie in ihrer „Vision 2018 – Für eine Nachhaltige Binnenschifffahrt“ vorstellte.

Die ERSTU stellt sich ebenfalls diesen Aufgaben. Das Beispiel des am 28.10.2013 in

Budapest durchgeführten III. ERSTU-Donausymposiums „Die Zukunft der Donau in einem erweiterten europäischen Wirtschaftsraum“ zeigt, dass es hier noch sehr viele Aufgaben zu lösen gilt, um alle Kräfte zu bündeln und alle Schwachstellen zu überwinden. Auf der 34. Präsidiumstagung und der XVII. Vollversammlung diskutierten die Mitglieder die vor der ERSTU in den nächsten Jahren stehenden Aufgaben, die nach einer in den letzten Monaten durchgeführten Mitgliederbefragung in der „Strategie 2014 plus der ERSTU“ erarbeitet wurden.

Zu den Schwerpunktaufgaben der ERSTU für die nächsten Jahre zählen die Bündelung der Kräfte mit den internationalen Organisationen und Verbänden für:

- den Ausbau der Seehafenzufahrten und der wasserseitigen Hinterlandanbindungen zu den Seehäfen;
- die gegenseitige Öffnung der Binnenwasserstraßen der EU und Russlands und die Einrichtung von Seekorridoren (Motorways of the Sea) in den Ost-West-Richtungen der Nord-Ostsee;
- die Unterhaltung und der weitere Ausbau des paneuropäischen Wasserstraßenkorridors VII – Donau und seiner Verbindung mit dem Rheinstromgebiet;
- das System Wasserstraße logistikfähig zu halten und auszubauen;
- die Zusammenarbeit mit den Landverkehrsträgern, insbesondere den Eisenbahnen, auf stabile Grundlagen zu stellen.

Hierzu ist nach Vorschlägen der Mitglieder die Effizienz der ERSTU-Verbandsarbeit zu erhöhen und es sollte sich auf die Aufgaben und Formen der Verbandsarbeit konzentriert werden mit denen die ERSTU für die Mitglieder und auch für neue Mitglieder attraktiv und nutzbringend ist. Die neuen Aufgaben für die ERSTU erfordern eine weitere Anpassung der eigenen Organisation, um ihnen gerecht zu werden und die Arbeitsbeziehungen weiter auszubauen. ■

Gelernter Binnenschiffer Günter Hartkopf feierte seinen 70. Geburtstag

Am 25. April 2014 vollendete Günter Hartkopf sein 70. Lebensjahr. Günter Hartkopf ist seit 2001 Generalsekretär der European River-Sea-Transport Union e.V. (ERSTU). Diese Aufgabe hat er nach einem von der Schifffahrt geprägtem Berufsleben übernommen und erfolgreich umgesetzt, indem er in diese Verbandsarbeit seine umfangreichen Geschäftskontakte und seine Fachkompetenz einbrachte.



Günter Hartkopf (Foto) hat 1962 eine Lehre als Binnenschiffer abgeschlossen und arbeitete danach als Bootsmann, Lehrausbilder und Schiffsführer in der Deutschen Binnenreederei. Nach einem Studium an der Ingenieurschule für Verkehrswesen Dresden wechselte er in den siebziger Jahren in die Direktion Binnenschifffahrt und später ins Kombinat Binnenschifffahrt und Wasserstraßen. Er befasste sich dort vor allem mit der Betriebsorganisation und dem Aufbau der Datenverarbeitung.

Nach der Auflösung des Kombinates übernahm er eine Tätigkeit im Speditionsbereich der Deutschen Binnenreederei. Günter Hartkopf hat an der erfolgreichen Privatisierung des Unternehmens mitgewirkt. Im Jahr 2000 schied Günter Hartkopf aus dem Unternehmen aus. Zuletzt war er als Prokurist und Vertriebsleiter der Deutschen Binnenreederei tätig. ■

Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Fordern Sie ein kostenloses Probeexemplar an.

Kategorisierung der Wasserstraßen bleibt auch im Bundesverkehrswegeplan ungeklärt BÖB kritisiert BVWP-Grundkonzeption

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat Anfang April 2014 die Endfassung der Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) vorgestellt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) hatte dazu bereits im Konsultationsverfahren Stellung genommen.

Mit der nun vorliegenden Grundkonzeption sind auch die Grundzüge der überarbeiteten gesamtwirtschaftlichen Bewertung vorgestellt worden. Mit der strategischen Neuausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung bekennt sich das BMVI klar zu der Verantwortung, weiterhin die Leistungsfähigkeit unserer Verkehrsnetze sicherzustellen. In den kommenden Wochen und Monaten werden jetzt die angemeldeten Projekte bewertet und der Einordnung in die neuen Kategorien des BVWP vorgenommen. Die deutschen Binnenhäfen werden diesen Prozess aufmerksam beobachten und kritisch begleiten.

Der BÖB sieht in der Grundkonzeption einen sinnvollen Weg, die knappen Finanzmittel gezielter einzusetzen. Für die Verkehrsträger Straße und Schiene sind die geplanten Methoden der Priorisierung nachvollziehbar. Für die Wasserstraßen greift das BMVI auf die umstrittene und nicht abgeschlossene Kategorisierung des fünften Berichtes der WSV-Reform zurück. Damit werden viele Fragen offen gelassen, da auch die Kategorisierung noch viele Fragen offen lässt. Aus Sicht der Binnenhäfen genügen die Ausführungen zu den Wasserstraßen so nicht den traditionell hohen Ansprüchen und Methoden der Bundesverkehrswegeplanung, denn Infrastrukturpolitik ist ein wichtiger Baustein der deutschen Verkehrspolitik und muss in den kommenden Jahren fokussiert und ergebnisorientiert umgesetzt werden. Diese Ungleichbehandlung der Verkehrsträger ist unangemessen.

„Wir wissen noch immer nicht, nach welchen Kriterien, neben der Tonnage, nun

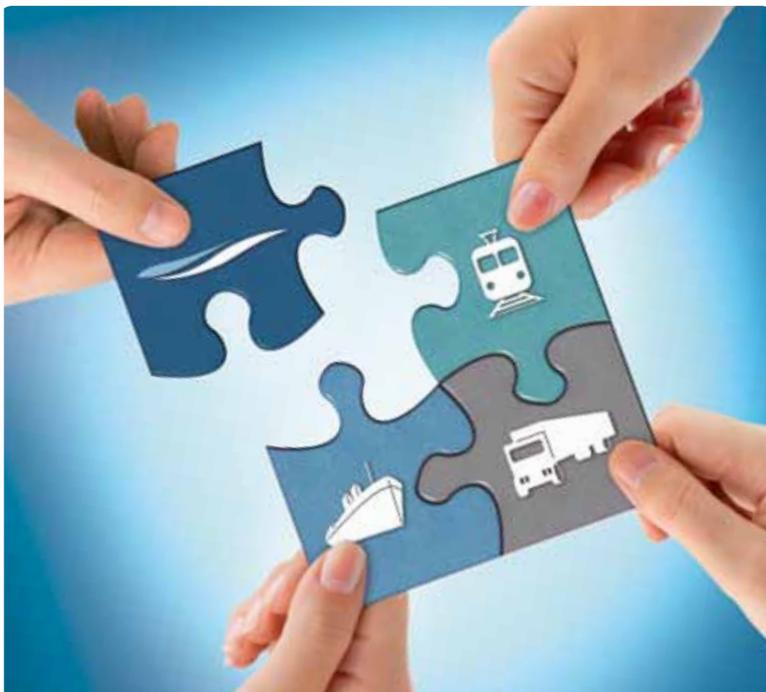
deutschen Wasserstraßen eingeteilt werden und wie dies im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung berechnet wird“ legt BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge die Sorgen der Binnenhäfen dar.



**BÖB-Geschäftsführer
Boris Kluge**

„Wir gehen hier in die Bewertung von Projekten an Wasserstraßen mit einem Zeithorizont bis 2030 und es ist nicht erkennbar, woran wir sind. Wir brauchen jetzt klare Aussagen zur Einteilung der Wasserstraßen. Es ist ermüdend immer wieder darauf hinzuweisen, aber es fehlt so die Planungssicherheit für alle Nutzer der Wasserstraße.“ ■

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

Ein sportliches Ziel für die neue Steuerfrau der Sächsischen Dampfschifffahrt

Karin Hildebrand will die Verluste von 2013 schnellstmöglich ausgleichen



Karin Hildebrand ist seit November 2013 Geschäftsführerin der Sächsischen Dampfschifffahrt

Von Axel Kaminski

Nach der Beurlaubung von Ludwig Sebastian Meyer-Stork ist Karin Hildebrand seit dem 19. November 2013 als Geschäftsführerin ins Handelsregister eingetragen. „Ich bin seit dem 5. Januar in Dresden und somit rund 100 Tage im Amt“, sagte sie Anfang April an Bord des Personendampfers (PD) „Leipzig“ bei der Vorstellung der Geschäftszahlen für 2013 und ihrer Pläne für dieses Jahr.

Bei 7,7 Millionen Euro Jahresumsatz und 499000 Fahrgästen weise die Bilanz für das Vorjahr einen Verlust von 1,24 Millionen Euro aus. Gegenüber 2012 seien damit Umsatz und Passagierzahlen deutlich gefallen. Außerdem schlugen die Reparaturkosten mit 1,4 Millionen Euro zu Buche (2012: knapp 700000 Euro). Zu schaffen hätten der Flotte auch die Veränderungen bei der Einkommenssteuer für Veranstaltungs- und Sonderfahrten gemacht. Nach zwei abgewiesenen Widersprüchen sehe man wegen mangelnder Erfolgsaussichten aber davon ab, zu klagen.

Ihr Ziel, das Karin Hildebrand selbst als „sehr sportlich“ bezeichnete, sei es, den Jahresfehlbetrag von 2013 in diesem Jahr auszugleichen. Sie räumte bei der Präsentation jedoch ein, dass das auch „zwei, drei Jahre dauern“ könne. Eine Hürde für ein gutes wirtschaftliches Ergebnis sei schon genommen. Der Dieselkraftstoff für die Flotte – mit Kohle wird nur noch auf der „Diesbar“ geheizt – konnte bereits günstig eingekauft werden. Die durchschnittlich drei Cent weniger pro Liter würden im Vergleich zu 2013 eine Einsparung von rund 45000 Euro ergeben. Der

Betrieb der Schiffe werden aber in der aktuellen Saison teuer, da acht von ihnen zur Durchsicht müssen. Die neue Geschäftsführerin, deren 2010 verstorbener Mann Klaus 1992 die einstige „Weiße Flotte“ für die Conti erworben hatte, setzt aber nicht nur auf Einsparungen, sondern auch auf Flexibilität.

„Wir verplanen nicht die gesamte Flotte im Linieneinsatz. So bleibt uns Spielraum, auf stärkere Nachfrage oder Charteranfragen zu reagieren“, erläuterte Karin Hildebrand. Außerdem möchte die 59-Jährige in der neuen Saison wieder 700000 Fahrgäste auf den Rad- und Salondampfern sowie Motorschiffen der Flotte begrüßen. Heruntergerechnet auf eine 150-tägige Hauptsaison bedeute das 4666 Passagiere am Tag und 333 pro Linie. Allerdings gebe es noch eine Nach- und eine Vorsaison. Letztere sei gut angelaufen, betonte die Frau am Steuer, ohne jedoch Zahlen zu nennen.

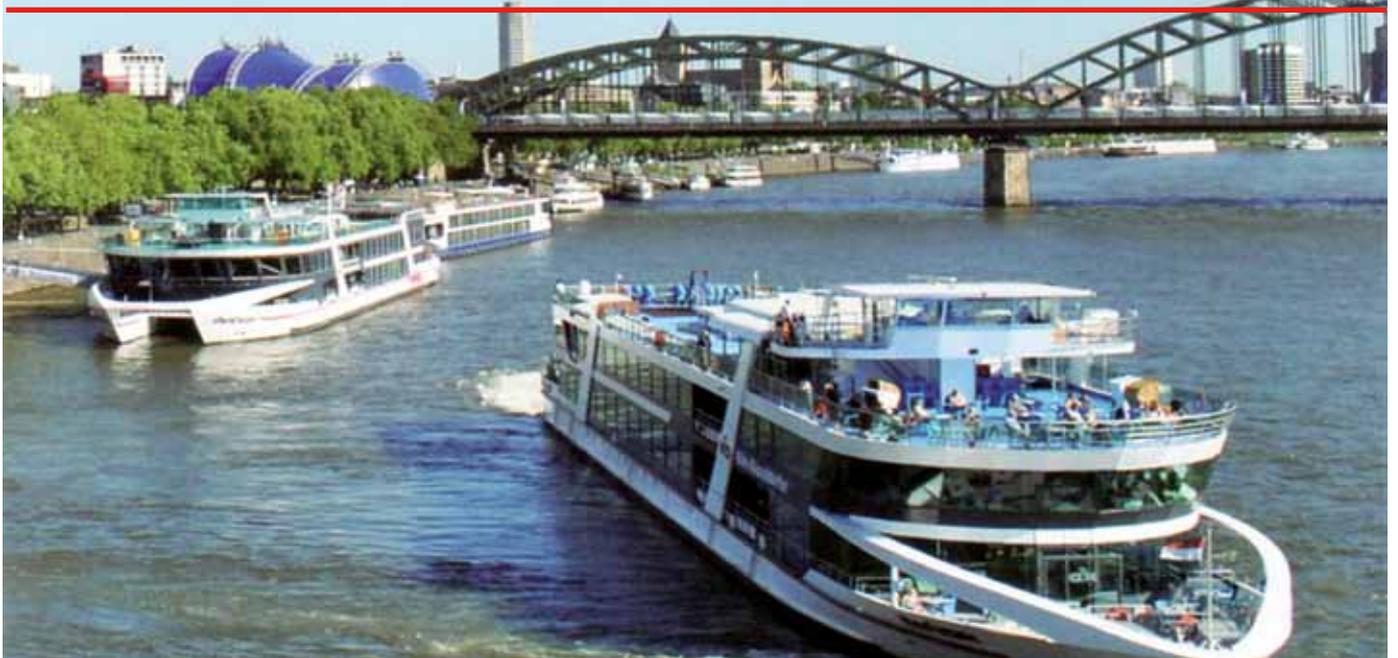
Für den Verlust 2013 und das Bestreben, ihn schnell auszugleichen, müssen nach Auskunft von Karin Hildebrand die Fahrgäste keinen zusätzlichen Beitrag leisten. Abgesehen von den Stadtrundfahrten zu Wasser, die um einen Euro teurer werden, würden die Fahrpreise konstant bleiben.

Umsatzpotenzial sieht Karin Hildebrand bei der Intensivierung der Geschäfte mit Reisegruppen. „Uns ist es gelungen, bei der ITB mit unserem Fahrplan für 2015 aufzutreten, was dort auf großes Interesse stieß“, erläuterte die 59-Jährige, die sich selbst als „Geschäftsführerin für eine gewisse Zeit“ sieht. Karin Hildebrand möchte, dass sich neben den vielen Dresden-Touristen die Dresdener selbst wieder öfter ab Bord begeben. Dabei müssen sie sich an einige Neuerungen gewöhnen. Die Sächsische Dampfschifffahrt tritt ab sofort mit einem neuen Logo und dem Slogan „Alle an Bord“ auf. „Natürlich könnte man fragen, warum ausgerechnet ich ein neues Logo einführe, wo doch mein Mann das alte etabliert hatte“, meinte Karin Hildebrand und beantwortete die Frage selbst, bevor sie gestellt wurde: „Ich trage ja auch nicht mehr die Klamotten von vor 20 Jahren.“ Neu an der Außendarstellung der Flotte ist ebenfalls der Internetauftritt. Dort ist es möglich, von jeder Seite aus Tickets für die Fahrten zu buchen, egal, ob man sich gerade über die Ausflugsziele, den Fahrplan oder die Schiffe informiert.

Die Hauptsaison der Dresdener Flotte erstreckt sich vom 2. Mai bis zum 5. Oktober. Neu bei den Linienfahrten ist die Tour nach Decin. Sie findet allerdings nur am zweiten und vierten Montag der Monate Juli und August statt. Das Schiff startet dann jeweils 9 Uhr in Pirna, wo es 19 Uhr wieder ankommt. Sein Fahrplan sieht einen zweistündigen Aufenthalt in der tschechischen Stadt vor. ■



Den Bösen Bruder passieren die Schiffe der Dresdener Flotte am Wochenende und an Feiertagen bei ihren Fahrten nach Seußlitz
Fotos: Axel Kaminski



KD-Ausflugsschiffe vor der Kölner Rheinfront

Jährliche Verzinsung in Höhe von 3,5 Prozent

Köln-Düsseldorfer gibt Genussrechte aus

Die traditionsreiche Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG (KD) gibt zur bankenunabhängigen Finanzierung von Betriebsmitteln erstmals Genussrechte im Volumen von 1,5 Mio. Euro aus.

Die KD ist die älteste durchgehend börsennotierte Aktiengesellschaft Deutschlands und mit über 187 Jahren gleichzeitig die erfahrenste Flussschiffahrtsgesellschaft der Welt. Als Saisonbetrieb fährt die KD in den Sommermonaten die Hauptumsätze ein und nutzt den Winter für Instandhaltungen und Verschönerungsarbeiten, um die Flotte stets in einem erstklassigen Zustand zu erhalten. Dafür wird jedes Jahr ein Winterkredit in Höhe von 3 Mio. Euro in Anspruch genommen. Von diesem Kredit sollen jetzt erstmals 1,5 Mio. Euro über die Ausgabe von Genussrechten finanziert werden.

Die KD-Genussrechte bieten eine jährliche Verzinsung in Höhe von 3,5 %. Für den Erwerb und die Verwahrung der Genussrechte fallen keine Kosten oder Gebühren an. Die Zeichnung erfolgt ab einer Mindesteinlage von 500 Euro über die Internetseite www.k-d.com/de/genussrechte. Die Laufzeit ist grundsätzlich unbestimmt. Eine Kündigung kann jeweils mit einer Frist von drei Monaten zum 30. September eines Jahres erfolgen.

Die beiden Vorstände der KD AG, Klaus Hadel und Norbert Schmitz, haben dieses

Anlagemodell vor allem für Freunde der KD entwickelt. „Schlank, übersichtlich, unbürokratisch und familiär“, beschreibt Finanzvorstand Klaus Hadel die KD-Genussrechte.

„Wir richten uns an Menschen, denen die KD bekannt ist und die Vertrauen in das Unternehmen haben.“ In der Tat können die Genussrechte der KD bei der augenblicklichen Niedrigzinssituation eine gute Ergänzung im Anlageportfolio eines Jeden sein.

Die Verzinsung ist deutlich attraktiver als die einer klassischen Geldanlage, während die KD ihre Bankenunabhängigkeit in der Finanzierung stärkt und nicht den Banken, sondern den Anlegern die Zinsen zahlt.

Der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht gebilligte Verkaufsprospekt und weitere ausführliche Informationen können auf der Internetseite www.k-d.com/de/genussrechte abgerufen werden. ■

Anzeige

GERPOL



SITZSYSTEME

... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!

Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile



WIDU Expert



WIDU Elegance



WIDU Sport



WIDU Exklusiv



WIDU Top



WIDU Slide



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

Flusskreuzschifffahrt

An Bord der MS Swiss Gloria stimmt das Klima

Beim Koffertragen hilft sogar der Kapitän

Von Friedbert Barg

Die Donau kennt Kapitän Vladimir Novak wie seine Westentasche, - zwanzig Jahre ist er auf Europas zweitgrößtem Fluss gefahren, bevor er auch die belgischen, holländischen und die deutschen Wasserstraßen kennenlernte. Heute ist der Slowake auf dem Rhein ebenso zu Hause wie auf der Mosel, dem Main und Main-Donau-Kanal. Die aktuelle Reise, auf der ihn auch das Schifffahrts-Magazin begleitet, führt ihn von Amsterdam über Arnhem, Köln, Koblenz, Rudesheim, Speyer und Straßburg nach Basel.

Seit 9 Jahren ist Novak Kapitän der 2005 bei Den Breejen im niederländischen Hardinxveld

gebauten MS Swiss Gloria. Mit ihm gehören zwei weitere Kapitäne zur Schiffsführung: der Deutsche Ralf Tholen und Peter Kozolka aus der Slowakei. Vervollständigt wird die nautische Besatzung durch die Matrosen Marian Tonchev (Rumänien), Ingo Feistkom (Deutschland) und Lukas Novak (Slowakei). Die Maschinen und die Technik der Swiss Gloria werden von Sorin Dunarintu gehegt und gepflegt. Der Rumäne ist seit vier Jahren an Bord.

Überhaupt sind viele der Besatzungsmitglieder des in Basel registrierten Schiffes schon seit vielen Jahren an Bord. Eine Messingplatte im eleganten Foyer der Swiss Gloria zeigt Namen von Mitarbeitern, die schon bei der Taufe des Schiffes durch die



Kapitän Vladimir Novak kennt die Wasserstraßen wie seine Westentasche

Schauspielerin Annette Frier im März 2005 in Köln dabei waren - und die noch heute dazugehören. Das spricht für ein gutes Klima



Die Swiss Gloria, festgemacht auf dem Rhein bei Koblenz, gegenüber der Festung Ehrenbreitstein.

Fotos: Friedbert Barg

unter den insgesamt sieben nautischen und 29 Servicemitarbeitern mit 9 unterschiedlichen Nationalitäten. Die Crewmitglieder stammen aus der Slowakei, Deutschland, Bosnien-Herzegowina, Rumänien, Ungarn, Bulgarien, Serbien, Indonesien und der Türkei. Für das leibliche Wohl der maximal 153 Passagiere ist Chefkoch Sukiman zuständig. Unterstützt wird er dabei von dem deutschen Sous Chef Mike Bräutigam und vier weiteren Köchen aus der Slowakei und Indonesien. Um das Wohl der Passagiere kümmern sich aber auch noch weitere Mitarbeiter aus anderen Berufen und mit anderen Aufgaben: Kellner, Barkeeper, Stewards, Spüler und Wäschereipersonal.

Der Betrieb an Bord eines Flusskreuzfahrtschiffes ist klar aufgeteilt in die Bereiche Hotel, Restaurant und Nautik. Zu letzterem gehören der Kapitän, die 2. Kapitäne/Steuerleute, der Maschinist und die Matrosen. Alle sind gelernte Binnenschiffer und einige waren früher auf Tank- oder Frachtschiffen oder in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung beschäftigt.

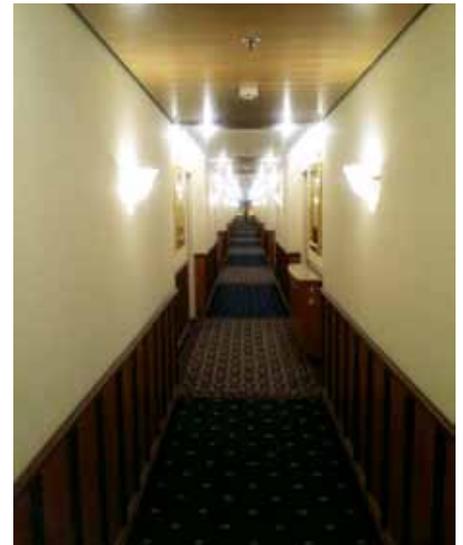
Die Arbeit eines Matrosen an Bord eines Flusskreuzfahrtschiffes unterscheidet sich in den Hauptaufgabenfeldern nicht von der eines an Bord eines anderen Binnenschiffes. Auch hier gilt es, das Schiff abzuwaschen, Rost zu klopfen, Anstricharbeiten durchzuführen und bei An- und Ablegemanövern in Wind und Wetter konzentriert zu arbeiten. Der Unterschied liegt mehr in dem täglichen Umgang mit den Passagieren. Hier sind Freundlichkeit sowie Hilfs- und Servicebereitschaft gefragt, - die Passagiere sind das wichtigste Gut auf einem Kreuzfahrtschiff. Das wissen natürlich die Kapitäne der Flusskreuzfahrtschiffe in ganz besonderer Weise. Für sie gehört der Kontakt mit den Fahrgästen zum - durchaus angenehmen - Tagesgeschäft. Sie beantworten die Fragen der Passagiere zur Tiefe des Rheins ebenso wie die nach der Motorisierung des Schiffes, dem vorhandenen Trinkwasservorrat (an Bord der Swiss Gloria sind es übrigens rund 210 t), der vorhandenen Treibstoffmenge (die Gloria kann bis zu 100 t Diesel bunkern) und der höchstmöglichen Reisegeschwindigkeit gegen den Strom. Dazu kommen dann die Gastgeberchaft bei Cocktailempfängen und die - auch nicht unangenehme - Aufgabe als Tischherr beim abendlichen Kapitänsdinner während der Reise.

Das hört sich zunächst nach einem überaus fröhlichen und nur sonnigen Arbeitsleben an, - ist es aber nicht, denn gerade bei sol-

chen Anlässen sind eine sehr hohe Disziplin und ausgezeichnete Umgangsformen des Kapitäns gefordert. Die Reedereien und Touristikunternehmen der internationalen Flusskreuzschifffahrt wählen ihre führenden - und nicht nur die - Mitarbeiter sorgfältig aus, bevor sie ihnen ihre Schiffe und Passagiere anvertrauen.

Die MS Swiss Gloria gehört der schweizerischen Reederei Scylla AG und ist in Vollcharter für die Bonner Phoenix Reisen unterwegs. Das bedeutet, dass auch alle Besatzungsmitglieder bei der Scylla Reederei fest- oder saisonweise angestellt sind.

Die Scylla Reederei wurde 1973 von André und Martha Reitsma in Basel gegründet. Zu Beginn hieß das Unternehmen Scylla Tours AG und das erste Schiff war der ehemalige



Die Gänge auf den Decks unterscheiden sich kaum von denen in 5-Sterne-Hotels



Eine der geräumigen Kabinen an Bord der MS Swiss Gloria ...



... und eine der Suiten.

Flusskreuzschifffahrt



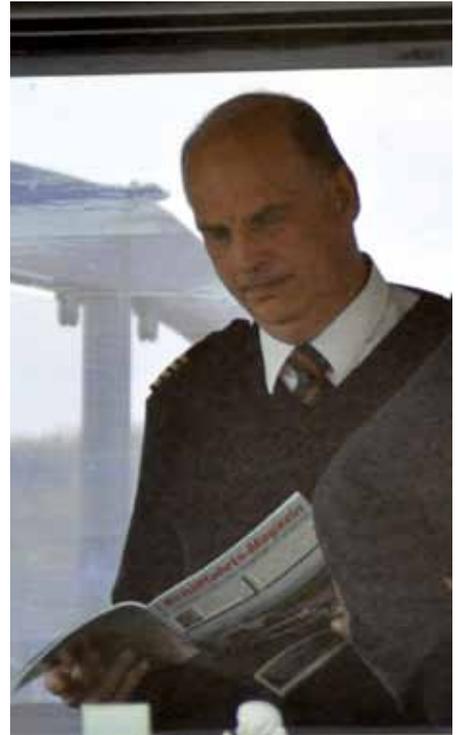
Für die musikalische Unterhaltung sorgt Abend für Abend Ivan Virag



Barkeeperin Kitti Bernath tritt an Bord auch als Jazzsängerin auf

Schlepper „Damco 21“, - ältere Binnenschiffer erinnern sich noch an den schönen holländischen Schlepper, wie er mit 6 oder 8 Schleppkähnen im Anhang den Rhein zu Berg zog. Die Familie Reitsma hatte ihn gleich nach dem Kauf zum Passagierschiff umbauen lassen. Als MS „Scylla“ trat das Schiff im März 1974 seine Jungfernfahrt an. „Seit dieser „Scylla“, so beschreibt es die heutige Scylla AG in ihrer Unternehmenschronik, „hat sich so einiges getan. Keines der nachfolgenden 27 Schiffe ist identisch. Jedes profitierte vom Vorgängermodell und überraschte die Branche wieder mit etwas Neuem. So wurde z.B. die Heckbar auf Flusskreuzern von Scylla „erfunden“. Innovativ auch die Idee, ein Restaurant auf zwei Decks (z.B. auf der „Amelia“) zu bauen. Dass sich so mancher Gast an Bord wie zu Hause fühlt, mag derweil am gestalterischen Geschick von Senior-Chefin Martha Reitsma liegen. Sie sorgte stets dafür, dass Farben, Stoffe, Deko zu einem harmonischen Ganzen zusammen flossen.“

Weiter heißt es in der Chronik: „Aber auch bei der Routenauswahl entwickelte die Flussreederei von Anfang an Pioniergeist. So war das erste Flusskreuzfahrtschiff auf dem Main-Donau-Kanal im Jahr 1992 das Scylla-Schiff „Switzerland II“. Das erste Flusskreuzfahrtschiff, das den Po befuhr, war ebenfalls von Scylla, 1997 die „Venezia“. Ende Juni 2003 schließlich schipperte die „Swiss Ruby“ als erstes Flusskreuzfahrt-



Der Deutsche Ralf Tholen ist 2. Kapitän der MS Swiss Gloria

schiff nach Dunkerque an der nordfranzösischen Atlantikküste.“

Und: „Mittlerweile haben die Söhne Arno und Robert Reitsma das Ruder übernommen und pflegen die Scylla-Philosophie mit Liebe zum Detail weiter. Nach wie vor werden die Schiffe von der ersten bis zur



An der Crew-Show haben nicht nur die Passagiere, sondern auch die Crewmitglieder selbst ihre helle Freude. Fotos: Friedbert Barg



Die Matrosenarbeit gleicht der auf anderen Binnenschiffen



Beim Festmachen in Speyer hilft auch der Maschinist

letzten Schraube unter Scylla-Regie gebaut, natürlich nach den neuesten Sicherheits- und Umweltstandards.“

Die Scylla-Flotte umfasst aktuell 20 Schiffe. Gerade im April 2014 ist die MS Inspire hinzugekommen. Lesen Sie dazu auch den Bericht auf den Seiten 18-19 dieser Ausgabe des Schifffahrts-Magazins.

Die Geschäftsverbindung zwischen Scylla

und Phoenix besteht schon seit langer Zeit. Auch die Phoenix Reisen wurden 1973 gegründet. Gerade 23 Jahre war Johannes Zurnieden jung, als er seine Firma 1973 gründete. Die ersten Reisen des jungen Reiseunternehmens führten 1974 nach Prag, Budapest und Istanbul. 1988, so steht es in der Firmengeschichte, stellte sich Zurnieden mit seinem Team einer neuen Herausforderung. Phoenix Reisen charterte langfristig

TS Maxim Gorki, die ehemalige Hamburg, Grande Dame auf den Weltmeeren, und zog somit in die Welt der Kreuzfahrten ein.

Was mit TS Maxim Gorki begann, entwickelte sich zur Erfolgsgeschichte, die bis heute andauert.

Heute fahren MS Amadea, MS Artania und MS Albatros unter Phoenix-Flagge zu den schönsten Häfen dieser Welt. Im Sommer sind beliebte Ziele wie Ostsee und Nord-



Ein gut gelauntes Trio: Hotelmanager Aleksandar Babic, Restaurantchef Rastislav Chrkavy, und 2. Kapitän Peter Kozolka (v.l.)

Flusskreuzschifffahrt



Auf den Betten in ihren Kabinen finden die Passagiere des Abends oftmals liebevoll aus Handtüchern gefaltete Kunstwerke vor

meer Fahrgebiete. Im Winter begeben sich die Kreuzfahrtschiffe auf exotische Touren Richtung Antarktis und Afrika oder auf Weltreise. Hier findet sich für jeden Gast das richtige Angebot.

Über 50 Flusskreuzfahrtschiffe komplettieren heutzutage das attraktive Schiffsreisengangebot.

Rund 100 Mitarbeiter in der Bonner Zentrale und weitere 100 Mitarbeiter auf Schiffen und in Ägypten sorgen tagtäglich für einen professionellen Ablauf und organisieren das Wohl der Gäste vor und während der Reise. „Das Klima im Büro und unter den Mitarbeitern ist freundschaftlich, ja, fast familiär. Ein Umstand, auf den Johannes Zurnieden seit Anbeginn von Phoenix Reisen Wert legt. Auch die 2006 zusätzlich benannten Geschäftsführer Benjamin Krumpen und Jörg Kramer leben diese familiäre Devise aktiv. Wie gut dieses Prinzip aus Vertrauen und Freundschaft funktioniert zeigt die Tatsache, dass bei Phoenix Reisen viele Mitarbeiter seit vielen Jahren tätig sind, darunter sogar Kolleginnen, die mit Johannes Zurnieden

1973 angefangen haben und auch heute noch mit vollem Einsatz und Engagement hinter dem Erfolg der attraktiven Reiseprodukte stehen.

An Bord der MS Swiss Gloria erleben die Passagiere hautnah, dass die sie umsorgenden Crewmitglieder die Philosophie ihrer Unternehmen aufgenommen haben.

Jeder Gast erfährt einen absolut persönlichen Service und ist überrascht, bereits von Anfang an mit Namen angedredet zu werden, - bei über 100 Mitreisenden keine Selbstverständlichkeit. Die Passagiere genießen diese Aufmerksamkeit des Schiffspersonals und revanchieren sich ihrerseits mit gleicher Freundlichkeit - und am Ende der Reise oftmals auch mit einem guten Trinkgeld für die Besatzungskasse.

Auch während der Reise von Amsterdam nach Basel hat die Mannschaft ihr Bestes gegeben, um die Passagiere zu umsorgen und zu unterhalten. Das macht sich zunächst in dem ausgezeichneten Essen bemerkbar,

für das - man muss es so sagen - alle Kreuzfahrtschiffe gerühmt werden.

Hungern muss keiner, - der Essenstag beginnt in der Regel mit einem Frühaufsteher-Frühstück, dem das reguläre Frühstücksbuffet folgt. Für den kleinen Hunger zwischendurch gibt's dann eine leckere Bouillon, bevor ein drei- bis viergängiges Mittagessen folgt, an das sich kurze Zeit später Kaffee und Kuchen anschließen. Dem 4- bis 6-gängigen Abendmenu geht dann üblicherweise ein Aperitiv voran und nach einem Verdauungsschnäpschen - oder auch Digestif - lässt sich der Tag zur (fast) Nachtzeit mit kleinen Snacks im Salon abrunden. Eine kleine Auswahl der zunächst auf dem Teller übersichtlich wirkenden Mahlzeiten ist auf den Fotos rechts abgebildet.

Wer anfangs befürchtet, nicht satt zu werden und über einen heimlichen Landgang mit dem Genuss einer riesigen Schweinshaxe nachdenkt, wird schnell eines Besseren belehrt.

Die Portionen sind in der Folge der einzel-



Kellnerin Marianna Gulyas bereitet die Bar für den Abend vor



Sevki Yuksel ist einer der Kellner im Restaurant



Maschinist Sorin Dunarintu überwacht die Technik an Bord des modernen Flusskreuzfahrtschiffes

nen Gänge so bemessen, dass jeder Gast am Ende des Essens aufs Angenehmste gesättigt ist, - nicht mehr hungrig, aber auch nicht übersatt. Es passt genau, die Menüs sind von Kochprofis geplant.

Und weil die Passagiere gerne an die Mahlzeiten auf dem Kreuzfahrtschiff zurückdenken und einige Gänge vielleicht sogar zu Hause nachkochen wollen, gibt's zum Ende der Reise alle Menükarten ausgedruckt als kleines Geschenk der Besatzung. Eine nette Geste, die gut ankommt.

Rundherum zufrieden und mit vielen neuen Eindrücken, die während der zahlreichen Ausflüge an Land und der Reise über den dicht befahrenen Rhein - auch über die Binnenschifffahrt - gewonnen wurden, gehen die Passagiere am letzten Reisetag in Basel von Bord.

Beim Tragen der Koffer an Land hilft sogar der Kapitän, - das Klima an Bord stimmt eben. ■

Daten der MS Swiss Gloria

Baujahr:	2005
Werft:	Jac. den Breejen
Länge:	110 m
Breite:	11.40 m
Tiefgang:	1.50 m

Antrieb

2 Caterpillar Hauptmaschinen
mit insgesamt rd. 2130 PS (1.566 kW)
2 Propeller Azimuth US901CRP
1 Veth-Jet Bugstrahlanlage
Dienstgeschwindigkeit 18 km/h
Max. Geschwindigkeit 26 km/h

Besatzung

36 Personen
(7 in der Nautik, 29 im Service)

Passagiere

153 Personen

Stromspannung:	220 Volt
Flagge:	Schweiz (Basel)



Für das leibliche Wohl der Passagiere MS „Swiss Gloria“ ist der indonesische Chefkoch Sukiman verantwortlich



Gedünstetes Schollenfilet mit Dillfarce gefüllt, auf Hummersauce mit Blattspinat und Safranreis



Entenkeule á l'Orange, geschmort mit Ingwer und Orangen, Johannisbeer-Rotkohl und Williams-Kartoffeln



Black Tiger Garnele mit Safransauce und Zitronengrassotto



Eine Rinderkraftbrühe mit kleinen Maultaschen



Dessert-Eis von der Eisparade MS Swiss Gloria

MS Inspire besticht durch Eleganz und Großzügigkeit

Acht Suiten, die vom ersten bis zum zweiten Deck reichen

Von Sylvia Artt

Die Gäste müssen mit dem Gefühl von Bord gehen, dass sie mehr bekommen haben, als sie erwartet haben. Das ist unser Ziel.", sagt Arthur Bont, Hotel- direktor der Scylla AG aus Basel. Damit hat er recht, denn auf dem Flusskreuzfahrtschiff MS Inspire wird den Passagieren fast jeder Wunsch von den Augen abgelesen.

Am 3. April 2014 wurde das neueste Mitglied der Scylla-Flotte, das für den amerikanischen Veranstalter Tauck gebaut wurde und auf dem Rhein und der Mosel unterwegs sein wird, in Basel während einer feierlichen Zeremonie getauft: MS Inspire. Bevor unter dem Beifall der rund 100 Gäste an der Uferstrasse in Basel die Flasche Champagner am Bug der MS Inspire zerschellte, wünschten die vier Kreuzfahrtdirektorinnen Lynn Hardcastle, Mary Pierik, Eszter Pusztai und Bridget Ashton als Taufpatinnen dem Schiff „allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel“. Im Anschluss an die Feierlichkeiten an Bord hieß es dann „Leinen los“ und begleitet von dem Fontänen spritzenden Feuerlöschboot Basel 25 nahm die MS Inspire ihre Fahrt in Richtung Amsterdam auf.

Das Schiff besticht durch die elegante Einrichtung sowie durch die großzügigen Ka-

binen. In der Eingangshalle befinden sich Rezeption, Travel Desk sowie Bordboutique. Begrüßt und beraten wird der Gast dort von immer netten und lächelnden Mitarbeitern. Eine Atmosphäre, in der man sich einfach wohl fühlt. Gemütlich einen Cappuccino genießen, dem Pianospiele lauschen, oder dem Barmanager zusehen, wie er leckere Cocktails mixt. Dies kann man im Heckbereich des Diamantdecks in der Lido Bar erleben. Die Lido Bar ist größer als auf den anderen Scylla-Schiffen, denn sie wird neben dem Restaurant auf dem Rubindeck als zweites Restaurant mitgenutzt. Selbstverständlich ist die Panorama-Bar mit Salon auf dem gleichen Deck zu finden. Die MS Inspire ist mit einem modernen Fitnessraum und Wellnessbereich ausgestattet. Auch ein Friseursalon steht zur Verfügung.

Scylla führt mit der MS Inspire ein neues Konzept ein: das Schiff bietet in 71 Ausenkkabinen 142 Gästen Platz. Damit steht den Gästen mehr Raum zur Verfügung als auf anderen 135m-Schiffen. Die Kabinen sind alle großzügig geschnitten, sodass viel Platz zum Entspannen bleibt.

Zur Ausstattung gehören Flat-Screen-TV mit Bordprogramm und der aktuellen Reiseroute, individuell regulierbare Klimaanlage, Telefon, gefüllte Minibar und Safe. In den Schränken liegen Bademäntel und



Kapitän Hendrik Liemberg

Daten MS Inspire

Baujahr:	2013
Länge:	135.00 m
Breite:	11.45 m
Tiefgang:	1.50 m
Motoren:	2130 PS
Besatzung:	30 Personen
Passagiere:	142 Personen
Stromspannung:	220 Volt
Flagge:	Malta

Hausschuhe sowie zusätzliche Decken. Mit einem frisch aufgebrühten Kaffee aus der Nespresso Maschine lädt die gemütliche Sitzecke dazu ein, einfach mal im Zimmer zu verweilen um den Ausblick auf den Fluss und seine Landschaft zu genießen.

Die Bäder an Bord der MS Inspire sind stilvoll eingerichtet mit ebenerdiger Dusche, Waschbecken, sehr großem Spiegelschrank mit integriertem Schminkspiegel und Fön. Beim Duschen kann man zwischen einer Regendusche und einem herkömmlichen Duschkopf wählen. Auch hier wird wieder die Liebe zum Detail sichtbar, frische Blumen und interessant drapierte Handtücher runden das Gesamtbild ab.

Auf dem Schiff sorgen 41 Crewmitglieder, davon 7 Mitarbeiter, die in der Nautik beschäftigt sind, für ein „Rundum-Sorglospaket“. Dafür, dass an Bord auch wirklich alles reibungslos läuft, ist Marina van Oevelen als Hoteldirektorin zuständig. Nach 25 Jahren, die sie schon auf Schiffen, 10 Jahre davon bei Scylla arbeitet, hat sie einen Blick dafür, was auf den einzelnen Decks zu tun ist. Ganz neu und auch weltweit einmalig sind



Die Taufpatinnen mit den Damen der Tauck- und Reitsma-Familie: Lynn Hardcastle, Bridget Ashton, Mary Pierik, Eszter Pusztai und Martha, Nese und Patsy Reitsma, Liz Tauck Walters und Ronni, Robin Tauck



Die geschmückte MS Inspire mit angetretener Crew bei der Taufe.

Fotos: Sylvia Artt

die acht Suiten auf dem Smaragdeck, die vom ersten bis zum zweiten Deck reichen. Auf diese Weise wird das natürliche Licht in den Kabinen verbessert und die Gäste

haben in diesen sogenannten Loft-Kabinen eine bessere Aussicht. Die Kabinen auf dem Diamant- und dem Rubindeck verfügen über französische Balkone. Der nächste Neubau

innerhalb der Scylla-Flotte ist bereits im Bau, die MS Savor, ein Schwesterschiff der MS Inspire, wird im Juni 2014 die Fahrt aufnehmen. ■



Arno Reitsma begrüßte die Taufgäste



Auch das Bad ist eine Wohlfühlloase



Zwei der sieben Inspire-Köche



Das Restaurant auf dem Rubindeck der MS Inspire



Barmanager Farhan begegnet jedem mit einem Lächeln



Das Flusskreuzfahrtschiff „Amadeus Silver“ der österreichischen Reederei Lüftner Cruises

Mit der MS Amadeus Silver am 20. August 2014 von Köln nach Basel

Erste Kreuzfahrt für Veganer



Eine Kabine an Bord

Attila Hildmann ist ein Trendsetter. Er ist Deutschlands wohl bekanntester Veganer, und seine Bücher wie „Vegan for fit“ und „Vegan for youth“ boomen. Der ehemals übergewichtige Fleischesser präsentiert sich nun, quasi ernährungstechnisch geläutert, als durchtrainierter Sixpack. Und macht so vielen Leuten Lust auf vegane Ernährung. Immer mehr Restaurants bieten auf ihren Karten auch vegane Küche an. Veganismus ist ein Trend, einer, der sich nicht mehr aufhalten lässt. Und nun gibt es auch die erste vegane Flusskreuzfahrt. Das **Schifffahrts-Magazin**-Korrespondentin **Melanie Bäuml-Schachtner** sprach mit Initiator **Dirk Bocklage**, Geschäftsführer des Unternehmens Kreuzfahrthammer, über dieses ungewöhnliche Angebot. Vier Tage geht es von Köln nach Basel – Leinen los heißt es am 20. August.

Herr Bocklage, eine vegane Flusskreuzfahrt ist eine ausgefallene Idee. Wie kam es dazu?

Ein befreundetes Pärchen (Gerrit und Kristina Mohr, die Gründer von Untervegs.de) lebt schon sehr lange vegan und hatte oft das Interesse geäußert, mal eine Flusskreuzfahrt

machen zu wollen. Doch gute Angebote konnten die Beiden einfach nicht überzeugen, denn schließlich ist das Essen ein wichtiger Bestandteil einer schönen Flussreise, die man bedingungslos genießen möchte. Grundsätzlich ist es aber eher schwierig, sich während einer regulären Reise zu 100 Prozent vegan zu ernähren, die Küche ist darauf einfach nicht eingestellt. Da Kreuzfahrthammer auf Themen- und Mottokreuzfahrten spezialisiert ist, kamen wir auf die Idee, gemeinsam ein vegane Kreuzfahrt auf dem Rhein zu veranstalten, die allererste vegane Flusskreuzfahrt überhaupt. Das Ganze geschieht natürlich im Vollcharter, so dass kein Reiseteilnehmer Angst haben muss, dass ein anderer Gast am Nebentisch ein Rindersteak oder ähnliches isst. Uns wurden verschiedene Schiffe von unterschiedlichen Reedereien angeboten. Doch von vornherein war klar, dass nur ein neueres Schiff in Frage kommt, welches nach modernsten Umwelt- und Energiegesichtspunkten gebaut wurde, denn normalerweise sind Kreuzfahrten und Veganismus ja eher ein Widerspruch. Wir freuen uns sehr, mit der Amadeus Silver ein Flusskreuzfahrtschiff gefunden zu haben, welches genau unseren Vorstellungen entspricht. Das erst 2013 fertiggestellte Schiff der renommierten österreichischen Reederei Lüftner Cruises wurde mit dem Green Globe Award ausgezeichnet und außerdem zum Flussschiff des Jahres 2013 gewählt.

Wie wird die Thematik „Veganismus“ umgesetzt an Bord?

Die 100 Prozent vegane Vollpension ist natürlich das A und O bei dieser Flusskreuzfahrt. Zusammen mit dem bekannten

Koch Björn Moschinski, der mit an Bord sein wird, arbeiten wir schon fleißig an den Menüplänen, schließlich möchten wir alle Sinne ansprechen. Doch neben der Ernährung sind auch die Getränke ein wichtiger Bestandteil dieser Reise. Alle Drinks, die wir anbieten, werden vegan sein. Das gilt für Softdrinks genauso wie für alkoholische Getränke einschließlich Cocktails. Aber auch die Pflegeprodukte in den Kabinen und den öffentlichen Räumen des Schiffes werden vegan sein. Zusätzlich bieten wir Landausflüge an, die sich teilweise mit dem Veganismus beschäftigen. So besuchen wir unter anderem einen veganen Winzer in der Nähe von Rüdesheim.

Wie ist die Nachfrage?

Die Nachfrage war von Anfang an sehr hoch, und zwar bei allen Altersgruppen. Normalerweise ist das Durchschnittsalter einer Flusskreuzfahrt ja etwas höher, nicht so bei uns. Von 20 bis 85 ist alles dabei. Kaum war die Website (vegane-flusskreuzfahrten.de) Ende Januar 2014 online, kamen die ersten Buchungen.

Uns erreichten und erreichen unzählige Anfragen - auch aus anderen Ländern, sowohl von Firmen und Veranstaltern als auch von Privatpersonen, die sich für das Thema vegane Kreuzfahrten interessieren. Ein Reiseveranstalter aus Russland wollte sogar 20 Kabinen blocken, was aber aufgrund der Auslastung nicht mehr möglich war. Oft werden wir auch nach weiteren Reisedaten gefragt.

Wie sind die Reaktionen?

Die Reaktionen sind ebenfalls sehr positiv, der „Wow-Effekt“ war sofort spürbar, nicht

nur auf der Veggie-World in Wiesbaden, wo wir mit einem Banner auf die Reise aufmerksam machten. So berichteten schon kurz nach Verkaufsstart viele Blogs und Foren über diese einzigartige Tour. Kritische Stimmen gab es auch – aber eigentlich nur von Nicht-Veganern, die einfach vier Tage und drei Nächte lang nicht auf tierische Produkte verzichten können oder wollen. An Bord werden wir einen sehr interessanten Gästemix haben, was uns sehr freut. Die Reise wird auch von Personen, die bisher noch nicht viel mit Veganismus zu tun haben, angenommen. Viele freuen sich darauf, während der Reise mal vegan zu leben und sich mit anderen Reisenden auszutauschen.

Ist das Angebot eine einmalige Sache, oder soll es regelmäßig ins Programm aufgenommen werden?

Die Nachfrage und viele Gespräche haben gezeigt, dass das Interesse an einer weiteren, längeren Reise vorhanden ist. Daher wird es in 2015 mindestens eine längere vegane Flusskreuzfahrt geben. Details können wir noch nicht veröffentlichen, denn die Planungen laufen noch. Aber so viel können wir schon verraten: Die Reise wird auf der Donau stattfinden.

Alle Details werden wir in Kürze auf www.vegane-flusskreuzfahrten.de veröffentlichen. Für 2016 planen wir übrigens eine vegane Hochseekreuzfahrt in Europa. ■

A-Rosa-Osterreise mit Kindern

Eine Woche Familienspaß an Bord auf dem Rhein

Ahoi und Leinen los!“, hieß es bei der Familienreise vom 17. bis 23. April auf der frisch getauften A-Rosa Flora. 47 Kinder im Alter von zwei bis fünfzehn Jahren und deren Familien gingen mit der Rostocker Reederei auf Entdeckerkurs; eine Woche Familienspaß mit den Lieben auf dem Rhein inklusive.

Vom Kochkurs und Pizzabacken mit dem Chefkoch, Familien-Barbecue bis hin zum alkoholfreien Cocktailworkshop mit dem Maître, für jeden kleinen Abenteurer war etwas dabei. Besondere Highlights: Die im Preis inkludierten Ausflüge zum „Movie Park“ in Bottrop und dem „Europa Park“ in Rust. Achterbahnen, Wasserrutschen und Autoscooter – diese und viele weitere Attraktionen wurden als schönste Osterferienerlebnisse bei den Kindern verbucht.

Auch in Zukunft wird es bei A-ROSA die Möglichkeit geben, Urlaub mit der ganzen Familie zu machen. Dafür heißt es „Willkommen an Bord“ – Kinder bis 15 Jahren

reisen an ausgewählten Reisetagen und innerhalb der Ferienzeit frei. Für Jörg Eichler, Geschäftsführer der A-ROSA Flussschiff GmbH ein konsequenter Schritt im Rahmen der strategischen Neuausrichtung und Ansprache von weiteren Zielgruppen: „Mit meiner Familie habe ich den speziell als „Familienreise“ ausgeschriebenem Osterurlaub getestet und kann dies wirklich jedem Paar mit Kindern im schulpflichtigen Alter empfehlen. Ein Rundum-Sorglos-Urlaub, mit Premium alles inklusive Konzept – hier wurde an alles gedacht, was den Urlaub zur schönsten Zeit des Jahres macht. Auch von den Mitreisenden, ob jung oder alt – das Durchschnittsalter bei dieser Reise lag bei 31 Jahren – bekam ich durchweg positives Feedback.“

Das 6-tägige A-Rosa Kreuzfahrtspecial Familienreise findet in diesem Jahr ein weiteres Mal in den Herbstferien statt, am 27. Oktober 2014 und führt von Köln, über Duisburg, Mainz, nach Straßburg und über Speyer zurück nach Köln. ■



Viel Spaß hatten Kinder und Eltern während der Osterreise mit der A-Rosa Flora.

Foto:A-Rosa

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



9-fache Redundanz der Propulsionsanlage

Über 40 Flusskreuzer haben Schottel-Antriebskonzept

Über 40 Flusskreuzfahrtschiffe in Europa sind bereits mit dem Schottel Antriebskonzept aus vier Schottel Twin Propellern STP 200 ausgerüstet oder befinden sich noch im Bau. Bereits seit fünf Jahren setzt sich das gezielt für die Flusskreuzfahrt entworfene Antriebskonzept durch - mit seiner leisen Fahrt, dem geringen Tiefgang sowie einem erhöhten Gesamtwirkungsgrad bei gleichzeitig energiesparendem Betrieb. Aus zwei mach vier - die Aufteilung des Antriebs von zwei auf vier Propulsionsanlagen reduziert den Tiefgang des Schiffs auf circa 1,60 Meter. So fahren die Schiffe auch bei niedrigen Wasserpegeln problemlos. Die hochelastische Lagerung der STP dämpft die durch die Propellerblätter induzierte Druckimpulse effektiv. Durch den reduzierten Propellerdurchmesser ergibt sich ein großzügiger Freischlag zum Schiffsrumpf und dadurch ein niedriger Körperschalleintrag ins Schiff - einer ruhigen Reise steht damit nichts im Weg. Die geringen Propellerdurchmesser von 1050mm lassen eine geringe Tunnelierung des Hecks zu: Im Gegensatz zu hoch tun-

nelierten Schiffen erhöhen die effektiv gestalteten Hinterschiffslinien maßgeblich den Gesamtwirkungsgrad der Propulsion. Die Sogziffern fallen bei der Propulsionsanlage mit vier Schottel Twin Propellern 200 dank des komfortablen Freischlages der Propeller zum Rumpf so niedrig aus, dass sich fast der gesamte Anlagenschub in Vortriebskraft umsetzen lässt. Als zusätzlicher Antrieb im Bug dienen ein bis zwei Schottel Pump-Jets des Typs SPJ 82 RD. Diese zeichnen sich durch ihre kompakte und robuste Bauweise aus und sind als Haupt- und Hilfsantriebe geeignet.

Für erhöhte Fahrsicherheit sorgt die Steuerung der Vierfachanlage: diese unterscheidet sich nicht von den doppelten Propulsionsanlagen: Die beiden Anlagen Backbord werden genauso über einen gemeinsamen Joystick gesteuert, wie die beiden Anlagen Steuerbord. Bis auf wenige Details unterscheidet sich die Brücke nicht von der Ausführung einer Doppelanlage, die ebenfalls einen Steuerhebel für Steuer- und Backbord besitzt. Kapitäne können so problemlos zwischen den unterschiedlich ausgerüsteten

Schiffen einer Flotte wechseln.

Die Betriebssicherheit des Schiffes selbst wird durch die 9-fache Redundanz der Propulsionsanlage gewährleistet: die vier Schottel STP 200 Hauptpropulsionsanlagen verfügen jeweils über eine redundante Steuerung. Zusätzlich sorgt der Schottel SPJ 82 RD im Bug für Redundanz in der Propulsionsanlage. Das Antriebskonzept kommt zurzeit mit den jeweils vier mechanischen STP 200 sowohl in einer diesel-direkten und einer diesel-elektrischen Ausführung zum Einsatz als auch mit vier elektrischen Antrieben des Typs Schottel Combi Drive (SCD 200).

Das Schottel Antriebsportfolio für Flusskreuzfahrtschiffe umfasst darüber hinaus eine Vielzahl an individuell zugeschnittenen Konzepten für unterschiedliche Flusskreuzfahrtenanbieter. Diese reichen vom traditionellen Konzept mit zwei Schottel Twin Propellern bis hin zu Flusskreuzfahrtschiffen, die Schottel Pump Jets als Hauptantriebe einsetzen.

Die Schottel Gruppe mit Hauptsitz in Spay am Rhein ist ein weltweit führender Hersteller von Antrieben und Steuerungen für Schiffe und Offshore-Anwendungen. 1921 gegründet, entwickelt und fertigt das Unternehmen seit rund 60 Jahren rundum steuerbare Antriebs- und Manövriersysteme, komplette Antriebsanlagen bis 30 MW Leistung sowie Steuerungen für Schiffe aller Art und Größe. ■



Über 40 Flusskreuzfahrtschiffe in Europa sind mit dem Schottel Antriebskonzept aus vier Schottel Twin Propellern STP 200 ausgerüstet oder befinden sich noch im Bau. Foto: Schottel

Der finnische Motorenhersteller Wärtsilä

Ein großer Global Player mit langer Tradition

Von Sabo Krebs

Die aktuellen Herausforderungen im Bereich der maritimen Antriebe lassen die Motorenhersteller auf Hochtouren arbeiten. Neben den künftigen Emissionsvorgaben in Küstenbereichen (ECA-Zonen) und im Binnenbereich stehen ebenso die Ansprüche der Reeder, Motoren auch in niedrigeren Leistungsbereichen fahren zu können, um den hohen Treibstoffkosten flexibel begegnen zu können. Nicht alle Motoren sind dabei für „Slow Steaming“ geeignet. Der finnische Motorenhersteller Wärtsilä stellt seit über 70 Jahren Schiffsmotoren her und ist heute einer der weltweit größten Motorenhersteller. Die Ursprünge der Firma reichen von einem 1834 gegründeten Sägewerk im Ort Värtsilä (heute zu Russland gehörend), über die Gründung einer Eisenhütte bis zu den ersten Anfängen in der Herstellung von Schiffsmotoren. 1942 wurde der erste Schiffsmotor für die damalige Friedrich Krupp Germaniawerft in Kiel hergestellt. Nach der Gründung mehrerer Wertstandorte und einer wechselvollen Ge-

schichte bildete sich die Motorenherstellung als heutige Kernkompetenz heraus. Im Jahr 2006 übernahm Wärtsilä das seit 50 Jahren auf den Entwurf von Handels- und Forschungsschiffen spezialisierte Hamburger Unternehmen Schiffko, die heutige Wärtsilä Ship Design Germany. Aktuell ist die Wärtsilä Ship Design Germany auch mit dem technisch sehr aufwändigen Projekt „Aurora Borealis“ betraut, ein eisbrechendes Forschungsbohrschiff, welches in Planung ist. Weitere Entwurfsbüros sind unter anderem in Norwegen, Polen, Russland, China und Singapur zu finden. Komplette Antriebslösungen inklusive Propeller und Manövrierorganen sind dabei ebenso Teil des Angebotes, hierfür sowie für den Service- und Reparaturbereich sind Standorte in nahezu jedem Land der Welt zu finden.

Ein weiteres Standbein hält der finnische Motorenhersteller im Bereich der Kraftwerkstechnik. Mit der Übernahme des britischen Unternehmens Hamworthy im Jahr 2012 wurden die Kompetenzen im Schiffs- und Offshorebereich erweitert. In Deutschland

ist Wärtsilä an den Standorten Hamburg, Geesthacht und Wilhelmshaven vertreten. Ursprünglich lag die Kompetenz von Wärtsilä vor allem im Bereich von 4-Takt-Dieselmotoren. Seit der Übernahme der Schweizer Firma New Sulzer Diesel des italienischen Schiffbauunternehmens Fincantieri ab 1997 konnten die Kompetenzen ebenso auf 2-Takt-Dieselmotoren mit bis zu 80.000 kW erweitert werden.

Aktuell hat Wärtsilä das Repertoire an langsamlaufenden 2-Takt-Dieselmotoren durch die im Mai 2011 neu eingeführte X-Reihe erweitert. Die Reihe entstand vor allem um den neuen Anforderungen nach einem geringen Kraftstoffverbrauch Rechnung zu tragen. Die Motoren zeichnen sich alle durch geringen Kraftstoffverbrauch und eine höhere Leistungsdichte aus. Die Drehzahlen liegen je nach Ausführung zwischen 61 und 167 Umdrehungen pro Minute. Beginnend mit dem kleinsten 2-Takt-Motor vom Typ X35 liegt die niedrigste Leistung dort bei 3.475 kW. Kürzlich hat der Motor des Typs X72 die Werksabnahmeprüfung erfolgreich bestanden, dort konnte insbesondere das Auslegungskennfeld deutlich erweitert werden. Der Motor ist der erste langsamlaufende 2-Takt-Motor der X-Reihe im mittleren Bohrungssegment und wird als Meilenstein der X-Reihe gesehen.

Die Motoren der Reihe RT-flex sind ebenso langsamlaufende 2-Takt-Motoren. Die Reihe zeichnet sich vor allem durch die ausgefeilte Common-Rail-Einspritztechnik sowie die elektronische Steuerung aus. Hier variiert der Leistungsbereich je nach Typ zwischen 5.100 und 80.000 kW. Ende 2012 wurde der tausendste Motor der Reihe geordert. Mit dem Motortyp RT-flex 50 DF führt Wärtsilä ebenso einen Dual-Fuel-2-Takt-Motor am Markt. Das besondere an der dort eingesetzten Niederdruck-Technologie von Wärtsilä ist, dass das Gaszuführsystem zum Motor einfach und kostengünstig mit nur wenigen Komponenten ausgelegt werden kann. Vor allem auf einen teuren Hochdruck-Gaskompressor, welcher in anderen Systemen erforderlich ist, kann bei dem DF-Konzept von Wärtsilä verzichtet werden. Bei den Weiterentwicklungen der erdgasbetriebenen Lösungen kann Wärtsilä ebenso das Know-how aus der Kraftwerkstechnik einfließen lassen.

Auch für den Dual-Fuel-Bereich bietet Wärtsilä Komplett-Lösungen an. Mit dem LNGPac-System bietet Wärtsilä vom Bunkersystem bis zur elektronischen Überwachung und Steuerung alle benötigten



Wird häufig in der Binnenschifffahrt eingesetzt: Wartsila6L20DF

Systemkomponenten für den Betrieb mit LNG. Mittlerweile sind viele Praxisbeispiele vorhanden, die mit Dual-Fuel-Motoren und der dazugehörigen Systemkomponenten ausgerüstet wurden, wie beispielsweise das finnische Linienschiff MS Viking Grace. Der Hauptantrieb der Personenfähre umfasst insgesamt eine Leistung von 21.000 kW und besteht aus vier Wärtsilä 8L-50-DF-Motoren. Die Motoren laufen dabei zu 99% mit LNG sowie 1% Dieselöl, welches als Zündstrahl

in der Brennkammer benötigt wird. Auch wenn die Kernkompetenz des finnischen Motorenherstellers mittlerweile ebenso im Bereich der 2-Takt-Motoren liegt, umfasst auch das Programm der 4-Takt-Motoren mit den Typen 20,26,32,38, 46F und 64 sechs mittelschnelllaufende Dieselmotoren sowie mit den Typen 20DF, 34DF, 46DF und 50DF ebenso Dual-Fuel-Motoren. Für den Binnenschiffsbereich sind vor allem die Motoren der Reihe 20D und 20DF von großem

Interesse, da diese die unteren Leistungsbereiche bedienen. Die Dieselmotoren der 20er-Reihe sind in Leistungsbereichen von 800 bis 1.800 kW erhältlich, bei 1.000 Umdrehungen pro Minute. Dabei sind Ausführungen mit 4,6,8, und 9 Zylindern in Reihe auf dem Markt. Für die Umrüstung der MS Ostfriesland sowie für den Neubau der erdgasbetriebenen Helgoland-Fähre „Funny Girl“ (das Schifffahrts-Magazin berichtete in der Ausgabe 03/2014) lieferte Wärtsilä

ebenso ausgefeilte Komplett-Lösungen. Nach dem Umbau der Fähre MS Ostfriesland wurden dort zwei Dual-Fuel-Motoren vom Typ Wärtsilä 6L20DF sowie als LNG-Tanksystem das LNG-Pac 45 installiert. Die Dual-Fuel-Motoren vom Typ 20DF sind für Leistungen zwischen 860 und 1.665 kW bei 1.200 Umdrehungen pro Minute erhältlich, diese sind in Ausführungen mit 6,8 oder 9 Zylindern auf dem Markt.

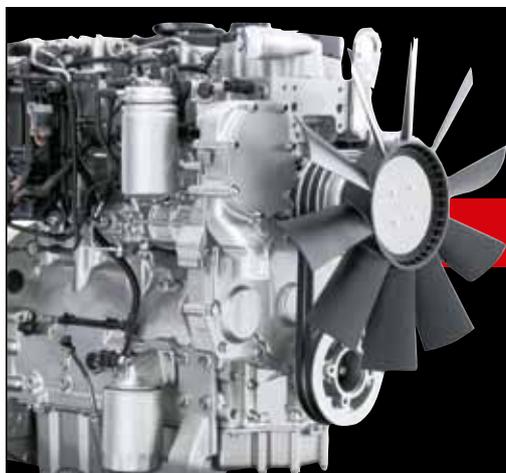
Im Jahr 2012 gab Wärtsilä die eigenen Binnenschiff-fahrtsstandorte in Mannheim und Duisburg an die niederländische Koedood Propulsion GmbH ab, weiterhin besteht jedoch ein Vertriebsabkommen mit der für die Binnenschiffahrt zuständigen Wärtsilä Niederlande. ■



Im Maschinenraum der „Veerhaven IV“.

Fotos: Wärtsilä

Anzeige



Der richtige Antrieb für Ihr Schiff

Individuelle Instandsetzung Ihres Verbrennungsmotors,
Fertigung nach DIN EN ISO 9001:2008 und RAL GZ 797

BU Buecker & Essing GmbH | Friedrich-Ebert-Straße 125 | 49811 Lingen (Ems)
T +49 (0) 5 91 / 71 050 | motoren@bu-drive.de | www.buecker-essing.de

BU Drive 
BÜCKER + ESSING

Vier davon mit Solarantrieb

Fünf neue Fähren für die Berliner Verkehrsbetriebe

Von Sabo Krebs

Am 9. April 2014 wurde das neueste Fährschiff der Stern und Kreis Schiffsahrt auf den Namen MS Wannsee getauft. Die Taufpatin Birgit Domröse, Geschäftsführerin der Akademie Berlin-Schmöckwitz GmbH und Lebensgefährtin des stellvertretenden Hauptgeschäftsführers der IHK Berlin, Christian Wiesenhütter, taufte das moderne Fahrgastschiff im Rahmen einer feierlichen Zeremonie am Anleger Bahnhof Wannsee.

Seit Anfang des Jahres ist die Fähre für die Stern und Kreisschiffsahrt im Auftrag der BVG (Berliner Verkehrsbetriebe) auf der Linie F 10 im Einsatz und verbindet ganzjährig die 4,4 km lange Strecke zwischen den Haltestellen Kladow und Wannsee (Bhf.). Die 20-minütige Überfahrt über den großen Wannsee führt vorbei an der Insel Schwannenwerder und gibt einen malerischen Blick über die Havel frei. Als Teil des BVG-Netzes kann die Überfahrt mit einem AB-Ticket für zur Zeit 2,60 Euro oder einer Zeitkarte der BVG angetreten werden. So verwundert es nicht, dass die Linie besonders bei Wochenendausflüglern sehr beliebt ist. In

der Woche nutzen hauptsächlich Pendler aus Kladow die stündlich abgehende Fähre, um zum Bahnhof Wannsee zu gelangen. Das Besondere an dieser Verbindung ist auch, dass sie Teil des Europaradweges R1 ist. So wurde vor allem die Forderung der Kundschaft nach mehr Fahrradstellplätzen in dem neuen Schiff verwirklicht. Das Schiff ist 45 m lang und 7,60 m breit, so dass im Schiffsinne Platz für 300 Fahrgäste (davon 152 Sitzplätze) sowie 60 Fahrradstellplätze vorhanden ist. Auch Kinderwagen und Rollstühle wurden im Konzept des Schiffsnubaus berücksichtigt, über die breite Hydraulik-Rampe auf beiden Seiten für den Ein- und Ausstieg ist der Zugang bequem möglich. Der Preis für das komfortable Schiffsinne ist jedoch auch, dass es im Gegensatz zur alten Fähre keine Außenplätze mehr gibt. Das Schiffsinne wurde nach dem Motto „form follows function“ an die Bedürfnisse der Kundschaft angepasst, neben den BVG-üblichen Klappsitzen und einer Vollklimatisierung sind dort auch die gelben Haltestangen der BVG-Busse und U-Bahnen zu finden. Für die Wintermonate ist der Rumpf sogar eisverstärkt, ein Außenfahrstand macht auch bei Nebel die Über-

fahrt möglich. Laut einer Pressesprecherin der BVG habe man bei den neuen Schiffen vor allem auf eine optimale Funktionserfüllung gesetzt, die BVG-Fähren seien bewusst keine Ausflugsdampfer.

Der Antrieb wird über zwei emissionsarme Dieselmotoren mit jeweils einer Leistung von 240 kW bewerkstelligt, das Bugstrahlruder hat eine Leistung von 35 kW. Gebaut wurde das Schiff in acht Monaten Bauzeit auf der Werft Deutsche Industrie-Werke GmbH in Berlin-Spandau. Die Werft ist ebenso wie die Stern und Kreisschiffsahrt Teil der Hegemann-Gruppe.

Vier neue Solarfähren für die kurzen Strecken der BVG

Neben der Linie F10 von Kladow nach Wannsee ist auch auf den Strecken F11, F12, F21 und F23 die Schiffsflotte erneuert worden. Die vier kleineren Fährschiffe werden auf kürzeren Strecken im Spreebereich eingesetzt, die Fahrzeit beträgt zwischen 2 und 25 Minuten, je nach Linie. Die Linien F11 und F21 verkehren seit Anfang des Jahres ganzjährig und wurden auf die Namen FährBär 1 und FährBär 2 getauft. Seit Saisonstart am 5. April verkehren nun auch die Schwesterschiffe der Linien F21 und F23 unter den Namen FährBär 3 und FährBär 4 als Saisonfähren im Liniendienst der BVG. Die Fähren sind alle 18,50 m lang und 5,30 m breit, der Tiefgang ist aufgrund der Kattamaranbauweise mit 0,60 m relativ gering. Das Fahrprofil der Linienschiffe eignet sich dabei ideal für den Einsatz von Solarenergie:

Anzeige

WERNZ GMBH

Generatoren-Motoren-Stromerzeuger

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schifffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen
oder Hydraulikaggregaten

können Sie uns gerne ansprechen!

Egal für welche Anwendung, Sie bekommen

fast alle Motoren von uns,

die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen.

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

Besuchen sie uns doch mal auf unserer Homepage.

Haben Sie noch Fragen?

Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!

Sperlingweg 10

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

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

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

88623 Lampertheim

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

E-Mail: Wernz@Wernz-GmbH.de

www.Wernz-GmbH.de



Die MS Wannsee bei ihrer Tauffeier mit ihrem Kapitän.

kurze Fahrzeiten mit längeren Warteintervallen dazwischen, in denen sich die Akkumulatoren über die Solaranlagen wieder aufladen können. Nachts werden diese über einen landseitigen Stromanschluss geladen. Auch die relativ geringe Dienstgeschwindigkeit von 8 km/h eignet sich für den Einsatz von Solarmodulen. Bei ausbleibendem Sonnenschein speisen die Akkumulatoren die Elektromotoren. Auf einen konventionellen Dieselmotor konnte somit an Bord der vier Solarfähren gänzlich verzichtet werden. Die Solarfläche beträgt dabei jeweils 70 m², die Akkumulatoren verfügen über eine Energiemenge von bis zu 72 kWh.

Neben den ökologischen Aspekten, die Fährschiffe nahezu emissionsfrei betreiben zu können, ist das neue Konzept auch wirtschaftlich sehr interessant. Solarschiffe sind meist sehr wartungsarm und haben sehr geringe Betriebskosten. Auch wenn der Baupreis zunächst etwas höher als bei einer Lösung mit Dieselmotor liegt, zahlt sich die Investition meist aus. Ein weiterer Vorteil ist die nahezu geräuschlose Fahrt, beim An- und Ablegemanöver wird dies jedoch vom Bugstrahlruder bzw. der Hydraulikrampe übertönt. Im Gegensatz zur MS Wannsee verfügen die kleinen Solarfähren über zwei Außenbereiche: im Bugbereich befindet sich ein großzügiger, überdachter Außenbereich, der für das Abstellen der Fahrräder vorgesehen ist. Im Heckbereich sind einige Außensitzplätze vorhanden.

Um die Sonneneinstrahlung optimal nutzen zu können, sind die Solaranlagen auf dem Dach des Schiffes angebracht, was jedoch auch eine Katamaranbauweise für ein günstiges Stabilitätsverhalten des Schiffes erfordert. Solche Konstruktionen sind durch die Solarmodule und die Bauweise gewichtskritisch, weshalb man auch hier eine spezielle Leichtbauweise genutzt hat: die Rümpfe sind komplett aus Aluminium gefertigt worden. Hierdurch konnte der Fahrgastraum im Inneren der Fähren großzügig gestaltet werden. Diese bieten 35 bzw. 49 Passagieren, zehn Fahrrädern und zwei Rollstühlen Platz. Der barrierefreie Zugang ist auch hier, wie auch schon für die MS Wannsee beschrieben, über Hydraulik-Rampen möglich. Um die Barrierefreiheit ebenso im Bereich der Anleger zu gewährleisten, waren an einigen Haltestellen Umbauarbeiten nötig. Durch den Anlegemagneten ist ein rasches Anlegen ohne weiteres Personal möglich, so dass an Bord nur eine Person für die Schiffsführung benötigt wird.

Ausgeschrieben hatte die BVG den Auftrag für die vier Fährlinien im April 2012, betont wurde dabei der Wunsch nach barriere-

freien und umweltfreundlichen Lösungen. Den Zuschlag für den Betrieb der vier Solarfähren hatte die Weiße Flotte GmbH aus Stralsund erhalten, ein Tochterunternehmen der Flensburger Förde Seetouristik (FRS). Die Weiße Flotte GmbH beauftragte die Formstaal GmbH & Co. KG in Stralsund mit dem Entwurf und Bau der vier Solarfähren. Diese hatte schon in weiteren Projekten Erfahrungen mit dem Bau von Solarfähren gesammelt, z.B. für das Solarschiff „Solaris“ auf dem Aasee in Münster. Dieses galt als Prototyp für den Entwurf der BVG-Fähren. Eine Herausforderung war beim Bau der vier baugleichen Fähren vor allem die kurze Bauzeit: Innerhalb eines halben Jahres wurden zwei der vier Fähren fertiggestellt, getestet und zertifiziert, zwei weitere folgten im März diesen Jahres. Der Formstaal-Chef Dr. Thomas Kühmstedt sowie der Projektleiter Helmut Lange zeigten sich mit den

Ergebnissen der 14-tägigen Testphase auf dem Strelasund höchst zufrieden. Der Schwerpunkt der Formstaal GmbH & Co. KG liegt in Spezialprojekten für große Schweißkomponenten sowohl für den Schiff- und Yachtbau als auch für Projekte zur regenerativen Energiegewinnung. Mit dem Bau von Solarfähren hat sich die Stralsunder Firma ein weiteres Standbein gesichert. Die Weiße Flotte GmbH betreibt darüber hinaus sieben Fahrgastschiffe, sechs Autofähren und zwei Taxi-Boote in Mecklenburg-Vorpommern. Die ersten beiden Solarfähren wurden Ende letzten Jahres als Schwerguttransport über die Autobahn von Stralsund nach Berlin transportiert. Die letzten beiden Solarfähren wurden mit einem Schubverband über die Bundeswasserstraßen nach Berlin gefahren, im Berliner Westhafen konnten diese im Schwergutbereich der Behala umgeschlagen werden. ■



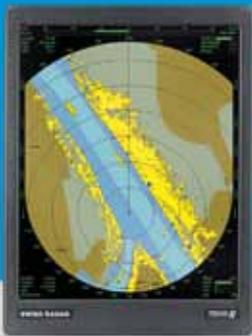
Die Solarfähre FährBär 1 auf der Strecke zwischen Baumschulenstraße und Wilhelmstrand.

Fotos: Sabo Krebs

Anzeige



SWISS RADAR



Der neue Precision Navigator II

Vereint Radar, Inland AIS und ECDIS Karte in Perfektion

Das multifunktionale Navigationssystem, das keine Wünsche offen lässt

In drei attraktiven Versionen verfügbar



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



Wird ausgebaut: Der Datteln-Hamm-Kanal.

Foto: WSA Rheine

Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals

DHK wird auf 4 m Wassertiefe ausgebaggert

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine begann Anfang Mai mit den Bauarbeiten für den Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals im Bereich des ehemaligen Osthafens. Zwischen Hafenamts und Eisenbahnbrücke wird auf dem Südufer die noch aus der Bauzeit des Kanals stammende Ufermauer durch ein verankertes Spundwandufer ersetzt.

Anschließend werden dort Liege- und Wartestellen für die Richtung Schmehausen fahrende Schifffahrt eingerichtet. Freizeitkapitäne können danach weiterhin mit Ihren

Booten in Höhe „Aktivita“ festmachen. Die Kanalböschung am Mitteldamm zwischen Kanal und Lippe wird neu profiliert. In den Damm wird eine Dichtungsspundwand eingebracht. Sie soll ein Auslaufen des Kanals zur Lippe verhindern und umgekehrt bei größeren Lippe-Hochwässern eine Durchströmung zum Kanal unterbinden. Für die Arbeiten am Mitteldamm muss der dort verlaufende Weg während der dort laufenden Bauarbeiten aus Sicherheitsgründen gesperrt werden. Für Radfahrer und Fußgänger wird dann eine Umleitung

ausgeschildert. Der Kanal wird auf 4 m Wassertiefe ausgebaggert. Die Kanalsohle wird vor den Uferspundwänden auf 18 m Breite mit Schüttsteinen gesichert. Im Auftrag des Lippeverbandes wird der im Ausbauprofil liegende alte Beizkanaldüker abgebrochen. Bereits im letzten Jahr ist hierfür der Ersatzneubau wenige Meter westlich in Betrieb genommen worden.

Die Baumaßnahme wird voraussichtlich Mitte 2015 abgeschlossen sein. Die Baukosten betragen ca. 9 Mio. Euro. ■

Haushaltsausschuss des Bundestages hat von den Kosten Kenntnis genommen

5. NOK-Schleusenkammer kann gebaut werden

Der Auftrag des Neubaus einer fünften Schleusenkammer am Nord-Ostsee-Kanal (NOK) in Brunsbüttel kann vergeben werden. Dazu nahm der Haushaltsausschuss am Freitagmorgen zur Kenntnis, dass die Kosten seit Beginn der Ausschreibung von 375 Millionen auf rund 480 Millionen Euro angestiegen sind und die Regierung deshalb höhere Verpflichtungsermächtigungen in den Haushalt einstellen muss.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) wies dabei auf die Bedeutung des NOK hin, den jährlich bis zu 35.000 Schiffe

befahren würden. Deshalb müsse der Kanal „zwingend“ aufrecht erhalten werden. Aus seiner Sicht bleibt der geplante Neubau trotz der Kostensteigerung wirtschaftlich sinnvoll. Darüber sei in der Zwischenzeit auch ein Konsens mit dem Bundesrechnungshof (BRH) erzielt worden, der dies in einer früheren Stellungnahme angezweifelt hatte. Der Sprecher der CDU/CSU-Fraktion teilte „in mehreren Punkten“ die Bedenken des Bundesrechnungshofes nicht. Dieser Ausbau der wichtigen deutschen Wasserstraße dürfe nicht nur formal betrachtet werden. Dem stimmte die SPD-Fraktion zu. Die

Sprecherin wies darauf hin, dass der Kanal mehr Verkehr habe als der Suez- und Panamakanal zusammen. Deshalb sei er von nationaler Bedeutung. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis betrage auch nach der Kostensteigerung 1,36. Dies zeige, dass der Bau auch wirtschaftlich sinnvoll sei.

Die Fraktion Die Linke unterstützte ebenfalls den Ausbau und zeigte sich zufrieden damit, dass es zwischen der Regierung und dem BRH nun eine gemeinsame Sichtweise geben. Für Bündnis 90/Die Grünen kann die Freigabe der höheren Kostenansätze nun „guten Gewissens“ unterstützt werden. ■

Für Schiffe bis zu 135 m Länge

Neue Gefahrgutliegestelle an der Schleuse Feudenheim

Das Amt für Neckarabau Heidelberg hat die Gefahrgutliegestelle Feudenheim modernisiert. Auf einer Länge von 300 m stehen den Schiffen nun neun neue Festmachedalben und vier Landgangstege am geböschten Ufer zur Verfügung. Die neuen Festmachedalben ermöglichen das sichere Liegen von Schiffen mit einer Länge von bis zu 135 m. Für Schiffe dieser Länge wird der Neckar gegenwärtig im Abschnitt zwischen Mannheim und Heilbronn ertüchtigt. Da die Gefahrgutliegestelle am Ende des unteren Vorhafens der Eingangsschleuse Feudenheim liegt, mussten bei der Planung der Liegestelle die Wasserstände des Rheins berücksichtigt werden. Die durch den Rhein beeinflusste Wassertiefe im Bereich der Liegestelle beträgt 3,50 Meter unter dem Gleichwertigen Wasserstand (GIW).

Die Höhe der Kopfpoller der Festmachedalben liegt 2,30 Meter über einem HW100 auf dem Rhein.

Die Landgangstege sind wasserseitig mit Treppen ausgerüstet, die es den Binnenschiffen ermöglichen, bei jedem Wasserstand „trockenen Fußes“ an Land zu kommen. Darüber hinaus leuchten nun Lampen die Landgangstege aus und ermöglichen ein sicheres Begehen auch bei schlechten Sichtverhältnissen. Längs der Liegestelle ist ein Stromkabel verlegt, so dass eine spätere Ausrüstung mit Stromkästen möglich ist. Die Baumaßnahme des Amtes für Neckarabau Heidelberg wurde 2013 von der Firma Hülskens ausgeführt und nun abgeschlossen. Der Zeitplan und der vorgesehene Kostenrahmen konnten eingehalten werden. ■

Ihr Magazin
für alle
Schifffahrtsthemen.

Jeden Monat neu.

Schifffahrts-Magazin
Zeitschrift für
Schifffahrt,
Häfen, Wasserstraßen
und Schiffstechnik

Fordern Sie ein
kostenloses
Probeexemplar an.

www.schifffahrts-magazin.de



Neue Gefahrgutliegestelle im Unterwasser der Schleuse Feudenheim (im Hintergrund)

Gesamtleistung auf 175 Mio. Euro gestiegen

duisport-Gruppe setzt Wachstumstrend fort

Die duisport-Gruppe hat im Geschäftsjahr 2013 eine Gesamtleistung von 175 Mio. Euro erwirtschaftet. Damit stieg die Leistung inklusive der Umsätze aus strategischen Beteiligungen gegenüber dem Vorjahr um rund 10%. Beim Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) konnte mit 30 Mio. Euro das Niveau aus 2012 (29 Mio. Euro) leicht gesteigert werden. Das Ergebnis vor Ertragssteuern erreichte mit 12 Mio. Euro das hohe Vorjahresniveau. „Trotz eines schwierigen wirtschaftlichen Umfelds haben sich alle Geschäftsbereiche gut entwickelt und zum positiven Ergebnis beigetragen. Unser integriertes Dienstleistungsportfolio stellt somit weiterhin die Basis für eine stabile Ergebnisentwicklung“, betont Erich Staake, Vorsitzender des Vorstands der Duisburger Hafen AG, anlässlich der diesjährigen Bilanzpresskonferenz.

Die drei Geschäftsbereiche der duisport-Gruppe – Infra- und Suprastruktur, Verkehr und logistische Dienstleistungen sowie Verpackungslogistik – konnten 2013 jeweils ihr Geschäftsvolumen steigern. Während der Geschäftsbereich Infra- und Suprastruktur seine Umsätze um 14% auf knapp 46 Mio. Euro (2012: 40 Mio. Euro) erhöhen konnte, wuchsen die Umsätze im Bereich Verkehr und logistische Dienstleistungen um rund 24% auf 54 Mio. Euro (2012: 44 Mio. Euro). Die Verpackungslogistik erreichte einen Umsatz von 58 Mio. Euro – ein Plus von 12% gegenüber dem Vorjahr (2012: 52 Mio. Euro). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in diesem Geschäftssegment erstmals die Umsatzerlöse der Weinzierl-Gruppe und der duisport packing logistics India Pvt. Ltd. enthalten sind. Im Geschäftsjahr 2013 hat die duisport-Gruppe Investitionen in Höhe von rund 50 Mio. Euro getätigt. Der Großteil von etwa 45 Mio. Euro entfiel davon auf Investitionen in die Suprastruktur, insbesondere auf Warenverteilzentren und den Ausbau der Terminalkapazitäten. Die restlichen Investitionen entfielen auf die Hafeninfrastruktur.

Erstmals in 15 Jahren hat es in der Logistikbranche im vergangenen Jahr kein nennenswertes Wachstum gegeben. Auch der Güterumschlag in den Seehäfen stagnierte. Der Gesamtgüterumschlag in den Häfen der duisport-Gruppe konnte sich von dieser Entwicklung nicht vollständig lösen. So lag das

umgeschlagene Gütervolumen der drei Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw mit 62 Mio. t knapp unter dem Vorjahresniveau (2012: 63 Mio. t). Der leichte Rückgang ist auf den Verlust eines Schlüsselkunden in der Kohlelogistik zurückzuführen (2 Mio. t). Der Gesamtgüterumschlag für alle Duisburger Häfen betrug im vergangenen Jahr 123 Mio. t (2012: 110 Mio. t). Die Zunahme resultiert maßgeblich aus der umschlagbezogenen Erholung der privaten Werkshäfen, die im Jahr 2012 aufgrund der konjunkturell bedingt schlechten Entwicklung im Kohle- und Stahlbereich einen starken Einbruch erlitten hatten.

Mit Bahn und Schiff wurden 2013 in den Häfen der duisport-Gruppe insgesamt 31 Mio. t umgeschlagen – nach 32 Mio. t in 2012. Während der Bahnumschlag mit 16 Mio. t das Vorjahresniveau erreichte, ist der Schiffsumschlag mit 15 Mio. t leicht zurückgegangen (2012: 16 Mio. t).

Erneut gesteigert wurde der Containerumschlag. Dieser wuchs um 16 Prozent auf 3 Mio. TEU (2012: 2,6 Mio. TEU). „Diese positive Entwicklung im Containerbereich zeigt, dass man mit integrierten Transport- und Logistikkonzepten auch bei stagnierenden Umschlagzahlen in den Seehäfen Wachstum generieren kann“, sagt Staake.

Insgesamt konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr mit rund 264.000 Quadratmetern eine hohe Vermarktungsleistung erreicht werden. Insbesondere der Automotive Bereich mit den Ansiedlungen der CKD-Logistikzentren (Completely Knocked Down) für Audi und Volkswagen hat hierzu beigetragen. Die duisport-Kunden in diesem Segment bieten nicht nur den Import und Export von Fahrzeugen und die Veredelung von Karosserieteilen an. Auch die Konsolidierung und der Export von Automobilkomponenten gehört zum Dienstleistungsangebot der ansässigen Unternehmen. Aufgrund des Verlustes eines Großkunden in der Kohlelogistik hat die duisport-Gruppe Ende 2013 Teile der Kohleinsel übernommen und für den Importkohleumschlag wieder aktiviert. Die daraus resultierenden positiven Effekte werden sich im laufenden Jahr einstellen.

„Nach wie vor verfügt der Hafen über knapp 100 Hektar an Flächen, die auch durch Optimierungen bereitgestellt werden. Mit der Entwicklung weiterer Gewerbe- und Logisti-



Markus Bangen (Mitglied des Vorstands), Erich Staake (Vorsitzender des Vorstands), Prof. Thomas Schlipköther (Mitglied des Vorstands). Foto: Friedbert Barg

kflächen im gesamten Ruhrgebiet bieten wir unseren Kunden auch in den kommenden Jahren eine optimale Anbindung an die multimodale Logistikkreislauf duisport“, so Staake. Neben Flächen in Duisburg stehen Kunden auch Flächen im regionalen Umfeld zur Verfügung, insbesondere in Kamp-Lintfort (logport IV) und Oberhausen (logport V). Weitere 100 Hektar Flächen für Logistik- und Industrieansiedlungen sollen in den kommenden fünf Jahren entwickelt werden.

Auch in 2013 hat die duisport-Gruppe ihr internationales Leistungsangebot weiter ausgebaut. Vor allem im Bereich der Verpackungslogistik forcierte die Duisburger Hafen AG die Erschließung neuer Märkte für ihre Kunden. Neben dem Ausbau des Standortes in China (Shanghai/Wuxi) wurden die Geschäftsaktivitäten des Joint Ventures duisport packing logistics India Pvt. Ltd. zum 1. Januar 2013 in Indien aufgenommen. Vom neuen Standort in Pune bringt die dpl ihre Expertise für Industriegüterverpackungen und Projektlogistik für Unternehmen des internationalen Maschinen- und Anlagebaus in Indiens Westen ein.

Im süddeutschen Raum sowie im benachbarten Frankreich sind neue Verpackungsaktivitäten aufgebaut worden. Mit der Beteiligung an der Weinzierl-Gruppe und an einem französischen Verpackungsunternehmen erweitert die dpl-Gruppe ihr Spektrum um vier weitere Standorte.

Darüber hinaus hat die duisport-Gruppe in 2013 ein internationales Beratungsprojekt in Dubai erfolgreich abgeschlossen. Für DP World, einen der führenden Hafen- und Terminalbetreiber der Welt, hat duisport einen Masterplan für ein intermodales Hafenhinterlandkonzept für den Hafen Jebel Ali in Dubai entwickelt. „Das Jahr 2014 ist erfreulich gestartet. Alle Bereiche entwickeln sich positiv. Folglich bauen wir die Zahl unserer Mitarbeiter weiter aus und werden im laufenden Jahr erstmalig 1.000 Mitarbeiter direkt beschäftigen“, so Staake abschließend. ■

Syncreon nimmt CKD-Logistikzentrum für VW in Betrieb

Volkswagen beliefert von Duisburg aus die Welt

Bislang ist die Zahl der Lkw auf den Parkplatz vor dem Pfortnerhaus noch überschaubar. Die Fahrer lassen ihre Lieferungen an Autoteilen beim Wareneingang erfassen, bevor sie sie an den Hallen abladen lassen können. Der Betrieb im neuen Logistikzentrum, das Syncreon im Duisburger Hafengebiet für Volkswagen betreibt, läuft langsam an: „Mit steigenden Anlieferungen stellen wir hier kontinuierlich neue Leute ein“, erzählte Betriebsleiter Uwe Hoffmann, in Duisburg verantwortlich fürs operative Geschäft. Erst wenige Tage läuft der Betrieb. Bis zum Sommer will er im Vollbetrieb, d. h. Zwei-Schicht-Betrieb, arbeiten und dann ca. 230 Mitarbeiter beschäftigen.

Vor zwei Jahren hatten Volkswagen und Audi erste Kontakte zum Duisburger Hafen geknüpft. Beide Automobilhersteller suchten nach dem idealen Standort für ein CKD-Logistikzentrum, von dem aus Einzelteile für die Automobilproduktion nach

Übersee konfektioniert und verschifft werden sollten. „CKD“ ist die Abkürzung für „Completely Knocked Down“ und steht für die Bauteile, die zur Montage an einen anderen Ort gebracht werden. Für Audi war man recht schnell im logport II fündig geworden. Volkswagen konnte man dort aus Platzgründen nicht ansiedeln. Dafür aber im Hafengebiet von Kaßlerfeld direkt an der A40. Das Konzept von duisport überzeugte die Wolfsburger schließlich. Als Entwickler holte man den weltweit tätigen Immobilienkonzern Goodman mit ins Boot. In knapp sieben Monaten Bauzeit zog die Firma Goldbeck für Goodman einen Lagerbau hoch. Über 10 Mio. Euro hat Goodman am Standort Duisburg investiert. Die Immobilie wurde nun an Syncreon übergeben: „Stolz bin ich schon“, erklärte Michael Neumann, Präsident Automotive bei Syncreon, über die erste Zusammenarbeit mit Volkswagen: „Wir freuen uns und nehmen die Herausforderung an.“ Der weltweit tätige Logistikdienst-

leister organisiert schon für einige andere Automobilhersteller die Warenströme. Duisburg ist der 35. Standort des Unternehmens für Automobillogistik in Europa.

Von den 24.000 Quadratmeter Lager- und Logistikflächen werden demnächst ca. 24 Container pro Woche Richtung Seehäfen in Rotterdam und Antwerpen auf die Reise gehen. Bei Vollaustlastung des Logistikzentrums werden etwa 100 Container in den Versand gegeben. „Wir beliefern von hier aus die Welt“, bestätigte Astrid Lühring, Leiterin Internationale Logistik bei Volkswagen. Rund 4.000 Teilenummern werden in den Hochregalen gelagert und für die Lieferungen in dreißig Fertigungsstätten von Volkswagen in aller Welt zusammengestellt und verschickt. In die Seehäfen geht es schwerpunktmäßig über Schiene und Wasser, nur in Ausnahmefällen per Lkw. Für die Transportlogistik zeichnet der Duisburger Hafen verantwortlich. Hafenchef Staake spricht in puncto Verkehrswege eine klare Sprache: „Ganz ohne den Lkw funktioniert keine Logistik“, aber er strebe eine weitere Verlagerung von Güterverkehren auf die Bahn und das Binnenschiff an. Eine Ausrichtung, die duisport als verantwortlicher Transportdienstleister auch in der Automobillogistik umsetzt. Und: „Je umfangreicher die Lieferungen aus Duisburg in die Seehäfen werden, umso größer wird der Anteil der Binnenschifffahrt am Abtransport“, bestätigte Pressesprecher Julian Böcker.

Wachstum auf den Automobilmärkten findet heutzutage nicht in Europa, sondern in Übersee statt. Dort haben die Automobilhersteller eine Endmontage angesiedelt, um Einfuhrzölle zu vermeiden. Dies gilt bei den Wolfsburgern besonders für die Volumenmodelle Passat, Golf und Polo. Die Zulieferer sitzen vielfach in Deutschland und produzieren hier für den Weltmarkt. Eine Zweigproduktion von Komponenten vor Ort rechnet sich für die Zulieferindustrie kaum. Um Rentabilität und Qualität der Teile sicherzustellen, werden sie besser hier produziert und dann verschifft. Dass viele dieser Automobilzulieferer im Sauerland, im Siegerland und im Bergischen Land ansässig sind, war mit ausschlaggebend für die Wahl eines Standortes in NRW. Zumal die duisport-Gruppe um Hafenchef Erich Staake mit einem integrierten Logistik-Konzept punkten konnte, das auf Multimodalität setzt. „Wir sind hier gut aufgestellt. Die Ansiedlung von Volkswagen bedeutet eine weitere Stärkung des Standortes“, so Staake.



Bevor das Logistikzentrum seinen Betrieb aufnahm, wurde in der riesigen Lagerhalle noch gefeiert: Oberbürgermeister Sören Link, Jordan Corynen (Goodman), Astrid Lühring (Volkswagen), Erich Staake (Duisburger Hafen) und Michael Neumann (Syncreon).
Foto: P. Gründendahl

Petra Gründendahl ■

BDB begrüßt Investition des Bundes in Münster

Engpassbeseitigung am Dortmund-Ems-Kanal

Nach rund fünf Jahren Bauzeit wurde am Dortmund-Ems-Kanal die neue Schleuse in Münster nun feierlich in Betrieb genommen. Der Bau dieser sogenannten Zwillingschleuse zählt zu den herausragenden Maßnahmen im Ausbauprogramm zur Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals, einer der meist befahrenen deutschen Wasserstraßen. Das Bauwerk verfügt über zwei 190 Meter lange und 12,50 Meter breite Troglammern. Rund 14.550 Schiffe wurden im vergangenen Jahr an der Schleuse Münster gezählt.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) begrüßt diese Baumaßnahme des Bundes, denn sie stellt eine wichtige Engpassbeseitigung für den Einsatz des besonders umweltfreundlichen Binnenschiffes dar: Heute gelten das Großmotorgüterschiff mit 110 m Länge und der Schubverband mit 185 m Länge und ihren jeweiligen Abladetiefen von 2,80 m als Standard auf den bundesdeutschen und euro-

päischen Wasserstraßen. Mit der neuen Schleuse in Münster passt der Bund die Wasserstraßeninfrastruktur auf dieser wichtigen West-Ost-Verbindung den heutigen Schiffsabmessungen an. Hierauf hat Dr. Wolfgang Hönemann (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG), Mitglied im Vorstand des BDB, am 15. April 2014 in seinem Grußwort anlässlich der Einweihungsfeier in Münster hingewiesen:

„Rund 12 Mio. Tonnen Güter werden pro Jahr in Münster geschleust. Das entspricht einem damit verbundenen Durchgang von täglich bis zu 50 Schiffen!“ An Stelle der beiden ältesten Schleusen von 1898 und 1912 ist ein komplexes und technologisch anspruchsvolles Bauwerk entstanden, das in seinen Abmessungen und seiner Funktionalität den Anforderungen eines modernen, wirtschaftlichen Schiffsverkehrs genügt. Die Investition von 140 Mio. Euro war daher richtig und sinnvoll, denn die Infrastruktur an den Flüssen und Kanälen ist baufällig und wird seit Jahrzehnten „auf Verschleiß“ gefahren.

Hierauf ging Dr. Wolfgang Hönemann auch in seinem Grußwort ein: „50 % der Schleusenbauwerke sind älter als 80 Jahre. 30 % der Schleusen haben das technische Lebensalter von 100 Jahren bereits erreicht oder überschritten. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Neben den notwendigen Investitionen müssen beim Bund aber auch die personellen Ressourcen geschaffen werden, damit die erforderlichen Projekte zeitnah realisiert werden können!“

Mahnende Worte in Sachen Infrastrukturausbau richtete das BDB-Vorstandsmitglied Hönemann in seiner Rede an die 120 Gäste, insbesondere an den Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann: „Die deutsche Binnenschifffahrt hat die Hoffnung, dass nun auch die Bauarbeiten an der Stadtstrecke Münster des Dortmund-Ems-Kanals zügig abgeschlossen werden. Dieser Bereich zwischen dem Ruhrgebiet und dem Mittellandkanal stellt weiterhin ein Nadelöhr in der Wasserstraßeninfrastruktur dar. Wir wünschen der Verwaltung daher viel planerische und gestalterische Kraft sowie eine gute konstruktive Zusammenarbeit mit den ebenfalls am Bau beteiligten kommunalen Verantwortlichen, damit die uneingeschränkte, durchgängige Befahrbarkeit auf diesem Kanal nicht erst in mehreren Jahren ermöglicht wird!“



Die Zwillingschleuse Münster.

Foto: Gisela Franke

Neska und BOBE verbinden die Westhäfen Antwerpen und Rotterdam mit den Nordhäfen Bremerhaven und Hamburg

Systempartnerschaft

Seit Anfang des Jahres 2014 hat der zur neska Intermodal gehörende Rhein-Ruhr Terminal (RRT) in Duisburg einen neuen Liniendienst per Bahn (drei Abfahrten pro Woche) zwischen Duisburg und dem BOBE Terminal in Minden etabliert. Der sogenannte Ost-Westfalen Xpress 2 fährt von Duisburg über Bönen und Rheda-Wiedenbrück nach Minden und zurück. Bereits seit 2007 betreibt RRT erfolgreich mit

inzwischen sechs Abfahrten pro Woche den Ost-Westfalen Xpress 1 zwischen Duisburg und dem eigenen Logistikzentrum RuhrOst (LZR) in Bönen.

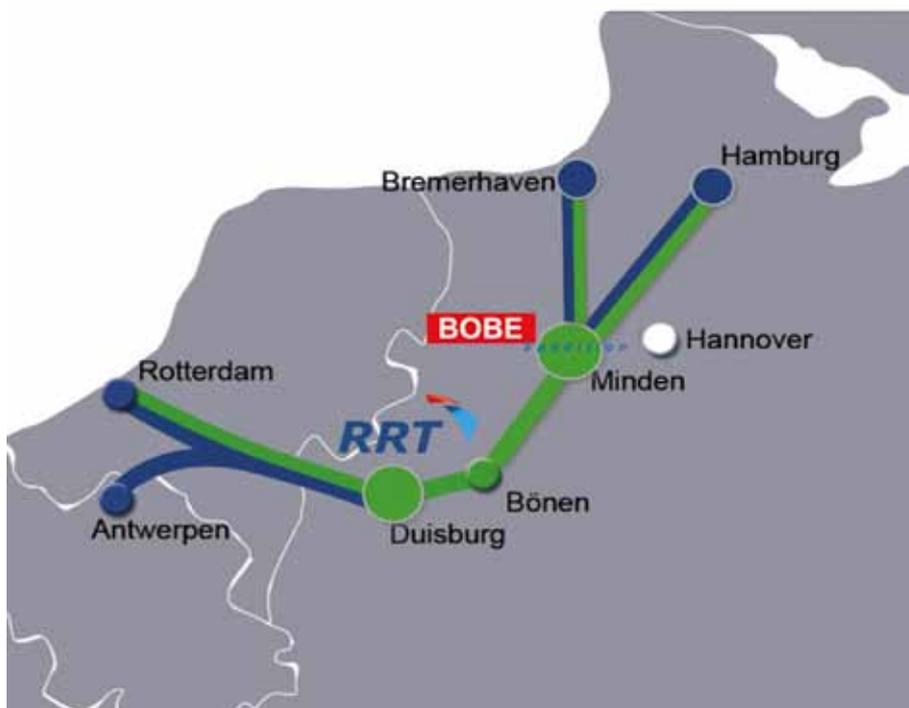
Die Spedition BOBE betreibt in der Region Minden einen Terminal sowie einen weiteren in Bad Salzuflen und ist via Minden per Binnenschiff und Bahn an die Seehäfen Bremerhaven und Hamburg angebunden. Bobe arbeitet in den Nordhäfen sehr eng

mit seinen langjährigen Partnern, der zur Acos-Gruppe gehörenden Norddeutsche Wasserweg Logistik GmbH (NWL) und Neutral Triangle Train GmbH (NTT), zusammen. Beide arbeiten seit 2001 an dem Konzept, Verkehre von der Straße auf die Schiene und den Wasserweg zu holen.

Durch die neue Kooperation mit BOBE ist es beiden Partnern gelungen, nicht nur die Region Bönen sondern auch Duisburg an die Nordhäfen sowie Minden an die Westhäfen trimodal anzubinden. Somit können durch intelligente Nutzung des trimodalen Systems enorme Synergieeffekte für alle Beteiligten realisiert werden. Hier wären u.a. die Reduktion der gefahrenen Lkw-Kilometer auf der letzten Meile sowie Bündelung großer Mengen auf dem Binnenschiff und somit Vermeidung von Lagerkosten in den Seehäfen zu nennen. Der Lkw wird schwerpunktmäßig für die taktgenaue, lokale Bedienung im Umfeld der Terminals und nur bei besonders eilbedürftigen Containern im Verkehr von und zu den Seehäfen eingesetzt.

Das LZR Bönen ist zukünftig für neska Intermodal die zentrale Schnittstelle für die Mengen aus den Westhäfen Antwerpen/Rotterdam und den Mengen aus den Nordhäfen Bremerhaven/Hamburg. Das LZR Bönen sorgt für Liefersicherheit und garantiert somit ein hohes Serviceniveau.

Insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen in Hamburg ist der Ost-Westfalen Xpress 2 die nachhaltige, flexible und planbare Alternative zum Lkw. Vor dem Hintergrund der in 2014 erwarteten Fertigstellung der Rotterdamer Maasvlakte 2 verfügt die Region Weserbergland nunmehr zusätzlich über eine leistungsfähige Anbindung an die neuen Terminals in den Beneluxhäfen.



Anzeige

Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Das Abonnement der Printausgabe kostet € 49,- jährlich.

www.schifffahrts-magazin.de

Deutschland bekommt wieder eine Fachmesse für die Binnenschifffahrt

SHIPPING - TECHNICS - LOGISTICS - KALKAR 2014



**30. September
und
1. Oktober 2014**

Am 30. September und 1. Oktober 2014 präsentiert das Messe- und Kongresszentrum Kalkar zum ersten Mal die grenzüberschreitende Fachmesse SHIPPING - TECHNICS - LOGISTICS - KALKAR 2014. Deutsche und niederländische Unternehmen bringen einem interessierten Fachpublikum die neuesten Produkte, Trends, Innovationen und Dienstleistungen der kompletten MARITIMEN BRANCHE auf einer Gesamtfläche von rund 9.000 m² näher.

Weitere Informationen für Aussteller und Besucher unter: www.messekalkar.de

Kontaktperson: Leon Westerhof
leon.westerhof@messekalkar.de
Tel. (+49) (0) 2824-910 149

Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen

1,7 Prozent mehr Umschlag im Jahr 2013

In den nordrhein-westfälischen Binnenhäfen wurden im vergangenen Jahr von 115 000 Binnengüterschiffen 123,6 Millionen Tonnen an Gütern umgeschlagen, das waren 1,7 Prozent mehr als 2012. Wie Information und Technik Nordrhein-Westfalen als statistisches Landesamt mitteilt, entfielen annähernd 55 Prozent des bundesweiten Güterumschlags der Binnenschifffahrt auf die NRW-Häfen.

Erze, Steine und Erden bildeten mit insgesamt 35,9 Millionen Tonnen die größte Gütergruppe; im Vergleich zum Jahr 2012 erhöhte sich hier der Umschlag um 1,1 Prozent. Auf den weiteren Plätzen folgten Kokerei- und Mineralölzerzeugnisse (+3,5 Prozent gegenüber 2012), Kohle, rohes Erdöl und Erdgas (+6,4 Prozent) sowie chemische Erzeugnisse (+0,8 Prozent). Diese vier Gütergruppen machten zusammen rund 75 Prozent des Güterumschlags auf NRW's Wasserstraßen aus.

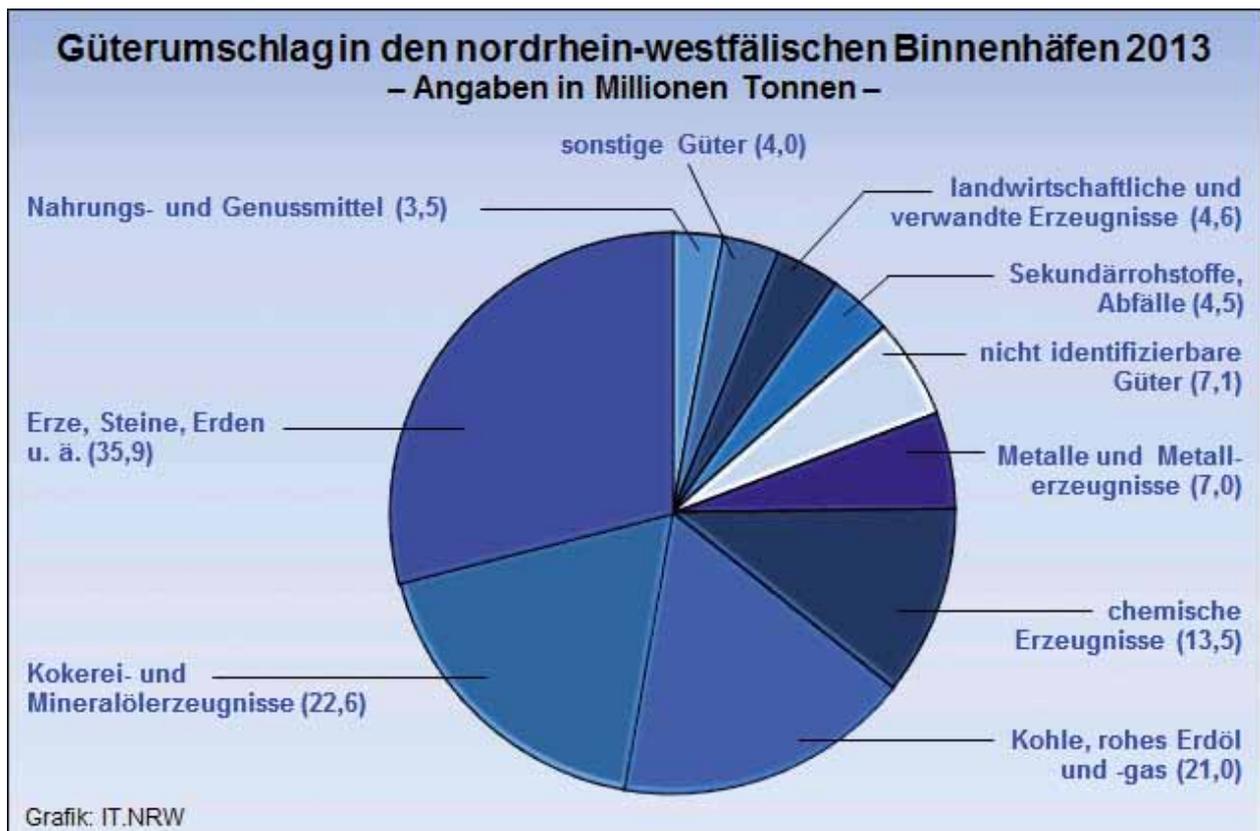
Wie die Statistiker mitteilen, war im Jahr 2013 beim Containerumschlag ein Rückgang von 0,9 Prozent auf eine Million TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) zu verzeichnen: Der Empfang von Containern (483 400 TEU) ging dabei um 0,1 Prozent, der Containerversand (541 850 TEU) um 1,5 Prozent zurück. Obwohl der Containerumschlag insgesamt sank, stieg die in Containern beförderte Tonnage um 3,1 Prozent. Die beförderte Zahl an Containern wird in sog. TEU gemessen. Ein TEU entspricht dabei einem ISO-Container, der 6,058 Meter lang, 2,438 Meter breit und 2,591 Meter hoch ist.

Information und Technik
Nordrhein-Westfalen
- 14.9101 -

Güterumschlag in ausgewählten Häfen Nordrhein-Westfalens

Wasserstraße	Hafen	Gesamtumschlag in Tonnen		Zu- (+) bzw. Abnahme (-) in Prozent
		2012	2013	
Rheingebiet				
Rhein	Spyck (Kleve)	1 607 000	1 595 650	- 0,7
Rhein	Emmerich	1 246 000	1 388 200	+ 11,4
Rhein	Wesel	646 000	815 860	+ 26,4
Rhein	Rheinberg	2 846 000	3 498 090	+ 22,9
Rhein	darunter Orsoy	2 288 000	2 850 090	+ 24,5
	Duisburg	50 583 000	50 469 980	- 0,2
Rhein-Herne-Kanal	darunter Meiderich	121 000	124 760	+ 2,8
	Duisburger Hafen AG (Ruhrort)	16 622 000	15 627 390	- 6,0
Rhein	Schwelgern	20 482 000	22 071 720	+ 7,8
Rhein	Krefeld-Uerdingen	3 799 000	3 448 960	- 9,2
Rhein	Neuss-Düsseldorfer Häfen	8 683 000	9 970 650	+ 14,8
Rhein	davon Düsseldorf	1 659 000	2 071 400	+ 24,9
	Neuss	7 024 000	7 899 250	+ 12,5
Rhein	Stürzelberg (Dormagen)	1 058 000	1 065 840	+ 0,8
Rhein	Leverkusen	2 248 000	2 130 880	- 5,2
Rhein	Köln	13 136 000	13 128 750	- 0,1
Rhein	darunter Dormagen/Köln-Worringen	801 000	877 440	+ 9,5
	Godorf	6 333 000	6 285 510	- 0,7
Rhein	Wesseling	3 544 000	3 630 100	+ 2,4
Rhein	Lülsdorf (Niederkaassel)	337 000	404 010	+ 19,7
Rhein	Bonn	579 000	580 880	+ 0,4
Weser- und Mittellandkanalgebiet				
Mittellandkanal	Hille	82 030	81 210	- 1,0
Mittellandkanal	Ibbenbüren	723 070	682 910	- 5,6
Weser	Lahde (Petershagen)	92 060	121 010	+ 31,4
Mittellandkanal	Lübbecke	387 630	399 170	+ 3,0
	Minden	769 730	791 660	+ 2,8
Weser	davon Weserhafen	96 790	95 790	- 1,0
	Mittellandkanal	Kanalhafen	672 940	695 870

Zeichenerklärung: - = nichts vorhanden (genau null)



CCES wird Betreiber des Escaut Valenciennes Terminal

Ausschreibung gewonnen

Contargo Container Escaut Service (CCES) hat die Ausschreibung für ein neues Terminal im nordfranzösischen Valenciennes gewonnen. Das französische Tochterunternehmen der Contargo wird den Betrieb des Escaut Valenciennes Terminals nach der Fertigstellung im Sommer 2014 übernehmen.

Das neue Terminal soll als erweiterte Drehscheibe zwischen den belgischen, niederländischen und französischen Seehäfen und Nordfrankreich mit einem hohen Servicestandard etabliert werden. „Auch wenn die Binnenschiffsdienste am Escaut Valenciennes Terminal hauptsächlich von Contargo genutzt werden, wird es als öffentliches Terminal auch anderen Binnenschiffs- und Lkw-Unternehmen offen stehen“, so Gilbert Bredel, Managing Director von Contargo Container Escaut Service SAS.

Mehr Kapazität

Am 200 Meter langen Liegeplatz werden Binnenschiffe mit einer neuen Containerbrücke bedient. Das Terminal verfügt über eine 20.000 Quadratmeter große Lagerfläche, die Platz für 1.700 TEU (Standardcontainer) bietet und damit die weitere Entwicklung des Kombinierten Verkehrs in der Industrie- und Logistikregion Valenciennes ermöglicht. Das Terminal ist für einen jährlichen Containerumschlag von 85.000 TEU ausgelegt. Bei Bedarf kann die Anlage um weitere 200 Meter Kailänge und 15.000 Quadratmeter Lagerfläche ausgebaut werden, so dass bis zu 120.000 TEU jährlich umgeschlagen werden könnten. „Mit dieser modernen Anlage werden wir den Anforderungen des Marktes gerecht, was seit einigen Jahren aufgrund des hohen Andrangs an der derzeitigen Anlage in Valenciennes nicht einfach war“, so Gilbert Bredel.

Nr. 1 in Frankreich

Von Anfang an wird das Escaut Valenciennes Terminal mit acht bis neun Anläufen pro Woche eines der am besten bedienten Binnenschiffterminals in Frankreich sein. Das Terminal wird damit an mehr als 15 Containerterminals in Antwerpen, Dunkerque und Rotterdam angebunden, so dass es den Verladern eine große Auswahl und eine hohe Frequenz bieten kann. Mit einem Jahrestransportvolumen von 2 Mio. TEU gehört Contargo zu den großen Container-Logistik-Netzwerken in Europa. Contargo integriert den Containerverkehr zwischen den Westhäfen, den deutschen Nordseehäfen und dem Europäischen Hinterland. Das Unternehmen verfügt in Deutschland, Frankreich, der Schweiz und der Tschechischen Republik über 25 Containerterminals. An sieben weiteren Standorten in Deutschland, den Niederlanden, Belgien und Japan ist Contargo mit Büros vertreten. Zudem betreibt das Unternehmen eigene Schiffs- und Bahnlinien. Die 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwirtschafteten im Jahr 2013 einen Jahresumsatz von 410 Mio. Euro. ■



Aufbau der neuen Containerbrücke im Escaut Valenciennes Terminal



*Liebe Vereinskameraden und -kameradinnen,
Freunde des Schifferstandes.*

Eine Vorahnung von Ostern - Ez 37, 126 - 14

Wenn Sie über die A40 von Duisburg in Richtung Dortmund fahren, lesen Sie an einer Brücke den Impuls „Rahn müsste schießen“. Etwas später lesen Sie an einer weiteren Brücke „Tor... Tor...Tor...!“ Und wieder etwas später „Das Ich kommt aus dem Wir“ als mögliche Deutung. Die Deutung, dass aus dem gemeinsamen Fußballerlebnis ein verändertes Ich-Bewußtsein, Selbstbewußtsein wachsen kann.

Ähnlich kommt an dem Siebenarmigen Leuchter, der Menorah, zum Ausdruck, den der Staat Israel vor dem Parlament errichtet hat. Etwa fünf Meter hoch ist diese Nachbildung des Leuchters, den Israel einst als Thron für Gott, den Allerhöchsten verstand, der über diesem Leuchter, diesem Licht, hinter dem Vorhang aus Licht unsichtbar thront und Israel aus dem Holocaust des Nazi-Terrors und 2. Weltkriegs und jahrhundertelanger Zerstreuung und Verfolgung und Unterdrückung zu neuem Leben hat erstehen lassen. Das sagen uns die Relieffdarstellungen am Fuß des Leuchters, die genau die genannte Ez-Stelle darstellen: Gebeine, die aus Gräbern erstehen, denen Fleisch und Haut zuwachsen, Körper, die sich erheben, Mensch-ein-Volk-die gemeinsam nach oben, zum Leben zu Gott streben.

Der Prophet Ezechiel hat seine Prophetie von der Auferstehung der Toten den in Babylon gefangenen Juden verheißen: Menschen, deren Staat zerstört war, deren gesellschaftliche, politische und religiöse Führung ermordet worden war, Menschen, die wirtschaftlich total beraubt, der Heimat fern als Gefangene lebten und sich fühlten wie im Grab. Diesen hoffnungslosen Menschen, die sich wie im Grab fühlten, wie Tote und in der Fremde Begrabene, verkündete Ezechiel eine neue Zukunft, ein neues Leben, ein lebendiges Volk, das Gott sich aus ihnen schaffen will.

Und Juda erlebte die Wahrheit der Prophetie von der Wiederbelebung des toten Volkes in der Heimat und im Wieder-Errichten von Tempel und Kult und Staat und Gesellschaft.

Aus dieser Gemeinschaftserfahrung des Lebens nach dem Tod kamen dann im Staat Juda auch immer mehr die Fragen der einzelnen

Person: nach dem Dasein, nach dem Leben nach dem Tod, der Auferstehung von den Toten.

Diese Frage nach dem Leben trotz Tod, nach der Auferstehung von den Toten entzweite noch zur Zeit Jesu das Volk der Juden in die Partei der Pharisäer und die der Sadduzäer, und ist heute für uns Christen durch die Erfahrung der Ostern eindeutig geklärt: Es gibt die Auferstehung von den Toten – durch Jesus Christus ist es uns glaubwürdig vorgelebt, von den Aposteln verkündet und vorgelebt worden.

Und doch müssen wir gestehen, dass auch wir heute nur Ehrfurcht vor diesem ‚Neuschöpfungshandeln‘ Gottes empfinden, es aber weder mit den Händen noch mit dem Verstand begreifen können. Aber wir können uns durch die prophetische Verheißung, die apostolische Verkündigung immer näher an dieses Mysterium unseres Glaubens heranführen lassen, damit ‚Ostern‘ in unserem Leben eine immer größere Bedeutung gewinnt: Unser Leben ist nicht sinnlos, sondern vollendet sich in Gott – nicht pauschal, sondern für jeden einzelnen von uns.

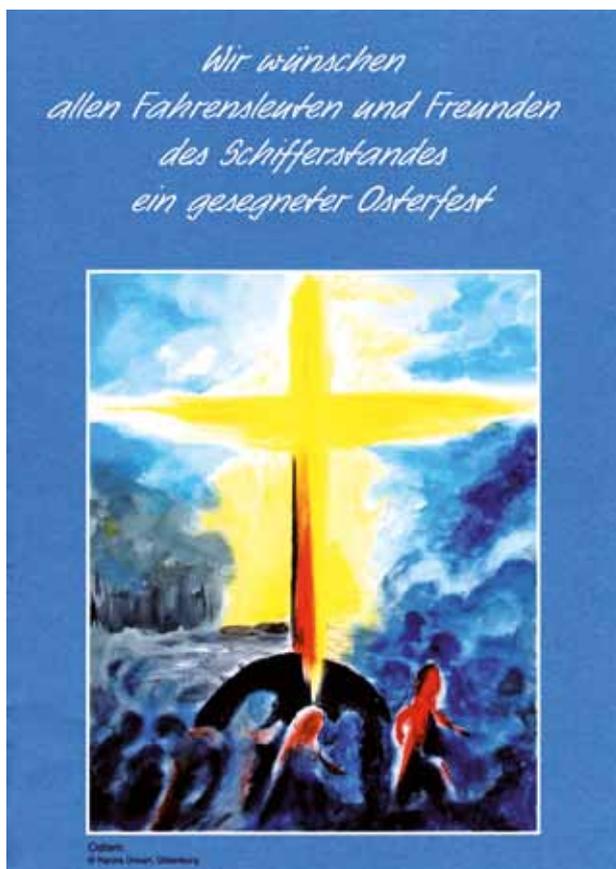
So erlebt es auch Lazarus, er gehorcht dem schöpferischen Wort Gottes, dem Befehl Jesu Christi, obwohl er gestorben ist: "Lazarus, komm heraus aus dem Grab". Maria und Martha sehen Jesus Christus mit den Augen des Herzens, des Glaubens: "wärest du hier gewesen, wäre unser Bruder nicht gestorben"; und während die begleitende Menge wenig begreift und mit den irdischen Augen nichts erkennt, sollen wir als ‚das Evangelium Hörende‘ von Maria

und Martha lernen, mit dem gläubigen Herzen zu sehen – und zu lieben, und darum Leben schützen und unterstützen, wie wir nur können. So dass unser Opfer zum Gottesdienst wird, der von Jesus Christus errichtete neue Kult, neue Bund.

Aus der Feier der Eucharistie, dem gemeinsamen Mahl, erwächst auf Grund der Zusage Jesu "Wer von meinem Fleisch isst wird leben in Ewigkeit" die Zuversicht des Einzelnen auf Auferstehung, ewiges Leben.

So wie das Ich aus dem Wir.

Werner Pagant





Versammlung Mittelrhein



Auf diesem schönen Personenschiff fand am 9. März 2014 die Versammlung Mittelrhein statt.

Der Sonntag war, so hatte es der Vorsitzende der St.-Nikolaus-Schiffergilde Königswinter, Franz Schmitz vorgeschlagen, mit der Sonntagsmesse an Bord des Fahrgastschiffes »Theresia« zu feiern. Durch diesen Gottesdienst und das strahlende Frühlingswetter in geselliger Stimmung begann der offizielle Teil der Versammlung um 11.15 Uhr und man berichtete von den Aktivitäten im vergangenen Jahr:

Königswinter von der Beteiligung am Fronleichnamfest der Jahreshauptversammlung auf der Marksburg, dass aber von den 76 Vereinsmitgliedern nur noch drei Fahrensleute sind.

Assmannshausen berichtete von der Jahreshauptversammlung, der Nikolauswallfahrt, dem Schiersteiner Hafenfest und dem gelungenen Ausflug ins Münsterland, dem Adventsessen und der Arbeit an Nikolauskapelle und Flaggenmast. Mitgliederstand: 79.

Urmitz berichtete von der Jahreshauptversammlung, der vorjährigen Versammlung Mittelrhein, von der Wanderung am 16. Juni 2013 und dem Ausflug ins Kasbachtal und lobte zum Schluss die Jubiläumsfeier in Kamp-Bornhofen am 6. Dezember 2013. Mitgliederstand: 105.

Dorfprozelten Jahreshauptversammlung

Die Jahreshauptversammlung des Schiffervereins St. Nikolaus in Dorfprozelten fand am 11. Januar 2014 im Sternensaal des Gasthauses Stern statt.

Der 1. Vorsitzende, Herr Paulinus Homann, eröffnete und begrüßte die Versammlung um 10.15 Uhr und bat, zur Ehre der verstorbenen Mitglieder aufzustehen.

Anschließend verlas er den Bericht der Vorstandsschaft vom Jahr 2013, lobte das Engagement einiger Mitglieder im Verein, klagte über die Überalterung der Mitglieder, und er begründete, warum der Schifferball am Vorabend ausgefallen war: zu wenig Karten verkauft. Die Mitgliederzahl des Vereins: 89.

Es folgten der Bericht des Kassenführers und die Bestätigung der korrekten Kassenführung durch den anwesenden Kassenprüfer. Herr Reinthaler beantragte daraufhin die Entlastung des bisherigen Vorstandes, die einstimmig erfolgte.

Und nun folgte die Begründung, warum in diesem Jahr kein Bericht der WSP oder des WSA stattfand: man erwartete schwierige Diskussionen bei der fälligen Vorstandswahl, denn der 1. Vorsitzende, Herr Paulinus Hohmann war überzeugt, dass entweder jetzt ein Wechsel geschieht oder nie.



Kamp-Bornhofen erzählte vom Leiden des Vereins durch Überalterung der Mitglieder, die Konzentration auf die Mittelrheinische Wallfahrt und das 125-jährige Vereinsjubiläum am 6. Dezember 2013.

Pastor Paquet berichtete vom Geschehen an der Ruhr – Entwicklung von Schule und Schulschiff; von der ökumenischen Hilfe des ev. Binnenschifferdienstes; der Unterstützung der kath. Schifferseelsorge durch das Gewerbe, z. B. Herrn Barg und die Verbreitung des »Order«.

Die Versammlung beschloss noch, sich am 15. März 2015 in Urmitz, Gaststätte »Anker«, zu treffen und vorher an der Gemeindemesse um 10.00 Uhr in der Kirche teilzunehmen.

Gegen 12.30 Uhr schloss die Versammlung, um noch gemeinsam zu Mittag zu speisen.



Text: Werner Paquet · Fotos: Franz Schmitz · <http://www.rheinschiffahrt.de>

Die Personaldebatte verlief gesittet, man schlug zum 1. Vorsitzenden den Schiffsführer Roland Bauer vor, der dazu bereit sei, z. Zt. aber an Bord. So verschob man die Wahl für ein Jahr, und Herr M. Huskitsch erklärte sich mit der Verschiebung für ein Jahr bereit. Der Kassierer führt sein Amt kommissarisch für ein Jahr weiter, Schriftführer bleibt Herr Klaus Spielmann, und so waren die tückischen Klippen umschifft.

Man dankte dem nun gewesenen 1. Vorsitzenden für seine langjährige Mühe und schritt vor zur Ehrung wegen 25-jähriger Mitgliedschaft der Herren Enders, Huskitsch und Andreas Schüll.

Abschließend lobte Bürgermeister Volz die Vereinsarbeit in ihrer Bedeutung für die Kommune, dankte seinerseits auch den verabschiedeten Vorstandsmitgliedern für ihren selbstlosen Einsatz.

Wünsche wurden keine genannt, Termine ausgetauscht (s. Sonderleiste auf S. 4), so dass Pastor Paquet die Versammlung um 11.45 Uhr schließen konnte.

Werner Paquet

Gesucht... ...gefunden

Eine kleine Geschichte aus der Order-Gemeinschaft

Im Januar diesen Jahres ging folgende Anfrage in meinem Google-Mail-Postfach ein:

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Enkelsohn von Peter Salzig bin ich auf der Suche nach Literaturbelegen zum Nikolaus-Schifferlied, das mein Opa Peter Salzig geschrieben hat und das der Komponist Wildberger vertont hat. Beim intensiven Durchlesen der äußerst interessanten Dissertation von Dr. Regina Winterberg zum Nikolaus-Schiffverband bin ich leider auf keinen Literaturbeleg gestoßen.

Können Sie mir weiterhelfen?

Herzliche Grüße

Markus Bach



Nikolauslied

Melodie A. Wildberger



St. Ni-ko-laus der Schif-fer Hort, dich fleh' ich an in



mei ner Not, sei Hel-fer mir u. Steu-er-mann hier



auf des Le-bens O - ze - an,

Gläubig vertrau' ich Dir mein Schiff	Dann fährt mein Schifflein immer gut
Du lenkst es sicher durch Sturm und Riff.	Trotz Sturm und Riff und Wogenflut.
Wenn hoch des Lebens Wogen geh'n,	Drum, Steuermann verlaß mich nicht,
Läßt Du den rechten Kurs mich seh'n.	Bis still mein Schiff im Hafen liegt.

St. Nikolaus am Steuer steht,
 Kein Lebensschiff zu Grunde geht
 Er lenkt es hin vor Gottes Thron,
 Für immer unser Schutzpatron!

(Peter Salzig, Bad Salzig)

Zunächst musste ich bedauern, Unterlagen diese Anfrage betreffend lagen mir nicht vor. Doch dann fiel mir ein, Pastor Werner Paquet, Schifferseelsorger in Ruhrort, hatte mir vor einiger Zeit einen ganzen „Packen“ diverser Texte zum Thema Nikolaus ins Geschäft gebracht. Also hieß es nun in meinem Archiv stöbern. Nun ja, Archiv ist vielleicht ein wenig übertrieben, bisher hatte ich noch keine Zeit meine vielen Unterlagen des St.-Nikolaus-Vereins, der Schifffahrt und Ruhrort überhaupt einmal zu ordnen.

„Wer Ordnung hält ist nur zu faul zum Suchen“ - getreu diesem Motto wurde ich dann auch schließlich fündig und konnte Markus Bach mit der Versendung des gewünschten Liedes eine große Freude machen. Wie es sich gehört, habe ich auch noch das Logo des St. Nikolaus hinzugefügt.

Zum Abschluss erhielt ich von dem Sucher folgende liebe Nachricht:

Herzlichen Dank, Frau Dünnwald,

ich habe mich sehr über Ihren Anhang mit dem Nikolauslied meines Großvaters und dem Nikolaus-Logo gefreut. Das ist doch auch das Logo, das das Buch von Frau Dr. Winterberg über den Nikolaus-schiffverband ziert. Herzlichen Dank nochmals für Ihre Mühe. Das ist sehr freundlich. Jetzt hoffe ich, noch weitere Literaturstellen zu finden, die meinen Großvater und sein Lied erwähnen.

Mittlerweile ärgere ich mich sehr darüber, dass ich die Zeit nicht nutzte, als meine Mutter Maria Bach, geb. Salzig, noch lebte. Sie erzählte immer so schön anschaulich vom Leben ihres Vaters und war so stolz auf sein Lied.

Peter Salzig hat sein Christsein auch politisch sehr ernst genommen. Trotz seines Kapitänspatents als Binnenschiffer durfte er nicht als Schiffsführer arbeiten, weil er sich weigerte der NSDAP Hitlers beizutreten, wie mir meine Mutter vor Jahren schon berichtete.

Er arbeitete stattdessen als Menagemann und kochte für die Besatzung. So hat er dann mit viel Gottvertrauen und seiner engagierten Frau an Land seine zehnköpfige Familie irgendwie durchgebracht. Mein Großvater hat wohl auch am Matrosenstreik für bessere Arbeitsbedingungen und Löhne teilgenommen. Aber die genauen Hintergründe kenne ich da nicht mehr.

Herzlichen Dank nochmal und liebe Grüße aus Bad Kreuznach,

Markus Bach

Vielleicht ist diese kleine Geschichte ein Anstoß, auch über die im letzten Schreiben erwähnten Ereignisse einmal zu berichten, soweit noch Zeitzeugen vorhanden sind.

Eines ist jedoch gewiss – die Order-Gemeinschaft funktioniert.

Monika Dünnwald



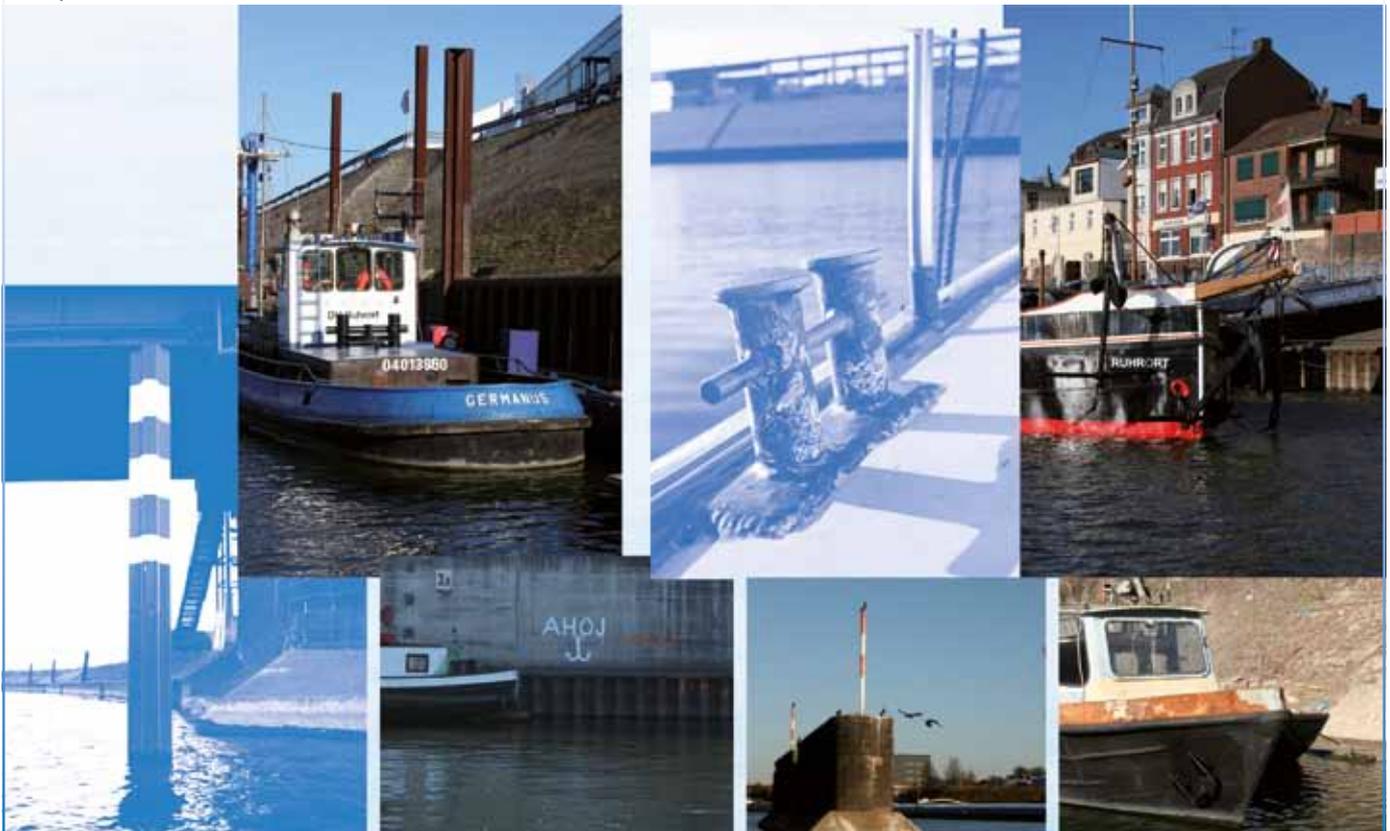
- Sonntag 11. Mai 2014**
Erste Hl. Kommunion in der St.-Maximilian-Kirche der Kath. Kirchengemeinde St. Maximilian und St. Ewaldi ♦ Ruhrort
- Sonntag 18. Mai 2014**
Mittelrheinische Schifferwallfahrt von Kamp nach Bornhofen und
10.00 Uhr Sammeln zur Wallfahrt am Flaggenmast;
per Schiff von Steiger Kamp zum Steiger Bornhofen
11.15 Uhr Teilnahme an der Festmesse in der Wallfahrtskirche anschließend gemeinsames Mittagessen beim „Singenden Wirt“
ca. 14.00 Uhr Versammlung der Interessengemeinschaft der St.-Nikolaus-Schiffervereine ♦ Kamp-Bornhofen
- Donnerstag 19. Juni 2014**
9.00 Uhr Fronleichnamprozession ♦ Ruhrort
- Donnerstag bis Montag 14. bis 18. August 2014**
26. Ruhrorter Hafenfest · Donnerstag Eröffnung mit ökumenischem Gottesdienst an der Schifferbörse
Montag nur noch Kirmes ♦ Ruhrort

- Sonntag 28. September 2014**
Bezirksversammlung
Interessengemeinschaft Schiffervereine
Bezirk Main ♦ Dorfprozelten
- Samstag 8. November 2014**
»Ball der Schifffahrt« 2014
Glückauf-Halle ♦ Du-Homberg
- Sonntag 7. Dezember 2014 (2. Advent)**
Schiffswallfahrt von Assmannshausen zum km 530
10.00 Uhr Hl. Messe zu Ehren des Hl. Nikolaus
14.00 Uhr Schiffsprozession ♦ Assmannshausen
- Außerdem jeder 1. Montag im Monat ab 19.00 Uhr**
offener Monatstreff des St.-Nikolaus-SV Ruhrort
„Taverne im Deutschen Haus“

Alle Angaben ohne Gewähr. Weitere Termine und nähere Einzelheiten standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

Impressionen aus dem Ruhrorter Hafen

©Mascha Dünwald



Arbeitsstelle der
Katholischen Binnenschifferseelsorge
„ORDER“ Zwischen Strom und Kai
www.schifffahrt-online.de

Herausgeber und Verleger:
Kath. Schifferseelsorge
47119 Duisburg-Ruhrort
Fabrikstraße 16
Telefon: (0203) 82973
Telefax: (0203) 81792

E-Mail: nikolausig@googlemail.de

Redaktion: Pastor Werner Paquet · Schifferseelsorger

Volksbank Rhein-Ruhr eG,
IBAN DE 2435 0603 8653 1506 1222
BIC GENODAD1VRR

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

Die Redaktion bittet um rechtzeitige Angabe von Terminen und Daten der Familiennachrichten!

Redaktionsschluss für die
„ORDER“ III/2014, 25. Mai 2014

Weihnachten 2013 *Lossprechung ins Leben... ..und hier die Umkehrung*



Ende des Lehrgangs 248 – und 14 Fach-Abiturienten verabschieden sich vom Schifferberufskolleg und Schulschiff »Rhein«, um die erworbenen Fähigkeiten nun im Berufsleben auszuprobieren.
Wir wünschen dazu „Allzeit gute Fahrt – In Gottes Namen“.



Pensionäre beim Erfahrungsaustausch.

von links nach rechts:
Herr Portmann – Herr Marzeion – Herr Kranen

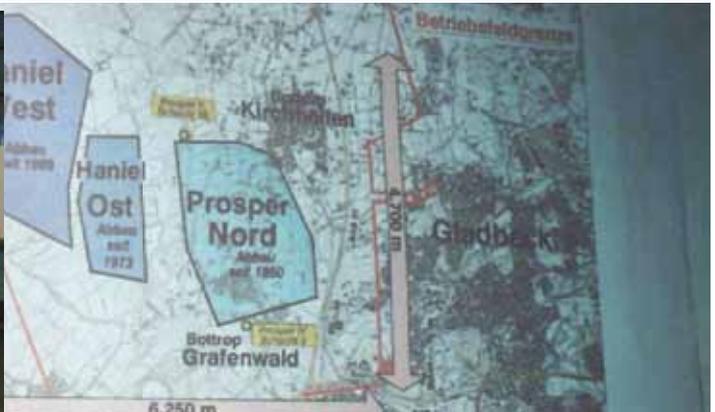
Grubenfahrt März 2014



Am 11. März war es wieder möglich:

Zehn Schüler des Schifferberufskollegs Rhein konnten mit ihrem Lehrer auf der Schachtanlage Prosper Haniel V in Bottrop einfahren und einen Arbeitsplatzvergleich anstellen.
Es sei gleich veraten: Keiner wollte hinterher den Beruf wechseln und auf dem Bergwerk anlegen, obwohl Steiger Kabot und Hölting bei der Befahrung der Abbaustelle 172 auf der 6. Sohle hervorragend erklärten.

Vielen Dank für diesen Einblick und „**Glück auf!**“



Weitere Informationen zur Berufsausbildung erhalten Sie beim Schifferberufskolleg Rhein:

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



Sprechen Sie uns an:
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Schulschiff Rhein
Stadthafen DU-Homberg
Telefon ++49 2066/2288-0 Telefax ++49 2066/2288-22
www.schulschiff-rhein.de · info@schulschiff-rhein.de



Familiennachrichten II. + III. Quartal 2014 bis Juli 2014

Geburtsstagsgrüße
vom Rheinstrom-kern



Foto ©Mascha Dünwald

Hier wollen wir gratulieren,
Anteil nehmen und
informieren..

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

Senden Sie Ihre Familien-
nachrichten per Mail an:
nikolausig@googlemail.com
oder auch schriftlich an:

Pastor Werner Paquet
Schifferseelsorger
Fabrikstraße 16 · 47119 Duisburg

oder

Druckerei Dünwald
Neumarkt 17 · 47119 Duisburg
Fax 0203. 8098-917

**Bitte beachten Sie die Abgabe-
Termine im Impressum!**

Assmannshausen

II. QUARTAL 2014

- 5. 5. Elisabeth König
- 7. 5. Paula Bauchez
- 7. 5. Mahmud Sarfaras
- 11. 5. Horst Fluhrer
- 17. 5. Erich Winter
- 22. 5. Horst Schäfer
- 2. 6. Eva Lange
- 10. 6. Matthias Schneider
- 14. 6. Eugen Grötenhard
- 30. 6. Hans Volker Lange

III. QUARTAL 2014 (BIS JULI)

- 5. 7. Walter König
- 19. 7. Georg Siegel
- 26. 7. Fritz Fleck

Dorfprozelten

II. QUARTAL 2014

- 1. 5. Bernhard Arnold
- 5. 5. Alfred Zöller
- 6. 5. Manfred Wolz
- 11. 5. Klemens Brand
- 11. 5. Wilhelm Brand
- 24. 5. Willi Zöller
- 28. 5. Edwin Arnold
- 31. 5. Trudbert Reinharter
- 2. 6. Franz Pfeifer
- 10. 6. Wolfgang König
- 28. 6. Gerda Hohmann

III. QUARTAL 2014 (BIS JULI)

- 19. 7. Gerhard Huskitsch
- 19. 7. Michael Huskitsch
- 23. 7. Werner Paquet
- 30. 7. Korbinian Brand

Greffern

II. QUARTAL 2014

- 81 J. 8. 4. August Schlörl
- 85 J. 17. 4. Franz Karl Koch
- 78 J. 25. 4. Erich Fraß
- 74 J. 1. 5. Kurt Friedmann
- 67 J. 1. 5. Hilde Dilzer
- 73 J. 2. 5. Gertrud Friedmann
- 69 J. 22. 5. Hans-Peter Kiefer
- 73 J. 26. 5. Günter Bader
- 94 J. 26. 5. Georg Hofen
- 70 J. 27. 5. Oswald Friedmann
- 84 J. 28. 5. Hermann Strohmeier
- 89 J. 30. 5. Adolf Hirth
- 80 J. 5. 6. Gisbert Weis
- 10. 6. Josef Boes
- 27. 6. Edgar Künz

GOLDENE HOCHZEIT FEIERTEN (2013)

- 24. 8. Irmhilde & Willi Brixner

Kamp-Bornhofen

II. QUARTAL 2014

- 73 J. 2. 5. Kurt Rosbach
- 76 J. 14. 5. Hugo Müller
- 72 J. 27. 5. Wilfried Ruckes
- 77 J. 3. 6. Helmut Heimes
- 85 J. 4. 6. Meindert Koning
- 91 J. 14. 6. Maria Schaden
- 71 J. 29. 6. Marie-Luise Mies

III. QUARTAL 2014 (BIS JULI)

- 71 J. 2. 7. Heidi Helbach-Schöne
- 71 J. 15. 7. Reinhold Salzig
- 72 J. 17. 7. Werner Proff
- 75 J. 76 J.

Neckargerach

II. QUARTAL 2014

- 87 J. 3. 5. Agathe Link
- 65 J. 3. 5. Bertram Kirchesch
- 86 J. 7. 5. Adele Veith
- 54 J. 8. 5. Harald Schindler
- 78 J. 10. 5. Annette Gröhl
- 70 J. 11. 5. Rainer Moraw
- 80 J. 5. 6. Pia Schnörr
- 91 J. 16. 6. Trudel Senftleber
- 92 J. 23. 6. Maria Schmieder
- 73 J. 27. 6. Norbert Angstmann
- 56 J. 30. 6. Astrid Bell

III. QUARTAL 2014 (BIS JULI)

- 3. 7. Hilde Tieves
- 11. 7. Lieselotte Sans
- 11. 7. Linus Fuchs
- 17. 7. Luzia Zimmermann
- 17. 7. Richard Raudenbusch
- 22. 7. Siegfried Schulz
- 28. 7. Heinz Mainzer
- 30. 7. Hermann Mißbach
- 31. 7. Ottmar Lorenz

DIAMANTENE HOCHZEIT FEIERTEN

- 13. 2. Hilde & Richard Raudenbusch
- 27. 3. Ignaz Riedle

Ruhrort

II. QUARTAL 2014

- 66 J. 1. 5. Rainer Floer
- 53 J. 3. 5. Elke Legemann
- 51 J. 7. 5. Heidi Landsmeer
- 76 J. 12. 5. Dr. Kurt Schrömgies
- 91 J. 25. 5. Peter Fendel
- 62 J. 12. 6. Wolfgang Dünwald

III. QUARTAL 2014 (BIS APRIL)

- 56 J. 5. 7. Klaus-Erich Reinhard
- 59 J. 14. 7. Monika Dünwald
- 71 J. 18. 7. Franz-Josef Hüttges
- 64 J. 19. 7. Mieja Majer
- 72 J. 23. 7. Werner Paquet

Urmitz

II. QUARTAL 2014

- 40 J. 9. 5. Jürgen Schütz
- 70 J. 25. 5. Ingrid Wilhelmus
- 50 J. 2. 6. Frank Stürmer
- 50 J. 12. 7. Harald Kohlhaas

III. QUARTAL 2014 (BIS JULI)

- 50 J. 12. 7. Harald Kohlhaas



Mangels Masse...

...nein, nein Konkurs will die Order-Redaktion natürlich nicht anmelden, aber leider wird es von Ausgabe zu Ausgabe schwieriger, den Redaktionsschluss termingerecht einzuhalten und damit die pünktliche Veröffentlichung durchzuführen.

Es fehlt an „Futter“ für die Redaktion. Eigentlich schade, da doch aus allen, der Interessengemeinschaft der St.-Nikolaus-Schiffvereine angeschlossenen Vereine mit Sicherheit Interessantes zu berichten wäre.

Mangels Masse halten Sie heute somit eine abgespeckte Version der Order in Händen. Wir hoffen jedoch, dass auch diese Ausgabe Ihr Interesse weckt und wünschen Ihnen bis zum nächsten Erscheinen:

„Allzeit gute Fahrt - In Gottes Namen“

Für die Redaktion: Monika Dünwald

Alte Ruhrorter Hafenansicht



Vincesäule mit altem Pegel um 1910

©M. Dünwald

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...

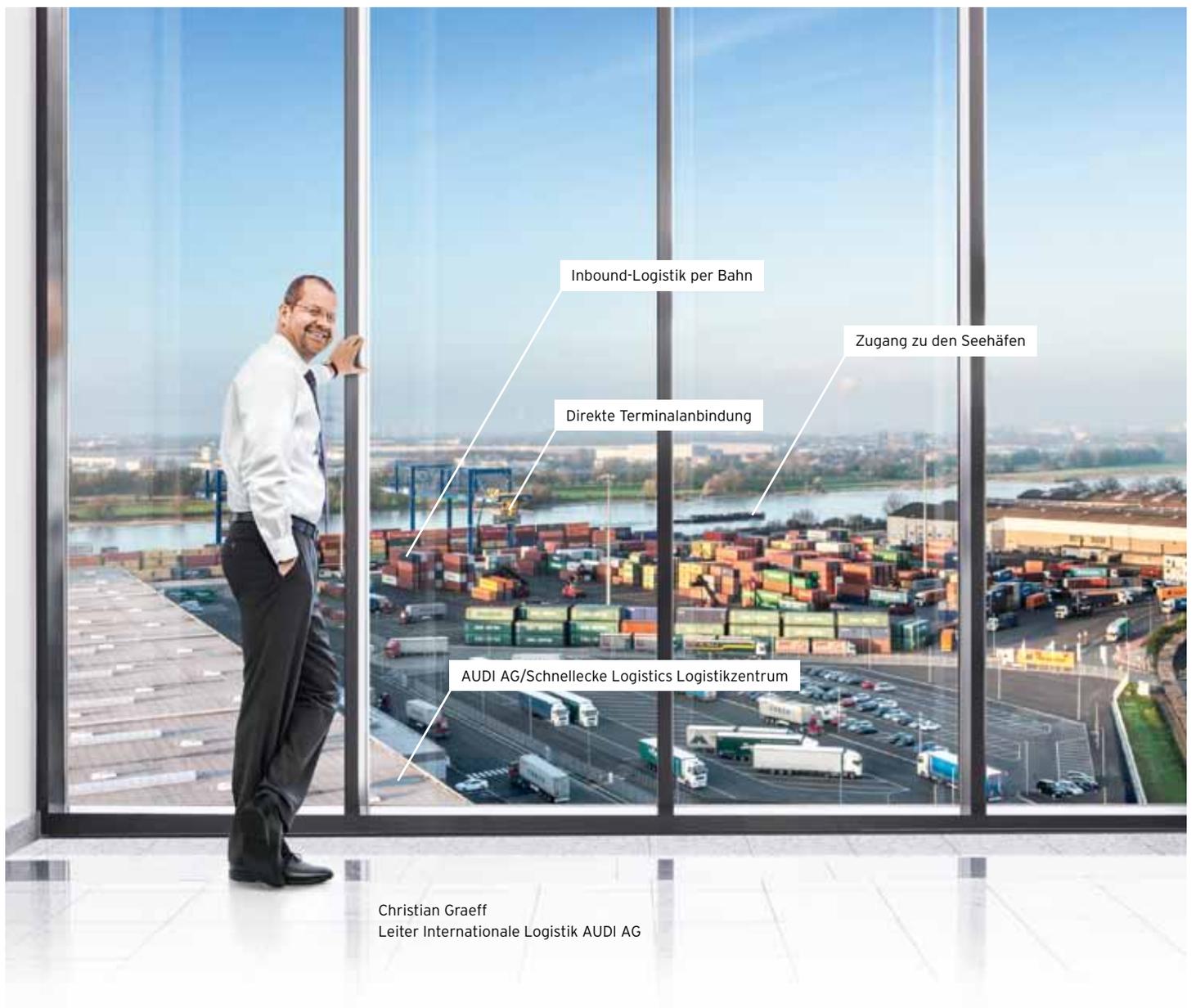
- ... damit wir das bedeutendste Museum der Deutschen Binnenschifffahrt weiter auf Dauer unterstützen können.
- ... damit wir interessante Sammlungen erwerben können.
- ... damit der von uns gesponserte Museumsführer weiterhin erscheint.
- ... damit auch Sonderprojekte des Museums unterstützt werden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



Christian Graeff
Leiter Internationale Logistik AUDI AG

„Passt perfekt: Vorsprung durch Technik - Vorteil durch integrierte Logistikhösung.“

Der weltweit größte CKD-Standort der AUDI AG steht im größten Binnenhafen der Welt: Im neu errichteten Logistikzentrum im Duisburger Hafen werden pro Jahr mehr als 800.000 m³ Automobilkomponenten nach China und Indien und zukünftig auch Mexiko umgeschlagen. Das Konzept: Das Unternehmen Schnellecke Logistics kommissioniert und verpackt die Fahrzeugteile für den Export, die duisport-Gruppe ist für die Leercontainerversorgung aus den Seehäfen, den Terminalbetrieb und den Transport der beladenen Container zu den Seehäfen verantwortlich.

Das Ergebnis: eine in Rekordzeit umgesetzte, maximal flexible Logistikhösung - und ein höchst zufriedener Global Player. **duisport. Wir haben die Lösung.**