

Schifffahrt-online

Binnenschifffahrt, Binnenwasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

AdB-Präsident Volker Seefeldt:

Wir brauchen Personal, das an Karriere interessiert ist

Seite 27

„St. Nikolaus“ droht Stilllegung

Die Binnenschifferseelsorge ist auf Spenden angewiesen

Seite 10 ff



esa EuroShip: Das Kompetenzcenter der Allianz für Schiffsversicherungen.

Wichtige **esa** Vorteile: Hohe Expertise und Solidität, das **esa** Expertenteam mit langjähriger Erfahrung, europaweites Netzwerk an Sachverständigen, die 24 Std. Schadenhotline, 365 Tage im Jahr und vieles mehr. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Versicherungsfachmann oder unter Telefon: +49 (0) 71 36. 9513. 313 sowie im Internet unter: www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz 



***Wir wünschen unseren Freunden,
Lesern und Anzeigenkunden ein
frohes Weihnachtsfest und erfolg-
reiches neues Jahr und bedanken
uns für das Vertrauen und die gu-
te Zusammenarbeit während des
vergangenen Jahres.***

***Alles Gute für Sie
und Ihre Familien***

***Ihr
Friedbert Barg
F. Barg Verlag***



Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur

Die Diskussion um die Fusion der beiden wichtigen Verbände der deutschen Binnenschifffahrt läuft schon sehr lange, - eigentlich zu lange.

Aus dem Kanon eine einzige Stimme für das Gewerbe machen

„Sie werden es künftig mit einem Doppelgespann Ferlemann/Klingen zu tun haben. Ein Gespann, das hoffentlich Ihre Zustimmung findet.“ - Enak Ferlemann, nach dem Regierungswechsel im September 2009 zum Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Berlin ernannt, redet nicht lange drumherum.

Enak Ferlemann ist im BMVBS künftig für den Bereich Binnenschifffahrt zuständig und hat sich - sozusagen als rechte Hand - den in der Binnenschifffahrt wohlbekannten bisherigen Ministerialdirigenten Reinhard Klingen ins Boot geholt. Reinhard Klingen löste Bernd Törkel ab, der nach dem Regierungswechsel in den Ruhestand geschickt wurde.

Ferlemann, Jahrgang 1963, abgeschlossene Studien der Rechtswissenschaft, Politikwissenschaft und Philosophie, fackelte auch beim Parlamentarischen Abend des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt am 2. Dezember 2009 in Berlin nicht lange, sondern redete von vornherein Klartext.

Deutlich sagte er, dass sich auch die neue Bundesregierung intensiv mit der Binnenschifffahrt befassen und ihre Förderung fortsetzen werde. Und: „Die Binnenschifffahrt ist ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität Deutschlands.“

Klartext aber auch in Richtung der Verbände der Binnenschifffahrt: Es sei doch bitteschön angebracht und für alle Seiten besser, wenn das Gewerbe der Binnenschifffahrt - wie die anderen Gewerbe auch - mit einer einzigen Stimme reden würde. Das würde zum einen zu konzentrierteren Aussagen führen und zum anderen die Wirksamkeit der Aussagen in Richtung Bundesverkehrsministerium erhöhen.

Bei den meisten der rund 200 Teilnehmer und Gäste des Parlamentarischen Abends ist dieser deutliche Hinweis auf sehr fruchtbaren Boden gestoßen, denn die Diskussion um eine sinnvolle Straffung der Verbandslandschaft innerhalb der deutschen Binnenschifffahrt ist nicht neu.

Ziemlich neu ist aber, von gelegentlichen und teils verklau-sulierten Politikerhinweisen mal abgesehen, dass ein Regierungsmitglied die Empfehlung zu einer Zusammenführung der unterschiedlichen Stimmen in der Binnenschifffahrt so deutlich ausspricht.

Die letzten Jahre sind für das Gewerbe - in politischer Hinsicht - der Binnenschifffahrt relativ gut verlaufen. Reedereien, Partikuliere und anrainende Wirtschaftsbereiche können sich nicht beklagen.

Das könnte aber vielleicht anders werden, wenn es der Binnenschifffahrt nicht bald gelingt, ihre wichtigsten Stimmen aus dem Kanon heraus- und in eine einzige Stimme hineinzuführen. Und um auch hier beim Klartext zu bleiben: Die beiden wichtigsten Verbände in diesem Zusammenhang sind der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt und die Abteilung Binnenschifffahrt des Bundesverbandes der Selbständigen. Es muss doch möglich sein, die Arbeit dieser beiden Verbände im Interesse der Binnenschifffahrt noch intensiver aufeinander abzustimmen, als das ohnehin schon der Fall ist.

Es ist doch eigentlich schon seit längerem so, dass sich die beiden Verbände bei den wichtigsten Fragen untereinander abstimmen, - dann aber zu oft mit den bei diesen Abstimmungen gefundenen Lösungen und Forderungen an die Politik getrennt losmarschieren.

Die Diskussion um die Fusion dieser beiden wichtigen Verbände der deutschen Binnenschifffahrt läuft schon sehr lange, - eigentlich zu lange.

Jetzt - nach diesem mehr als deutlichen Hinweis durch den Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann - wäre ein guter Zeitpunkt, die Diskussion abzuschließen.

Ich wünsche Ihnen ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Binnenschifffahrt



Schleppboot „Unterwalden“. Was die Alten so erzählen ... 8



MTU-Achtzylinder der 4000er Baureihe 15



im Hamburger Hafen hält die Krise an 18

- **Schiffahrt-online Serie**
- Geschichten aus der Schifffahrt (IX) Wiedersehen nach 12 Jahren ... 8
- Die Kirche, die zu den Menschen kommt: Flussschifferkirche im Hamburger Hafen 10
- Evangelische und katholische Binnenschifferseelsorge in Duisburg: Wo die Kirche nicht im Dorf bleibt 12
- ZKR will administrative Hemmnisse abbauen 14
- Ford Transit Connect „schwimmen“ auf der Donau bis nach Kelheim 16
- Premicon ordnet Kompetenzen neu und gründet Transocean Kreuzfahrten GmbH & Co. KG 17
- Düsseldorf Nummer 1 für niederländische Investoren 18

Schiffstechnik

- RAFA: Fenster mit eigenem Profil 11
- Fluszkreuzschifffahrt: Reedereien tun alles für die Sicherheit 20
- Berührungsloser Radarmessumformer von Magnetrol 24
- Inland AIS in der Binnenschifffahrt 24

Wasserstraßen / Binnenhäfen

- Revierzentrale Magdeburg in Betrieb genommen 26
- Startschuss für Schleuse Kleinmachnow 26
- Baufortschritte bei Flutmulde Rees 26

Karriere / Stellenmarkt

- Interview mit Volker Seefeldt, Präsident des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt 27
- Stellenangebote 27-31

Rubriken

- Kommentar 3
- Nachrichten 5
- Impressum 6

Titelbild: Dettmer-Frachter „Düsseldorf“ am Frankenbach-Container-Terminal am Rhein in Mainz
Foto: Friedbert Barg

Inserentenverzeichnis

esa EuroShip	Titelseite	Magnetrol	21
F. Barg Verlag	U2	Carl Rehder GmbH	17
Van Gemert Groep	7	Riwa Boating International	24
Wittig GmbH	9	Scheepswerf Grave b.v.	19
RMT Rhein Mosel Transport GmbH	11	Imperial Reederei Gruppe	27
Rheintank GmbH	18	River Advice	29
Sauer & Sohn KG	20	Schulschiff RHEIN	30
		KD Branch Office Limassol	31

Wechsel im Aufsichtsrat der Seaports of Niedersachsen GmbH Dr. Andreas Schmidt ab 1. 1. Aufsichtsratsvorsitzender

Neuer Aufsichtsratsvorsitzender der Seaports of Niedersachsen GmbH ist Dr. Andreas Schmidt. Am 8. Dezember wurde der Geschäftsführer der Rhenus Midgard GmbH & Co. KG, Nordenham, einstimmig von der Mitgliederver-

sammlung des Gesellschafters, der Niedersächsischen Hafenvertretung e.V., gewählt. Schmidt tritt damit zum 1. Januar 2010 die Nachfolge von John H. Niemann, NEPTUN Schifffahrts-Agentur GmbH, Wilhelmshaven, der weiterhin Mitglied des Aufsichtsrates bleibt, an.



Der neue Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Andreas Schmidt. Bild: Rhenus

Der designierte Aufsichtsratsvorsitzende sieht die niedersächsischen Seehäfen im nationalen und internationalen Standortwettbewerb breit aufgestellt. „Der Standort Deutschland hat im globalen Wettbewerb nur eine Chance, wenn alle Häfen an einem Strang ziehen. Wir müssen die Zusammenarbeit aller deutschen Seehäfen vorantreiben - Seaports wird auf Augenhöhe dabei sein.“ - so Dr. Andreas Schmidt. „Wir werden die niedersächsischen Häfen auch künftig mit einer starken Stimme gegenüber Land, Bund und EU positionieren.“ - so Schmidt weiter.

Weitere Mitglieder des Aufsichtsrats sind - wie bisher - neben John H. Niemann, Jan Müller, J. Müller Aktiengesellschaft, Brake, Jens Lühmann, Spedition Lühmann GmbH & Co. KG, Cuxhaven, und Ministerialdirigent Bernd Schmidt, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurden Karsten Dirks, Geschäftsführer der Emdener Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH (EVAG) und Herwig Friedrichs, Stadtwerke Leer.

Als weiteres Mitglied ist die JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG der Niedersächsischen Hafenvertretung e.V. beigetreten. ■

Short Sea Shipping Center Geschäftsführer Georg Waischnor geht mit 65 in den Ruhestand

Der Gründungsgeschäftsführer des ShortSea-Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), Georg Waischnor, geht nach acht Jahren an der Spitze des im Juli 2001 gestarteten Public-Private-Partnership von Bord. Waischnor, der im kommenden Jahr 66 Jahre alt wird, übergibt das Ruder am 31. Dezember 2009 an das bestehende SPC-Team Christian Betchen und Markus Heinen. Der Nachfolger wird im Zuge der Mitgliederversammlung am 14. April 2010 bestellt, die Bonner SPC-Mannschaft kurzfristig wieder auf drei Mitarbeiter aufgestockt. „Georg Waischnor hat Shortsea in Deutschland zum Thema gemacht und wichtigen maritimen Verkehrskonzepten im Dialog mit Industrie, Handel und Speditionunternehmen zum Durchbruch verholfen“, würdigt Hilde Kammerer, für Shortsea zuständige Referatsleiterin Nationale See- und Binnenschifffahrtspolitik und Hafenwirtschaft im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Leistungen des scheidenden SPC-Chefs.



Georg Waischnor

Die Bilanz des SPC-Geschäftsführers lässt sich aber auch an einer anderen Maßgröße ablesen: So ist die Straßenverkehrsinfrastruktur in Deutschland seit Start des SPC um mehr als 800 Millionen Tonnenkilometer entlastet worden, was 75.000 LKW-Fahrten zwischen dem Ruhrgebiet und den deutschen Seehäfen entspricht und einer Vermeidung von 55.000 Tonnen CO₂-Emissionen.

Ab 2010 will sich Georg Waischnor der Nachwuchsförderung in der Verkehrsbranche widmen. ■

10plus2-Regel tritt am 26.01.2010 in Kraft

Strafe für fehlerhafte oder nicht vollständige Daten

Das neue US-Sicherheitsprotokoll für den internationalen Handel, die „Importer Security Filing“ (ISF) – besser bekannt als die „10plus2-Regel“ – tritt am 26. Januar 2010 nach einer einjährigen Test- und Kommentierungsphase offiziell in Kraft. Daran erinnerte der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

Im Januar 2008 hatte die US-amerikanische Zollbehörde entsprechend der Sektion 203 des Safe Port Act 2006 den Entwurf (Notice of Proposed Rule Making) der 10plus2-Initiative veröffentlicht. Im Rahmen der 10plus2-Regel

werden sowohl der Importeur als auch der Frachtführer zur Abgabe bestimmter Vorabinformationen über im Amerika-Verkehr beförderte Container in das sogenannte „Container Shipment Targeting System“ der US-Behörden verpflichtet. Während der Importeur 10 festgelegte Datenelemente angeben muss, obliegt der Frachtführer (Carrier) der Verpflichtung zur Übermittlung sowohl des Stauplans als auch einer sogenannten Container-Status-Nachricht (CSM) mit detaillierten Informationen über Bewegungsabläufe und Staustellungen

eines Containers innerhalb der Lieferkette.

Nach Inkrafttreten der 10plus2-Regel können für fehlerhaft, nicht vollständig oder zu spät übersandte Daten Geldbußen in Höhe von bis zu 5.000 US Dollar angesetzt werden. Zudem kann die US Zollbehörde das Entladen eines Containers untersagen.

Weitere Einzelheiten zu der 10plus2-Regel können über die Internetadresse http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/newsroom/publications/trade/import_sf_carry.ctt/import_sf_carry.pdf abgerufen werden. ■

Ausnahmeerscheinung unter den deutschen Ingenieuren Werner-von-Siemens-Ring für Bernard Meyer

Im Dezember des letzten Jahres beschloss der Stiftungsrat der Werner-von-Siemens-Rings Stiftung Bernard Meyer, Geschäftsführer der Meyer Werft, mit dem Ehrenring der Stiftung auszuzeichnen. Heute fand am 193. Geburtstag von Werner von Siemens die feierliche Übergabe der höchsten deutschen Technik-Auszeichnung in Berlin statt. Diese Auszeichnung wird alle drei Jahre an Personen verliehen, die durch ihre Leistungen die technischen Wissenschaften gefördert haben.

„Wir ehren Bernard Meyer, weil er eine Ausnahmeerscheinung unter den deutschen Ingenieuren darstellt, wegweisende technische

Entwicklungen hervorgebracht und in seinen modernen Werften in Papenburg und Rostock unternehmerisch umgesetzt hat“, erläuterte Prof. Dr. Ernst O. Göbel, Vorsitzender des Stiftungsrates der Stiftung Werner-von-Siemens-Ring und Präsident der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB), die Entscheidung, den Werner-von-Siemens-Ring an Bernard Meyer zu vergeben. In Papenburg und Rostock werden jährlich vier bis sechs Schiffe gebaut, von Kreuzfahrtschiffen mit Dimensionen schwimmender Städte über Fähren oder Gastanker bis hin zu Flusskreuzfahrtschiffen.

Dabei reiht sich Bernard Meyer in die Liste

klangvoller Ringträger, wie Carl Bosch, Konrad Zuse und Wernher von Braun, ein. Die Nachricht über die Verleihung wurde in Papenburg begeistert entgegengenommen. Neben einer feierlichen Begrüßung hielt Ministerpräsident Christian Wulf eine Ansprache. Die Laudatio auf den Preisträger wurde von Prof. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Dr.-Ing. Eike Lehmann, Mitglied des Stiftungsrates, gehalten.

Bernard Meyer bedankte sich bei allen Anwesenden: „Ich verstehe die Auszeichnung mit dem Werner-von-Siemens-Ring als eine besondere Anerkennung der Arbeit des gesamten MEYER WERFT-Teams und aller Partnerfirmen sowie für den gesamten deutschen Schiffbau. Schiffbau bleibt eine zukunftsweisende Branche mit hohem technologischem Anspruch.“ Der Werner-von-Siemens-Ring – Ehrenring ist die wichtigste Auszeichnungen der Naturwissenschaft und Technik in Deutschland und wird ausschließlich herausragenden Naturforscher und Gestaltern der Technik verliehen, die sich durch ihre Leistung in besonderer Weise verdient gemacht haben.

Die bisherigen Ringträger

1916 Carl von Linde; 1920 Carl Auer von Welsbach; 1924 Carl Bosch; 1927 Oskar von Miller; 1930 Hugo Junkers; 1933 Wolfgang Gaede; 1937 Fritz Todt; 1941 Walther Bauersfeld; 1952 Hermann Röchling; 1956 Jonathan Zenneck; 1960 Otto Bayer, Walter Reppe, Karl Ziegler; 1964 Fritz Leonhardt, Walter Schottky, Konrad Zuse; 1968 Karl Küpfmüller, Joachim Siegfried Meurer; 1972 Ludwig Bölkow, Karl Winnacker; 1975 Wernher von Braun, Walter Bruch; 1978 Rudolf Hell; 1981 Hans Scherenberg; 1984 Fritz Peter Schäfer; 1987 Rudolf Schulten; 1990 Artur Fischer; 1993 Eveline Gottzein; 1996 Carl Adam Petri; 1999 Dieter Oesterheld; 2002 Jörg Schlaich; 2005 Berthold Leibinger; 2008 Bernard Meyer. ■



Werner-von-Siemens-Ring für Bernard Meyer (l.).

Bild: Meyer Werft

Impressum

Die Fachzeitschrift im Internet

Schiffahrt-online

Binnenschiffahrt, Binnenwasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

2. Jahrgang (gegründet 2008)
Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg, Journalist (DJV)
F. Barg Verlag UG haftungsbeschränkt
HRB 60259 AG Düsseldorf, Geschäftsführer: Friedbert Barg

Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

Redaktion

Friedbert Barg (f.barg@schiffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Ingrid Bresgen, Andreas Fröning, Petra Grünendahl, Sabine Homann, Jan Kruse, Josef Müller, Dipl.-Ing. Volker Renner, Gerhard Strack, C. Katharina Thorenz.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers, der Redaktion oder des Verlages wieder.

Die Redaktion behält sich Änderungen an den Manuskripten vor. Rücksendung unangefordert eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt wurde.

Anzeigen

Friedbert Barg, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf, Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684
mail@schiffahrt-online.de

Niederlande, Belgien, Luxemburg: Eckhard Pannen, Rathausstr. 36, 46519 Alpen, Tel. +49 (0)2802-6991, Fax +49 (0)2802-809561
(eckhardpannen@t-online.de)

Anzeigenpreisliste Nr. 2/09 vom 21.4.2009

Für stabile Schifffahrtsbedingungen auf Mittel- und Oberelbe Verbände appellieren an Bundestag und Bundesregierung

Der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. hat gemeinsam mit sechs weiteren Verbänden und Organisationen - unter anderem dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt, dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen, der ERSTU und dem Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen - Bundesregierung und Bundestag aufgefördert, bis zum Ende des Jahres 2010 für eine durchgängige und stabile Fahrrinntiefe der Elbe von mindestens 1,60 m zu sorgen.

Für die Planungssicherheit der Reedereien seien darüber hinaus umweltverträgliche Baumaßnahmen - insbesondere auf der Strecke zwischen Coswig und Dömitz - erforderlich, heißt es in einer gemeinsamen Erklärung.

Der etwa 600 km langen Mittel- und Oberelbe könnte eine deutlich größere Rolle zur Abwicklung von Güterverkehren im Elbstromgebiet zukommen, als dies heute der Fall sei.

Eine stärkere Einbindung der Binnenschifffahrt wäre ökologisch sinnvoll und ökonomisch wettbewerbsfähig, setze allerdings stabile Schifffahrtsbedingungen voraus, so heißt es weiter.

Im Internet

bremenports informiert über maritime Umweltthemen

Kampf gegen den Klimawandel und Schutz der maritimen Umwelt - das sind Zukunftsthemen, die international umfassend diskutiert werden. Die Fragen, die damit zusammenhängen, werden für Seeschifffahrt und Häfen immer wichtiger.

Im September hat die bremenports GmbH & Co. KG die Umweltbroschüre „greenports“ veröffentlicht. Sie stellt Initiativen und Projekte

Thomas Lütje, Geschäftsführer der HHLA Container Terminals GmbH und Vorsitzender des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. in einem Schreiben an den neuen Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer wörtlich: „Das Binnenschiff muss zukünftig insbesondere bei der Abwicklung des Hinterlandverkehrs des Hamburger Hafens mehr als nur eine Statistenrolle spielen. Wir bitten die neue Bundesregierung daher um eine nachhaltige, verkehrspolitisch effiziente und ökologisch verträgliche Elbeschifffahrtspolitik.“

Der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V., Hamburg, ist ein Zusammenschluss von über 100 Unternehmen aus der verladenden Wirtschaft und der Verkehrswirtschaft, Landes- und Kommunalbehörden sowie regionalen Industrie- und Handelskammern beiderseits der Elbe einschließlich der Tschechischen Republik. Ziele des Vereins sind die Förderung der Wasserstraßen und Häfen im Stromgebiet der Elbe, ihrer schiffbaren Nebenflüsse und angrenzenden Kanäle.

Weitere Informationen unter www.elbstromverein.de. ■

vor, mit denen Hafenvirtschaft und öffentliche Hand im Land Bremen den Umweltschutz vorantreiben.

Über diverse Einzelthemen informiert die Hafengesellschaft jetzt im Internet unter www.greenports.de. Außerdem kann man dort die Broschüre herunterladen.

www.bremenports.de + www.greenports.de

Transport und Logistik

Massiver Umsatzrückgang

Die wirtschaftliche Situation der Transport- und Logistikdienstleister in Deutschland hat sich in 2009 deutlich verschlechtert: Bei einem Gesamtvolumen von rund 92 Mrd. € ist der Umsatz um etwa 12 % eingebrochen; die Ertragslage ist aufgrund steigender Transportkosten (Maut) und starken Preisdrucks (Überkapazitäten) merklich angespannt. Wie eine Auswertung von Jahresabschlüssen bei 62 IKB-Kunden aus der Transport- und Logistikbranche zeigt, sind die Ertragskennziffern bereits 2008 teilweise unter Druck geraten.

Claus Korschinsky, zuständiger Analyst bei der IKB: „Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Insolvenzen in der Branche in 2009 eine Rekordhöhe von über 1.700 erreichen wird. Trotz wirtschaftlicher Erholung bleibt die Situation auch für 2010 schwierig, da Forderungsausfälle das Logistikgewerbe belasten werden. Das Umsatzniveau von 2008 wird selbst bei konjunktureller Stabilität wohl erst wieder 2012 erreicht werden.“

Im mittelfristigen Trend weisen Transportunternehmen (+4,5 % p.a.) leicht niedrigere Steigerungsraten als Logistikdienstleister (+5,5 % p.a.) auf. Speziell die Kontraktlogistik wird auch zukünftig wieder Wachstumstreiber für die Logistikbranche mit durchschnittlichen Steigerungsraten von 5 bis 7 % p.a. sein.

Die Skalierbarkeit der Kosten (hoher variabler Anteil) sowie ein gutes Kreditoren- und Debitorenmanagement haben sich in der Logistikbranche als wichtige Faktoren bei der Krisenbewältigung herauskristallisiert. Die Fokussierung auf Kundenbranchen mit unterschiedlicher Konjunkturabhängigkeit hilft Einbrüche abzumildern. Auch die Bildung von Kooperationen wird im Rahmen konjunktureller Schwankungen und zunehmenden Wettbewerbsintensität zukünftig für immer mehr Logistiksegmente an Bedeutung gewinnen. ■

Kostenlose Stellengesuche

Schifffahrt-online, die Fachzeitschrift im Internet für die Binnenschifffahrt, erscheint seit dem 16.11.2009 mit einem Stellenmarkt. Über die in den Stellenangeboten freigeschalteten Hyperlinks können Bewerber sich direkt per E-Mail mit den ausschreibenden Stellen in Verbindung setzen. Darüber hinaus gilt bis einschließlich zur April-Ausgabe, dass alle Stellengesuche, die von Privatpersonen (nicht Agenturen, Vermittlern etc.) aufgegeben werden, kostenlos veröffentlicht werden. Die Größe richtet sich nach der Textmenge und ist auf maximal 1/4 Seite beschränkt.

mail@schifffahrt-online.de

Van Gemert Groep

NIJMEGEN



HEGE BV
ALUMINIUM RAMEN DEUREN & KOZIJNEN



H. VAN GEMERT
SCHEPSREPARATIE EN CONSTRUCTIEBEDRIJF



TREMEGH BV
INTERIEURBETIMMERINGEN

Spezialisiert in:

- Umbau- und Schreinerarbeiten
- Alle vorkommenden Reparaturen über der Wasserlinie
- Steuerhäuser (Oberteil Aluminium) mit fester oder senkbarer Hubvorrichtung
- Komplett Wohneinrichtungen und elektrische Installationen
- Aluminiumtüren - Aluminiumfenster
- Reparaturen an vorhandenen Fenstern und Lukensystemen
- „Blaue“ Schilder, Aluminiumtreppen und Radarmasten

Nijverheidsweg 37-39 · 6541 CL Nijmegen

Tel. 024-6782233 · Fax 024-6782239

info@van-gemert.nl · Web: www.van-gemert.nl

Geschichten aus der Schifffahrt (IX)

Wiedersehen nach 12 Jahren ..

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

Wir nähern uns mit Riesenschritten dem Weihnachtsfest und was gibt es da für einen Geschichtenschreiber schöneres und spannenderes als in den Erinnerungen zu graben, ob es da nicht wenigstens eine kleine Geschichte, passend zu Weihnachten, zu erzählen gäbe. Und was soll ich sagen, - natürlich ist mir da was in Erinnerung. Nicht ganz so mit dem besinnlichen Hintergrund, der Weihnachtsgeschichten so eigen sein sollte, aber dennoch mit entsprechendem Bezug. Die Namen der an der Geschichte beteiligten Personen und die Orte sowie teilweise auch die Zeitfolge des Geschehens habe ich, aus verständlichen Gründen, stark verändert, - aber klar ist, dass sich alles so zugetragen hat. Um die Geschichte an dieser Stelle erzählen zu können, muss ich jedoch einen größeren Zeitsprung in der Reihenfolge meiner bisherigen Geschichten machen.

Seit Anfang der 1980'er Jahre war ich ja nun schon Beamter der Wasserschutzpolizei. Als solcher versah ich dann auch am 23.12.1984 meinen Dienst bei der WSP-Station St. Goar, gemeinsam mit zwei Kollegen. Es ging um 17:00 Uhr zu, draußen war es schon so gut wie dunkel. Kalt war es eigentlich nicht so richtig, soweit ich mich erinnern kann. Im Nebenraum der Wache stand ein hell erleuchteter ziemlich großer Weihnachtsbaum und strahlte mit unseren zufriedenen Gesichtern, - es war nämlich als ruhig und friedlich - um die Wette.

Um 17:01 Uhr klingelte das Telefon. Die sachlich-nüchterne Stimme des Kollegen auf der Einsatzleitstelle teilte mit. Haben soeben Notruf erhalten. Auf der Reede Bad Salzig liegt das MS „Annemieke“ (*). Die Ehefrau des Schiffsführers berichtet über sehr starke, krampfartig auftretende Schmerzen ihres Mannes. Er sei nicht mehr in der Lage sich selbst aufzurichten und liege auf dem Boden des Steuerhauses. Um es kurz zu machen: Natürlich waren wir Mi-

nuten später mit dem WSP-Boot unterwegs. Der auf der Wache verbliebene Kollege dirigierte derweil Rettungs- und Notarztwagen an die entsprechende Einsatzstelle. Bei unserem Eintreffen in Bad Salzig konnten wir alle gemeinsam am KD-Steiger an Bord nehmen und zum MS „Annemieke“ bringen.

Hier stellte der Notarzt dann eine schwere Nierenkolik beim Schiffsführer Willem, Pieter v.d. Dijke (*) fest und ordnete die sofortige Einweisung des Patienten ins Krankenhaus nach Boppard an. Es gab noch einige Logistikprobleme, was den Transport von Bord anging zu lösen aber schließlich brachten wir so gegen 18:00 Uhr den Patienten samt Arzt und Rettungsdienst an Land, wo er dann schnellstmöglich ins Krankenhaus gefahren wurde.

Die eigentliche Geschichte, die ich erzählen



Der Autor der „Geschichten aus der Binnenschifffahrt“ ist Beamter der Wasserschutzpolizei in Koblenz.

möchte beginnt aber erst jetzt so richtig.

Wir fuhren an Bord des MS zurück. Zum einen gab es Formalitäten zu klären (wie immer bei solchen Vorkommnissen) und zum andern wollten wir wissen, ob und wie wir der Ehefrau des akut Erkrankten weiter helfen könnten. Immerhin war dies für sie eine Ausnahmesituation und - außerdem, es war kurz vor Weihnachten.

Die Lage an Bord stellte sich für uns dann zunächst so dar. Frau Marijke, Soukje v.d. Dijke (*) fuhr mit ihrem Mann auf dem Schiff alleine. Allerdings, und das wurde mir in diesem Augenblick sehr sehr eindringlich bewusst, befand sich noch eine weitere Person an Bord, nämlich die 5 Jahre alte Tochter der beiden, Annemieke (*). Die Kleine stand urplötzlich vor mir in der Wohnung, (ich hatte sie vorher nicht zu

Gesicht bekommen) und schaute mich aus ca. handteller-großen Augen (Wasserstand Marke II) an. Erkennen konnte ich jedoch, dass diese Augen blau wie Bergseen waren.

Meine noch relativ jungen Vatergefühle, ich war seit 4 Jahren Vater eines Sohnes und seit 4 Monaten Vater einer Tochter, sprangen sofort an. Ich ging vor der kleinen Annemieke in die Knie, sie hielt einen kleinen Teddy im Arm, der schon ganz tränennass geknutscht war und sagte in etwa diese Worte: Nicht traurig sein, kleine Annemieke, (ihren Namen wusste ich bereits) dein Papa kommt bestimmt bald wieder, hij moet nur nog een klein beetje gezond gemaakt worden, - in het Ziekenhuis. Ich war mir sicher, - die Kleine dachte jetzt bestimmt, der seltsame Onkel von der WSP redet aber komisch und war mir relativ sicher, dass sie gar nicht verstanden hatte, was ich zu ihr in meinem unbeholfenen Niederländisch sagte.

Sie schaute mich noch immer an, drückte mir dann resolut ihren nassen Teddy in die Hand und sagte sinngemäß:

(Ich mach' mir nun nicht mehr die Mühe mein Deutsch-Holländisch oder Holländisch-Deutsch - Gemisch zu übersetzen sondern schreibe es der Einfachheit halber direkt in Deutsch auf)

Wo ist mein Papa? Ich möchte zu ihm, er ist doch krank und bald ist doch Weihnachten und ... dann fing sie jämmerlich an zu weinen. Ein Blick zur Mama der Kleinen, die auch kurz vor Hochwasser Marke II stand, dann nahm ich die Kleine in den Arm und sagte leise zu ihr: Wir bringen dich zu ihm, deine Mama und dich.

Kurzerhand und ohne lange über die möglichen (u.a. disziplinarrechtlichen) Folgen nachzudenken, verständigte ich mich mit meinem Kollegen darüber, dass hier offensichtlich ein Notfall vorliegt, und dass ich, als Patentinhaber, gemeinsam mit Frau v.d. Dijke das Schiff nach St.Goar an den Hafendamm fahre und dort fest mache, damit Frau v.d. Dijke mit Ihrer Tochter wenigstens vorübergehend das Schiff verlassen konnte, um ihren Mann in Boppard im Krankenhaus zu besuchen, bis eine andere Lösungen gefunden sei.

Nur so viel hierzu, - wegen der eigenmächtigen Handlungsweise, jedenfalls wurde sie uns so ausgelegt, wurde gegen meinen Kollegen und mich zwar dienstordnungsrechtlich ermittelt, wir hätten dies nicht während unserer Dienstzeit tun dürfen - aber es blieb bei einer strengen Ermahnung und der bezeichnenden Aussage unseres Amtsleiters: (Zit.: Außerdem sind wir Freund und Helfer und es ist kurz vor Weihnachten gewesen). Was ich nicht wusste war, dass Frau v.d. Dijke zwischenzeitlich unseren Amtsleiter in Mainz angerufen und ihm gegenüber ihre Dankbarkeit für unsere Hilfe zum Ausdruck gebracht hatte.

Aber die Geschichte ging ja noch weiter. MS

„Annemieke“ lag ungefähr gegen 21:30 Uhr in St.Goar am Hafendamm und an Land gemeert. Ich kam mir richtig gut vor, dass ich das mit dem Anker absetzen, Voraus- und Laufdraht festmachen, Achterdraht usw. noch hingekriegt hatte. Meine schöne blaue Uniform war allerdings hin. Mein Kollege war mit dem WSP – Boot vorausgefahren und hatte die Drähte an Land angenommen.

Was soll ich sagen – wie ging's weiter? Ich zog mich anschließend auf der nahen Dienststelle um, packte Frau v.d. Dijke und die kleine Annemieke in meinen Privat-PKW und fuhr sie nach Boppard zu Herrn v.d. Dijke.

Irgendwie schafften wir Kollegen es alle gemeinsam in den nächsten drei Tagen, so lange musste Herr v.d. Dijke stationär behandelt werden, die Familie „zusammen zu halten“, d.h. hin und her zu kutschieren.

Das war an Weihnachten 1984. Weiter geht die Geschichte Mitte Dezember 1996.

Ich befand mich mit meinem Privat-PKW unterwegs in Duisburg. Ich hatte meine Tante Adelheid, die auf der Moltkestraße in Duisburg wohnte, nach Hause gefahren. Nachdem ich mich von ihr verabschiedet hatte stieg ich in mein Auto, setzte den Blinker links, schaute in den Rückspiegel und sogar über die Schulter zurück, sah keinen anderen Verkehrsteilnehmer in meiner Nähe und fuhr los. Urpötzlich, weiß der Teufel wo der herkam, tauchte an meiner linken, der Fahrerseite, ein schwarzer Schatten, ein Pkw auf, der heftig schleudern mit seinem rechten Heck meinen linken vorderen Kotflügel streifte; es gab ein wahrhaft hässliches Geräusch. Der schwarze Wagen kam etwa 5 – 10 m weiter quer zur Fahrbahn zum stehen und ich stand mit meinem Fzg. praktisch ebenfalls noch schräg, so als wollte ich gerade aus der Parklücke fahren, der Blinker war noch an. Fassungslos und einigermaßen froh ohne körperliche Blessuren weggekommen zu sein, stieg ich aus und betrachtete mir die (vorweihnachtliche) Beschädigung. Das erste was ich wahrnahm, während ich krampfhaft versuchte meine Gedanken zu ordnen, war, dass an meinem Fzg. bis auf ein paar böse Kratzer und einer großen Delle im linken Kotflügel offenbar kein größerer Schaden entstanden war, - jedenfalls nicht auf den ersten Blick.

Das zweite, was ich nun wahrnahm waren laute und ziemlich beleidigende Äußerungen in Bezug auf meine fahrerischen Qualitäten.

Zwei junge Männer, total schwarz gekleidet, waren aus dem schwarzen Fzg. welches mich gerammt hatte, (einem offensichtlich in die Jahre gekommenen Opel-Kadett) ausgestiegen, waren auf mich zugekommen, bauten sich drohend vor mir auf und schimpften: Dir hab'n se wohl ins Hirn gesch....., hast du deinen Führerschein sicher bei Karstadt gekauft oder beim

Lotto gewonnen? Du bist schuld, dass unser Schmuckstück am A..... ist.

Ich war und bin nicht so leicht einzuschüchtern und antwortete ziemlich heftig: Erstens haben wir nicht zusammen auf der Weide gestanden und Schweine gehütet, für sie immer noch Sie – klar, zweitens unterlassen sie ihre Beleidigungen, sonst können meine Duisburger Kollegen gleich noch 'ne Beleidigungsanzeige aufnehmen und drittens steht noch überhaupt nicht fest, wer hier was verschuldet hat und noch was, machen aus ihrem Schrotthaufen mal keinen Mercedes. Die Antwort der beiden fiel entsprechend aus: Auch noch frech werden, der Sack. Pass mal auf du Penner, wir haben einen Zeugen, der das alles gesehen hat und der schon die Polizei gerufen hat. Ist mir nur Recht, meinte ich, wegen der Kollegen und hielt selbst nach eventuellen Unfallzeugen Ausschau. Aber urplötzlich war die vorher normal belebte Moltkestraße frei von Passanten. Außer einem dritten ganz in schwarz gekleideten jungen Mann, der sich mit meinen Unfallgegnern angeregt unterhielt, entdeckte ich niemanden, der auf mich den Eindruck machte, als könnte er mir mit einer Unfallzeugenaussage helfen.

Auf der anderen Straßenseite öffnete sich kurz vor Eintreffen der Polizei eine Haustür und es traten drei Personen auf den Bürgersteig hinaus. Ein großer kräftiger Mann und offenbar seine Ehefrau sowie noch eine sehr junge Frau, wohl die Tochter. Normalerweise hätte ich in dieser konkreten Situation keinen Blick dafür gehabt, aber erstens suchte ich noch nach Zeugen und zweitens kamen mir die Leute da gegenüber, zumindest das Ehepaar recht bekannt vor. Ich wollte gerade herüber gehen um zu fragen ob sie vielleicht was gesehen hatten, als zu einem die Kollegen von der Duisburger Verkehrspoli-

zei eintrafen und zum anderen der Mann, der mir so bekannt vorkam, eine beschwichtigende Geste in meine Richtung mit der Hand machte und dann den Zeigefinger an den Mund legte. Der spinnt, dachte ich und wandte mich den nordrhein-westfälischen Kollegen zu. Es entwickelte sich eine rege Diskussion zwischen allen Beteiligten und den Beamten um die Schuldfrage zu klären, bis schließlich der eine Beamte mir gegenüber bemerkte: Was soll's, sie sind als Einbieger in den fließenden Verkehr in besonderer Weise verkehrssicherungs-pflichtig. Wenn es dabei zu einem Unfall kommt, tragen sie die volle Verantwortung. Meine Einlassung, dass der Fahrer des schwarzen Opel-Kadett viel zu schnell unterwegs und der Unfall bei langsamerer und angepassterer Fahrweise sicher zu vermeiden gewesen war, ließ der Kollege nicht gelten, zumal, wie er ziemlich laut (weil inzwischen auch ziemlich genervt) bemerkte, ich für meine Darstellung keine Zeugen hätte, wohl aber mein Unfallgegner für seine Darstellung. Doch!, Herr Wachtmeister! Tönte es jetzt vom Straßenrand: Wir drei, ein großer kräftiger Herr zeigte auf sich seine Frau und seine Tochter, haben gesehen, dass der Fahrer des schwarzen Opels von dem Mann, den er als Zeugen angibt, in dem Moment einen Wink bekommen hatte loszufahren, als dieser Herr, (gemeint war ich) gerade losfahren wollte. Auf dieses Zeichen hin schoss der Opel aus seiner Parklücke hier hinten und raste mit durchgehenden Reifen und sehr hoher Geschwindigkeit in Richtung des anfahrens Fahrzeuges ohne auch nur im Geringsten auf Abstand zu halten. Erst im letzten Moment riss der Fahrer des Opels das Steuer herum.

Einer der beiden Duisburger Kollegen ging auf die Familie zu und nahm deren Aussage

Tankmanagement aus einer Hand....

...vom Tank bis ins Steuerhaus!

Vom Füllstand



über

Druck und Temperatur



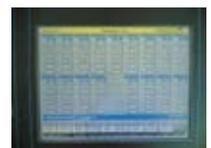
zur

Überwachung



und

Auswertung



Drei starke Partner für ein gemeinsames Ziel

FS Schiffstechnik
GmbH & Co. KG
Werftstraße 25
47053 Duisburg

++49-203/60367-0
++49-203/60967-16
E-Mail: fs-schiffstechnik@t-online.de
Internet: www.fs-schiffstechnik.de

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

Tel.: ++49-203/93273-0
Fax: ++49-203/93273-66
E-Mail: info@wi-du.de
Internet: www.wi-du.de



auf nicht ohne gleichzeitig die Personalien der beiden Opel-Insassen durch seine Leitstelle überprüfen zu lassen.

Ich mach's jetzt ganz kurz: Sowohl die beiden Fzg.-Insassen des Opel-Kadett als auch der (bestellte) Zeuge waren Mitglieder einer Bande, die sich auf fingierte und vorsätzlich herbeigeführte Autounfälle spezialisiert hatte. Was anschließend folgte, muss ich an dieser Stelle sicher nicht ausführlich schildern.

Dafür aber etwas anderes. Nachdem der Unfall, der Schaden und das weitere amtliche Prozedere abgewickelt und erledigt waren, wandte ich mich der mir so wohlgesonnenen Zeugenfamilie zu. Mir war sofort der leichte oder soll ich besser sagen der wohlbekannte Akzent aufgefallen, mit dem sie die Kollegen angesprochen hatten. Inzwischen wusste ich auch (mir war's wie Schuppen von den Augen gefallen) mit wem ich es zu tun hatte. Zu allem Überfluss war zwischendurch die junge Dame, das bildhübsche Töchterchen, auf mich zugekommen, hatte mich mit unwahrscheinlich blauen Augen, so klar und blau wie Bergseen, strahlend angelächelt (mir war weihnachtlich warm ums Herz geworden) und gesagt. Hallo Onkel WSP, ich bin Annemieke, die mit dem Teddy, weißt du noch?

Sie waren zu Besuch bei einer alten Bekannten in der Moltkestraße, diese wohnte schräg gegenüber von meiner Tante Adelheid, was bis zu diesem Zeitpunkt keiner wusste, was aber auch jetzt egal war. Jedenfalls blieben wir noch ein wenig zusammen und hatten einiges zu erzählen. Vor allem aber staunten und freuten wir uns über die seltsamen oder besser wundersamen Zufälle oder Begebenheiten im Leben von uns Menschen.

Und ganz nebenbei bemerkt, gesehen hatte dieses verhängnisvolle Geschehen jemand ganz anderes, (meine niederländischen Freunde waren erst später aus dem Haus gekommen), aber dieser seltsame Augenzeuge hatte es ihnen haarklein erzählt und sich dann aus dem Staub gemacht. Familie v.d. Dijke aber hatte sofort erkannt, wer da in Schwierigkeiten steckte und wartete zunächst das Geschehen ab (taktisch sehr klug) um dann im entscheidenden Moment mit ihrer Intervention für Klarheit zu sorgen.

Es hätte nicht der Weihnachtszeit bedurft, um mich anschließend, trotz dem was mir widerfahren war, mit einem sehr guten Gefühl und dem unbedingten Glauben an wundersame Zufälle nach Hause fahren zu lassen. Aber es war schon bezeichnend, dass sich dieses Geschehen beide Male um die Weihnachtszeit abspielte.

(*) Namen verändert, bei dem MS handelte es sich um ein ca. 900 t großes Fzg. unter NL-Flagge, schon lange im Hochofen verglüht, meine niederländischen Freunde leben heute auf den Kanaren, - worum ich sie beneide. ■

Die Kirche, die zu den Menschen kommt: Unterwegs mit der Flussschifferkirche im Hamburger Hafen

Binnenschiffer-Besuchsdienst wird durch Spenden finanziert

Von Sabine Homann

„Es ist gut, dass es Euch gibt“, sagt die junge Wasserschutzpolizistin, die zur Hafenfahrzeugkontrolle an Bord der alten Barkasse „Johann Hinrich Wichern“ kommt. Als sie hört, dass sich die Flussschifferkirche durch Spenden finanziert, leert sie spontan ihre Taschen und drückt Silvia Pöppel vom Förderverein der Kirche ihr Kleingeld in die Hand. „Mehr habe ich nicht dabei“, sagt sie bedauernd. „Ich hab' mit Kirche nichts am Hut, aber freue mich, wenn jemand kommt und nach mir fragt“, sagt der 21jährige Sebastian, Steuermann auf der Niedersachsen, die auf eine Ladung Kohle für das Kraftwerk in Wedel wartet. Auch Jan Markus Kroll, Partikulier der Aldebaran, freut sich über Äpfel, Zeitung und Schokolade.

An Bord der Binnenschiffe gibt es oft nur Konserven. Frisches Obst ist eine Ausnahme, denn die Zeit zum Einkaufen fehlt, selbst, wenn Frau und Kind mit an Bord sind. Der Hamburger Hafen ist zu weitläufig, der Weg zum nächsten Supermarkt kaum machbar in den kurzen Liegezeiten. Besonders hart trifft das Binnenschiffer aus Osteuropa, die wochen- und monatelang

an Bord sind. Sie freuen sich besonders über die vitaminreichen Äpfel und bekommen auch schon mal ein paar mehr in ihre Tüte. Auch die Zeitung ist willkommen, bringt sie doch Nachrichten aus der Heimat.

Die schwimmende Kirche der Flussschiffer liegt im Hamburger Binnenhafen, gegenüber der Speicherstadt. Das Gotteshaus samt Altar und Plätzen für 130 Gläubige ist im Laderaum eines ehemaligen Weserleichters eingerichtet. Neben der Kirche schwimmt ein Ponton für Kirchenbüro und Kirchencafé, aber auch für zahlreiche Barkassen, mit denen Touristen durch den Hafen fahren. Die alte, kleine Barkasse, die neben der Kirche liegt, kann leicht übersehen werden. Sie ist das Dienstfahrzeug der Kirche und benannt nach dem Theologen, der im 19. Jahrhundert die Idee von der Kirche auf dem Wasser hatte, denn schon damals konnten die Binnenschiffer oft nicht regelmäßig in die Kirche kommen. Dann müsse die Kirche zu den Menschen kommen, beschloss Wichern, und rief den Besuchsdienst ins Leben.

Zweimal in der Woche machen sich Ehrenamtliche mit der Barkasse auf den Weg in den



Kurze Verschnaufpause an Bord der Kirchenbarkasse: Anja van Eijdsen (zweite von rechts) mit Silvia Pöppel (ganz rechts) und den Schiffsführern Manfred Keller (links) und Henry Bahrs. Fotos: Sabine Homann

Hamburger Hafen, um die Binnenschiffer an ihrem Arbeitsplatz zu besuchen. Einen Fahrplan gibt es nicht, es werden die Häfen angefahren, wo Binnenschiffe liegen könnten. Eine Betreuung von Land ist in Hamburg kaum möglich, der Hafen ist zu weitläufig. „Das machen wir nur im Winter, bei Eisgang“, sagt Silvia Pöppel. Aber solche Tage sind gefürchtet, denn das heißt auch, dass die frühere Sekretärin über den Platz klettert, bis sie auch das letzte Schiff erreichte.

Im Steuerhaus der Barkasse steht der ehemalige Binnenschiffer Manfred Keller (68), während Henry Bahrs (65), der lange zur See fuhr und auf Ölplattformen arbeitete, als Festmacher dabei ist. „Ich bin hier hängen geblieben“, sagt er, befragt nach seiner Motivation. Sein Sohn heiratete auf der Flussschifferkirche. Dabei erfuhr Bahrs eher zufällig, dass für die Besuchsfahrt am nächsten Tag wegen Krankheit kein Schiffsführer zur Verfügung steht. „Ich sprang für eine Fahrt ein.“ Das war vor gut drei Jahren. So genau weiß er das nicht mehr.

Auch seine drei Mitstreiter, die wie er ehrenamtlich tätig sind, wissen nicht mehr so genau, wenn sie eigentlich mit dem Besuchsdienst anfangen. Im Gegensatz zu den gestandenen Seebären Keller und Bahrs sind Silvia Pöppel und Rolf Nopau Landratten. „Ich kannte den Hafen nur von Hafenumfahrten“, gibt der 73jährige Nopau zu. Das hat sich inzwischen gründlich geändert. „Binnenschiffer haben in Hamburg keine Lobby, vor allem in Zeiten der Wirtschaftskrise wie jetzt“, beschreibt er seine Motivation, während die 62jährige Pöppel, die an der Elbe nahe Teufelsbrück aufwuchs, nur schlicht meint: „Ich mag die Leute“. Und das ist bei den Besuchsdiensten deutlich zu spüren. In diesem Jahr sind es allerdings deutlich weniger Schiffe, die besucht werden. Die Rezession trifft auch die Binnenschifffahrt. „Im letzten Jahr besuchten wir etwa doppelt so viele Schiffe wie in diesem Jahr“, überlegt Nopau, der auch das Bordbuch führt.

2007 trennt sich die Nordelbische Evangelisch-Lutherische Kirche von der Flussschifferkirche. Gründe waren die fehlenden Finanzen, aber auch der Umstand, dass Pastor und Küster, der gleichzeitig auch Schiffsführer war, in Rente gingen. Jetzt springt der Förderverein in die Bresche, übernimmt die finanzielle und inhaltliche Verantwortung für das Projekt. Ein Team ehrenamtlich arbeitender Pastoren und Diakone sorgt dafür, dass Gottesdienste, Taufen und Trauungen an Bord der schwimmenden Kirche stattfinden können, und andere Ehrenamtliche übernehmen den Besuchsdienst. Zu erkennen sind sie an dem hölzernen Anker-

kreuz, das sie an einem Lederband um den Hals tragen.

Rheinvorlandstraße 10
D-68159 Mannheim
Fon: +49 (0)6 21 / 12 34-7 77
Fax: +49 (0)6 21 / 12 34-7 99
E-Mail: info@rhein-mosel-transport.de
Internet: www.rhein-mosel-transport.de



RHEIN - MOSEL - TRANSPORT GMBH

- Nationale und internationale Transporte von Gütern aller Art zu Wasser
- Speditionelle Leistungen aller Art
- Entwicklung logistischer Gesamtkonzepte

RHEIN MOSEL TRANSPORT GMBH

Unterstützt wird die Flussschifferkirche unter anderem von der Bruder- und Schwesternschaft des Rauhen Hauses, einer Stiftung, die 1832 von Wichern gegründet wurde. Zur Schwesternschaft gehört beispielsweise auch Anja van Eijdsden, Betriebsingenieurin bei der Hamburger Werft Blohm und Voss. „Sie hat unser Schiff gerettet“, verkünden Manfred Keller und Henry Bahrs, und Bahrs setzt hinzu: „Die Frau ist ihr Gewicht in Gold und Diamanten wert!“

So viel Lob macht die junge Frau verlegen, ist aber angebracht: Van Eijdsden sorgte dafür, dass im letzten Jahr Motor und Getriebe überholt wurden und die Kirchenbarkasse einen ordentlichen Tisch zum Packen der Beutel für die Flussschiffer bekam. Sie sorgte auch dafür, dass der Ponton mit dem Kirchenbüro in Ordnung ist, und auch das große Metallschild, das seit diesem Jahr jeden, der mit der Hochbahn am Binnenhafen vorbei fährt, auf die Kirche aufmerksam macht, entstand durch ihre Initiative. Jetzt in der Vorweihnachtszeit spendet die 36jährige Schokoladen-Nikoläuse, Weihnachtskekse und andere Leckereien, damit auch die Binnenschiffer einen Weihnachtsgruß bekommen. Und wenn ihr die Arbeit Zeit lässt, predigt sie in der Kirche oder schlüpft in ein Weihnachtsmannkostüm, um Kinder zu beschenken. Gold und Diamanten würde sie vermutlich der Kirche spenden – so, wie die anderen Ehrenamtlichen, die sich mit voller Kraft für die Flussschifferkirche engagieren und sich freuen, wenn ihre Arbeit mit Spenden unterstützt wird (Spendenkonto: Kto-Nr: 1238/150922, BLZ: 200 505 50 bei der Hamburger Sparkasse). ■



Flussschifferkirche und Kirchenbarkasse im Binnenhafen gegenüber der Hamburger Speicherstadt.

In schwierigen Zeiten ist die Schifferseelsorge nötiger denn je. Aber die Kassen der Kirchen werden knapper. Da zählt jede Spende.

Wo die Kirche nicht im Dorf bleibt ...

Von Petra Grünendahl

„Wenn die Menschen nicht in die Kirche zu den Menschen gehen“, lautete der Leitspruch von Johann Hinrich Wichern, der 1870 die evangelische Schiffermission gründete. Diesen Leitspruch hat sich Pfarrer Frank Wessel (45), seit 16 Jahren Leiter des evangelischen Binnenschifferdienstes in Duisburg, zu eigen gemacht. Denn zu den Schiffern führt der Weg nur mit einem schwimmenden Gemeindezentrum über das Wasser. Im Verband der Ev. Binnenschiffergemeinden in Deutschland sind 28 Stationen Mitglied, jedoch wird nur noch an sechs Standorten aktive Schifferseelsorge betrieben. Die 1898 gegründete Station in Duisburg ist eine davon.

Für die evangelische Kirche betreut der Binnenschifferdienst Duisburg sowohl die Binnenschiffer im Einzugsgebiet der Rheinischen Landeskirche als auch die Seeschiffer aus aller Herren Länder, die im südlichsten Seehafen Deutschlands in Duisburg-Ruhrort landen. Rund 700 Kilometer Wasserstraßen auf dem Rhein von der holländischen Grenze bis runter nach Koblenz und über die Mosel ins Saarland im Süden sowie die Ruhr, der Rhein-Herne-Kanal und der Weser-Datteln-Kanal nach Westen fallen in den Zuständigkeitsbereich der Duisburger. Überwiegend sind sie aber auf Tagestouren zwischen Wesel und Düsseldorf-Neuss unterwegs, auch wenn das Kirchenschiff schon fast alle Wasserstraßen in Deutschland und Holland bereist hat. Für längere Aufenthalte weiter entfernt dient das Schiff der Besatzung auch als vorübergehende Wohnstätte.

Standbein und Spielbein

Zur Duisburger Binnenschiffergemeinde an der Dammstraße 1b im Duisburger Stadtteil Hom-

berg gehören neben dem Gemeindehaus auch das Schulschiff Rhein sowie das Kirchenschiff, das den Namen Johann Hinrich Wichern trägt. Wessel hat drei hauptamtliche Mitarbeiter in seinem Team, dazu kommen zur Zeit drei Zivis und ein Mitarbeiter im sozialen Jahr, zwei Schiffsführer sowie ein Hausmeister und Reinigungskräfte. Von den vier hauptamtlichen Mitarbeitern der Schiffergemeinde kümmert sich Frank Wessel schwerpunktmäßig um die Leitung der Einrichtung, um Trauungen und Taufen sowie den evangelischen Religionsunterricht im nahe gelegenen Schiffer-Berufskolleg. Dietger Lerch ist ebenfalls Pfarrer. Seine Aufgabe ist die Betreuung der Senioren und Ruheständler sowie der Hausbewohner an der Dammstraße. Gitta Samkos Schwerpunkt liegt in der Seeschifffahrt und Andrea Kürbis betreut die Schifferjugend auf dem Schulschiff und im Schifferkolleg. Gemeindehaus und Schulschiff sind – so Wessel – das „Standbein der Seelsorge“. Anlaufstelle für Gläubige und Kirchengruppen (z. B. als Treffpunkt für die Frauen in der Binnenschifffahrt), Unterbringung und auch Postadresse für Schiffer, die kein anderes Zuhause an Land haben. Über der Cafeteria im Erdgeschoss befinden sich 18 möblierte Zimmer für ehemalige Schiffer, die nirgendwo anders unterkommen (können) und vier Gästezimmer für die kurzfristige Unterbringung von

hilfebedürftigen Schiffern und Seeleuten. Das Kirchenschiff ist das „Spielbein“: Mit ihm begibt sich die Kirche aktiv zu den Gläubigen und zu Menschen, die Hilfe brauchen. Zwei pensionierte Schiffer übernehmen wöchentlich im Wechsel das Steuer, ein Zivi und ein hauptamtlicher Mitarbeiter vervollständigen jeweils das Team, das in wechselnder Besetzung an drei bis vier Tagen die Woche auf den Wasserstraßen unterwegs ist zu den Schiffern. Schwerpunkte der Arbeit sind die tatkräftige Hilfe (Diakonie) für Schiffer und deren Familien sowie die Seelsorge. 1980 wurde das aktuelle Kirchenschiff in Betrieb genommen. Damit pflegt man den Kontakt zu Schiffern und Schutzkräften in der Schifffahrt, die man aus der langjährigen Arbeit gut kennt. „Wasser ist das uns verbindende Element“, so der Schiffsfahrer-Pfarrer. Das Schulschiff Rhein liegt im Rheinaußenhafen in Homberg gegenüber dem Gemeindehaus fest vor Anker. Es beherbergt die Auszubildenden des Schiffer-Berufskollegs, die aus ganz Deutschland, Österreich und der Schweiz hier ihren Beruf lernen. Für jeweils 12 bis 14 Wochen am Stück sind sie mehrfach während ihrer dreijährigen Lehrzeit für den Berufsschul-Blockunterricht in Duisburg-Homberg zu Gast. In der Schiffergemeinde haben sie einen Anlaufpunkt, an dem sie ihre Freizeit verbringen und Ansprechpartner finden können.



Foto: Evangelischer Binnenschifferdienst Duisburg

Das Schiff der evangelischen Binnenschifferseelsorge: „Johann Wichern“

Helfen, wo's Not tut

„Wir leisten tatkräftige Hilfe. Wir sind da, wo wir gebraucht werden“, erklärt Wessel. Hilfen sind überwiegend praktischer Natur (Diakonie), gefragt ist aber auch immer wieder die Seelsorge. Trauungen und Taufen an Bord des Kirchenschiffes festigen das Band der Kirche zu den Schiffen und Seeleuten.

Angegliedert ist der Binnenschifferdienst in Homberg an die Evangelischen Kirche Duisburg. Finanziert wird die Arbeit größtenteils von der Evangelischen Kirche im Rheinland.

Weitere Geldquellen sind Spenden (auch aus dem Schiffergewerbe) und Kollekten – einmal im Jahr geht landesweit die Kollekte aus den Gottesdiensten im Rheinland an die Einrichtung – sowie eigene Erträge aus Vermietung und Ca-

feteria-Einnahmen. „Wir freuen uns über jede Spende“, sagt Wessel, der in seiner Schiffergemeinde bis 2012 50 Prozent seiner Ausgaben (von 2008) einsparen muss. Reduzieren lässt sich aber nicht die anfallende Arbeit – und die ist nötiger denn je! „Ich weiß noch nicht wie, aber das kriegen wir hin“, meint er im Brustton der Überzeugung.

Christliche Kirchen arbeiten zusammen

Einträchtig liegen sie nebeneinander in der Halle im Oberwasser der Schleuse Meiderich:

das Kirchenschiff Johann Hinrich Wichern der evangelischen Schifferseelsorge und die St. Nikolaus der katholischen Schifferseelsorge. Generalpräses Werner Paquet betreut die Schiffer für die katholische Kirche. Er ist Kaplan der Gemeinde St. Maximilian in Duisburg-Ruhrort/Laar und gibt katholischen Religionsunterricht an der Schifferschule. Die Ruhrorter Gemeinde war 1845 gegründet worden für die Seelsorge in Duisburg und in den Häfen. Die katholische Schifferseelsorge ist hier in der Gründungskunde verankert.

Ev. Binnenschifferdienst
Pfarrer Frank Wessel
Dammstr. 1b, 47198 Duisburg-Homberg
Telefon 02066 / 9918-0
www.seemannsmission.org
Spendenkonto 1010101014
KD-Bank Duisburg, BLZ 350 601 90

Kath. Schifferseelsorge
Generalpräses Werner Paquet
Telefon 0203 / 82973 oder 82405
St. Maximilian Ruhrort/Laar
Fabrikstr. 16, 47119 Duisburg
Spendenkonto 7135240020
Rhein-Ruhr-Bank, BLZ 350 603 86

In der Schifferseelsorge betreuen der 67-jährige Duisburger und ein Diakon in Mannheim Schiffer in ganz Deutschland. Mit der St. Nikolaus, am 6. Dezember 1964 als Kirchenschiff geweiht, war Paquet regelmäßig in den Duisburger Häfen, auf den Schifffahrtskanälen bis Essen, in Krefeld sowie zum Kanalfest in Datteln und zur Schiffsprozession im hessischen Assmannshausen unterwegs. Die St. Nikolaus ist zwar etwas größer als die Wichern, aber älter und deutlich schwächer motorisiert. Das schränkt die Reichweite natürlich etwas ein.

Paquets hauptberuflicher Schiffer wurde Anfang Dezember pensioniert. Jetzt liegt die St. Nikolaus im kirchlichen Ruhestand in der Werft, sie soll verkauft werden. Ein neues Kirchenschiff wird es für die katholische Kirche nicht mehr geben. Trauungen und Taufen (die Sakramente) sind dann nur noch in den Kirchen an Land möglich. Die katholische Bischofskonferenz hatte schon vor Jahren die Finanzierung eingestellt. Unterhalten wurde das Schiff zuletzt vom Bistum Essen, das auch den Schiffsführer und Paquets Gehalt bezahlt hat. Das Bistum

sucht einen Nachfolger (ein Geistlicher oder ein Pastoralreferent), denn Paquet würde sich gerne in den wohlverdienten (Un-)Ruhestand verabschieden. „Es ist schön, wenn man noch gebraucht wird“, so Paquet, der auch nach seinem Ausscheiden aus der aktiven Seelsorge

immer noch Aufgaben genug hat. Getragen wird die katholische Schifferseelsorge außer vom Bistum Essen von den katholischen Schiffervereinen sowie – zu einem nicht unerheblichen Anteil – vom Schiffergewerbe, also durch Spenden. Ohne sie wäre auch die katholische Schifferseelsorge nicht möglich.

Partnerschaftlich läuft die Zusammenarbeit der beiden Kirchen in der Schifferseelsorge. Es gibt Gedankenspiele, dass Paquet und sein Nachfolger künftig auch auf der Wichern mitfahren, um an die teilweise nur über die Anleger erreichbaren Schifferplätze zu kommen. Ansonsten geht er halt zu Fuß, fährt mit dem Fahrrad und steigt für die weiteren Wege auf das Auto oder die Bahn um. Allen Widrigkeiten zum Trotz soll es auch in der katholischen Schifferseelsorge weitergehen.

In schwierigen Zeiten ist die Schifferseelsorge nötiger denn je. Aber die Kassen der Kirchen werden knapper. Da zählt jede Spende, um die Arbeit der Seelsorger und Diakone am Laufen zu halten. ■



Das Foto ist dem duisport-Magazin 4/2007 entnommen.

Das Schiff der katholischen Binnenschifferseelsorge: „St. Nikolaus“

Arbeiten zur Modernisierung der Binnenschifffahrt sollen fortgesetzt werden

ZKR will administrative Hemmnisse abbauen

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 3. Dezember 2009 ihre Herbstplenartagung abgehalten. Diese Tagung bot der scheidenden deutschen Präsidentschaft die Gelegenheit, über die vergangenen zwei Jahre Bilanz zu ziehen. Gleichzeitig stellte die künftige belgische Präsidentschaft ihre wichtigsten Zielsetzungen vor. Des Weiteren wurden die Arbeitsprogramme der verschiedenen Ausschüsse für den Zeitraum 2010-2011 verabschiedet.

Im Rahmen dieser Arbeitsprogramme und der darin enthaltenen Prioritäten hat sich die ZKR das Ziel gesetzt, ihre Arbeiten zur Modernisierung der Binnenschifffahrt fortzusetzen. So möchte sie den Abbau der administrativen Hemmnisse durch die Neuordnung der Verordnungen (Rationalisierung der Verfahren zum Erwerb von Streckenkenntnissen, Harmonisierung der Vorschriften usw.), den Rückgriff auf neue Technologien (digitaler Fahrtenschreiber, Fahr Simulator, RIS usw.), die Überarbeitung und Vereinfachung der technischen Vorschriften (elektrische Einrichtungen, Anforderungen an die Sicht, Festigkeit usw.) und die Stärkung der ökologischen Dimension der Binnenschifffahrt (CO₂-Emissionen, Anforderungen an Bordkläranlagen auf Fahrgastschiffen, Abfallmanagement, Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen, Lärminderung usw.) vorantreiben.

Neue Präsidentschaft der ZKR

Geert van Keer, Leiter der belgischen Delegation, wird ab dem 1. Januar 2010 zwei Jahre lang die Präsidentschaft der ZKR übernehmen. Geert van Keer (62) ist Doktor der Rechtswissenschaften. Seit 1974 ist er im belgischen Außenministerium tätig, wo er zum Adviseur-generaal befördert wurde. Von 1996 bis 2004 war er Rechtsberater bei der Ständigen Vertretung Belgiens bei der Europäischen Union. Seit 2004 ist er für die auswärtigen Angelegenheiten Belgiens in Bezug auf den BENELUX und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Deutschland und Frankreich zuständig. Seit 2008 ist er Leiter der belgischen Delegation bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

Bei der Plenartagung stellte er die wichtigsten Zielsetzungen der Präsidentschaft vor. Diese sehen u. a. die Teilnahme der ZKR an verschiedenen, die Binnenschifffahrt betreffenden Ereignissen in Belgien vor, wie z. B. der Vorstellung des derzeit erarbeiteten Dokuments ISGINTT (bezüglich der Koordinierung der Schnittstellen Schiff/Land).

Weiterhin wird die belgische Präsidentschaft dafür Sorge tragen, dass die aus dem Kongress in Bonn vom Juni 2009 zum Thema „Rheinschifffahrt und Klimawandel“ resultierenden Ansätze weiterverfolgt und näher definiert werden. Zudem wird sie die Arbeiten zur Harmonisierung der Verordnungen auf europäischer Ebene vorantreiben und die Anstrengungen der ZKR zur Modernisierung der Binnenschifffahrt unterstützen. Schließlich wird sie bestrebt sein, die Kooperations-tätigkeiten mit der Europäischen Union zu verstärken.

Wirtschaftliche Lage der Rhein- und Binnenschifffahrt

Ende des zweiten Halbjahres 2009 stand die Binnenschifffahrt noch voll und ganz unter dem Einfluss der Wirtschaftskrise, was einen 20 %-igen Rückgang der Beförderungsnachfrage zur Folge hatte. Die Zunahme der Tätigkeit in den Seehäfen und der Beförderung bestimmter Güter scheint jedoch darauf hinzudeuten, dass der Tiefpunkt der Krise im Laufe des Sommers erreicht wurde. Die Experten gehen allerdings nicht von einer schnellen und starken Erholung der Beförderungsnachfrage aus, sondern vielmehr von einem schrittweisen, mehrere Jahre dauernden Weg aus der Krise.

Die Situation ist für die Binnenschifffahrt umso schwieriger, als sich insbesondere einige Einzelbetreiber in der Trockenschifffahrt in einer sehr prekären Lage befinden. Ohne eine entsprechende Unterstützung durch die Banken besteht die Gefahr der Auslösung einer Konkurrentenspirale. Was in dieser Situation erschwerend hinzukommt, ist die Dauer der Krise. Viele Schiffsbetreiber haben nämlich nicht genügend Kapital, um ihre Tätigkeit unter defizitären Bedingungen noch lange aufrecht zu erhalten.

Das hier gezeichnete allgemeine Bild weist je nach Beförderungsart, Gebiet und individu-

ellem Umstand Nuancen auf. Der Wert der beförderten Agrarerzeugnisse ist im Vergleich zu den letzten Jahren aufgrund guter Ernten gestiegen. Aufgrund des niedrigen Wasserstands blieb das Frachtniveau im Herbst stabil.

In der Tankschifffahrt wies die Entwicklung während des ersten Halbjahres 2009 starke Kontraste auf. Während die Beförderungsnachfrage bei chemischen Erzeugnissen aufgrund der allgemeinen Wirtschaftslage ähnlich wie in den meisten Sektoren der Trockenschifffahrt rückläufig war, entwickelten sich die Beförderungen im Erdölsektor, unabhängig von der allgemeinen Konjunktur, günstiger. Viele Schiffe, die vor der Krise bestellt worden waren, wurden 2009 in Betrieb genommen. Dabei handelte es sich im Allgemeinen um große Schiffe. Dieses Phänomen wirkte sich auf das Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage negativ aus.

Umsetzung der Härteklausel im Rahmen der Wirtschaftskrise

Auf Wunsch des Gewerbes und in dem Bestreben, die finanzielle Belastung der Binnenschifffahrtsunternehmen während der Krise zu begrenzen, hat die ZKR ein vereinfachtes Verfahren zur Anwen-



Der Sitz der ZKR in Straßburg.

derung der in den technischen Vorschriften für Binnenschiffe enthaltenen Härteklausele eingeführt.

Die Plenartagung der Zentralkommission nahm Kenntnis von einer Empfehlung ihres Untersuchungsausschusses zur Umsetzung des § 24.04 Nummer 4 der Rheinschiffuntersuchungsordnung. Die darin enthaltene Bestimmung sieht vor, dass von der Erfüllung bestimmter technischer Vorschriften abgesehen werden kann, wenn diese unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen würden. Auf Schiffe, die bereits in Betrieb sind und an die neuen Anforderungen angepasst werden müssen, können die zuständigen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten die Härteklausele ohne individuelle Genehmigung durch die ZKR anwenden, wenn sich ein Unternehmen in einer schwierigen wirtschaftlichen Lage befindet und die Anpassung an technische Vorschriften Investitionen von mehr als 2500 Euro erfordern würde. Das Unternehmen kann die Anpassung in diesem Fall bis zur nächsten Untersuchung des Schiffes verschieben. Mit

dieser Maßnahme trägt die ZKR wesentlich dazu bei, die Folgen der derzeitigen wirtschaftlichen Lage abzuschwächen.

Ungarn und ZKR vertiefen Zusammenarbeit

In dem Bestreben, für Gewerbetreibende den Zugang zum Rheinschiffmarkt

zu erleichtern, hat die Zentralkommission unter der zusätzlichen Auflage des Erwerbs von Streckenkenntnissen für den Rhein die Gültigkeit des ungarischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt und die ungarischen Schiffsführerzeugnisse A und B auf dem Rhein anerkannt.

In Kürze werden der Generalsekretär der ZKR und der ungarische Minister für Verkehr, Kommunikation und Energie eine Verwaltungsvereinbarung zur Festlegung der Modalitäten der Zusammenarbeit zwischen den ungarischen Behörden und der ZKR unterzeichnen.

Vor den ungarischen Zeugnissen wurden bereits die Zeugnisse Belgiens, der Niederlande, Deutschlands, Rumäniens und der Tschechischen Republik anerkannt. Weitere Staaten haben Anerkennungsanträge gestellt, die im Laufe des Jahres 2010 behandelt werden sollen. Auch die Arbeiten zur Anerkennung der Schifferdienstbücher werden weitergeführt.

Beförderung von MTBE/ETBE auf dem Rhein

Die Beförderung von MTBE/ETBE, die zur Verbesserung der Klopfestigkeit von Ottokraftstoffen eingesetzt werden, hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

Dieser Umstand rechtfertigt die Einführung strengerer Verfahren für das Laden, Löschen und Reinigen von Ladetanks im Bereich der Binnenschifffahrt.

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt unterstützte daher die Erarbeitung eines „Code

of Best Practice“ durch den Verband der Erzeuger von MTBE/ETBE für diesen Bereich. Von diesem Leitfaden, dessen Anwendung sie den betreffenden Gewerbetreibenden nachdrücklich empfiehlt, konnte sie heute Kenntnis nehmen.

Regelmäßige Untersuchungen des Rheinwassers zeigen bereits heute erste Ergebnisse einer Politik, die auf die Vermeidung solcher Verschmutzungen abzielt. Der Leitfaden ist eines der Werkzeuge dieser Politik.

Internationales Alarm- und Kommunikationsverfahren

Auch wenn länger als 12 Stunden andauernde Behinderungen der Schifffahrt auf dem Rhein extrem selten sind, können sie, wie der Unfall bei Köln im Jahr 2007 gezeigt hat, nicht völlig ausgeschlossen werden.

Um die Kommunikationsverfahren insbesondere auf internationaler Ebene zu verbessern, hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zusätzliche Leitlinien erlassen, welche die zuständigen nationalen Behörden der Rheinfestaaten in ihre eigenen Verfahren integrieren können. Die Zentralkommission geht davon aus, dass dadurch auch die Meldung von Ereignissen an die betroffenen Gewerbetreibenden verbessert wird.

Ablösung des ADNR durch das ADN

Die ZKR hat beschlossen, dass auf dem Rhein künftig anstelle des ADNR die dem europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) als Anlage beigefügte Verordnung gelten wird.

Die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen in Europa wie auch – mit der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals – im Bereich der Binnenschifffahrt veranlassten 1995 die ZKR auf Initiative Deutschlands dazu, dem Binnenverkehrsausschuss der UN-ECE die Gründung einer internationalen Arbeitsgruppe vorzuschlagen und diese mit der Erarbeitung eines harmonisierten europäischen Übereinkommens über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen zu beauftragen.

Der Binnenverkehrsausschuss billigte diesen Vorschlag und die Arbeiten der einberufenen internationalen Arbeitsgruppe führten zur Unterzeichnung des ADN-Übereinkommens am 26. Mai 2000. Dieses Übereinkommen trat am 29. Februar 2008 in Kraft. Von 2000 bis 2009 wurde die dem Übereinkommen als Anlage beigefügte Verordnung aktualisiert und dem ADNR angeglichen. Die aktualisierte ADN-Verordnung trat am 28. Februar 2009 in Kraft.

Die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 erklärt ihrerseits die ADN-Verordnung für die gemeinschaftliche Beförderung auf Binnenwasserstraßen spätestens am 30. Juni 2011 für verbindlich.

Angesichts dieser Entwicklung beschloss die ZKR, dass die ADN-Verordnung mit Wirkung vom 1. Januar 2011 unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Mannheimer Akte auf dem Rhein gelten wird und ihre ADNR-Verordnung zum selben Zeitpunkt aufgehoben wird. Der von ihr gefasste Beschluss sieht dazu verschiedene Anpassungsmaßnahmen vor. ■



Foto: ZKR Archiv

Ford erweitert sein umweltfreundliches Transportnetz für Neufahrzeuge

Ford Transit Connect „schwimmen“ auf der Donau bis nach Kelheim

Über die Donau kommen seit heute (30. November 2009) die ersten Ford Transit Connect nach Deutschland. Die leichten Nutzfahrzeuge werden im Ford-Werk in Craiova/Rumänien produziert und über den Verladehafen Budapest ins bayrische Kelheim verschifft. Damit baut Ford seine führende Position unter allen Automobilherstellern beim Fahrzeugtransport von Neuwagen mit Autoschiffen in Europa weiter aus.

Die Binnenschiffe "Heilbronn" und "Kelheim" der Bremer BLG CarShipping können jeweils 220 Ford Transit Connect aufnehmen. BLG CarShipping tritt als Logistikdienstleister für Ford auf. Von Kelheim werden die Neuwagen per Lkw direkt zu den Ford-Vertriebspartnern in Deutschland weitertransportiert.

Langfristig planen die Logistikexperten von Ford in Köln bei der Verschiffung über die Donau ein jährliches Transportaufkommen von bis zu 6.000 Transit Connect für die Absatzmärkte Deutschland, Großbritannien und Skandinavien. Das neue Transportkonzept entstand auf Grund gemeinsamer Überlegungen der Ford-Logistikexperten in Köln-Niehl und BLG CarShipping.

Ford hatte zuletzt im Februar 2007 sein umweltfreundliches Transportnetz mit Schiffen für die Auslieferung von Neuwagen ab Köln

um die Verbindung Köln-Wörth/bei Karlsruhe auf dem Rhein erweitert. Wöchentlich zwei Mal legen die Binnenschiffe "Dynamica" und "Vera" vom Ölhafen in Köln-Niehl mit Ford-Neuwagen ab. An Bord sind jeweils bis zu 180 Ford Fiesta und Ford Fusion.

Schon 1982 entwickelten die Transportexperten der Ford-Werke (Köln), der Reeder Interriijn B. V. (Rotterdam) und der Automobil-Logistiker E. H. Harms (Bremen) den ersten Autotransporter der europäischen Binnenschifffahrt. Sie ließen den Containerfrachter "Terra" zum so genannten RoRo-Schiff (Roll-on and Roll-off) umbauen. In enger Kooperation setzen die deutsch-niederländischen Unternehmen "Interriijn und E. H. Harms Automobil-Transporte GmbH & Co RoRo" mit der "Barco", "Ingona", "Kiruna", "Titan" und "Forenso" nach dem Vorbild der "Terra" seit 1983 weitere fünf Schwesterschiffe für Ford ein.

Als schwimmende Parkhäuser fassen die Schiffe zwischen 550 und 650 Fahrzeuge. Das entspricht mindestens drei Güterzügen oder – je nach Größe der Fahrzeuge – durchschnittlich 65 Lkw-Autotransportern. Die Ford Fiesta und Ford Fusion für Großbritannien "schwimmen" nonstop von Köln-Niehl in 24 Stunden auf Rhein und Waal, Hollands Diep und die Oosterschelde bis Vlissingen und werden dort auf Hochsee-Schiffe mit dem Zielhafen Dagenham, östlich von Lon-

don, in der Themse-Mündung umgeladen. Von Antwerpen reisen die Ford-Neufahrzeuge mit riesigen Hochsee-Autoschiffen zu Häfen ins Mittelmeer sowie nach Afrika und Asien. Pro Jahr werden zwischen Köln, Vlissingen und Antwerpen mehr als 130.000 Ford-Neufahrzeuge auf den Wasserstraßen transportiert.

Allein für die Ford Fiesta und Ford Fusion, die von Köln über Vlissingen/Niederlande auf den Wasserstraßen nach Großbritannien gelangen, sind nach den Berechnungen der Ford-Logistikexperten pro Jahr 220 Schiffseinsätze auf dem Rhein notwendig. Die Kapazität dieser Schiffsfahrten entspricht dem Volumen von 14.500 Lkw-Autotransporter-Ladungen. Durch die Verlagerung von der Straße auf die Wasserwege werden 3,3 Millionen Straßenkilometer und damit 1,1 Millionen Liter Dieseltreibstoff netto pro Jahr eingespart.

Schon Firmengründer Henry Ford I., der durch das Fließband den Automobilbau revolutionierte, ließ die Produktionsstätten möglichst an Wasserstraßen errichten. In Deutschland kamen beispielsweise schon in den 50er Jahren regelmäßig Rohkarossen von dem Spezialbetrieb Drauz, Heilbronn am Neckar (heute ThyssenKrupp Drauz Nothelfer GmbH), für den Transit-Vorläufer "FK 1000" über Neckar und Rhein nach Köln. ■



Die 700 Kilometer lange Fahrt Donau aufwärts bis nach Kelheim dauert drei Tage.

Vertrieb und Projektentwicklung verstärkt

Premicon ordnet Kompetenzen neu

Die Münchner Premicon AG ist mit Abstand Marktführer für geschlossene Flusskreuzfahrtschiffsfonds und begegnet den aktuellen Veränderungen am Kapitalmarkt mit einer hausinternen Neuregelung der Zuständigkeitsbereiche.



K. Hildebrand Mitte September wurde der Vorstand wieder auf drei Personen erweitert, nachdem sich Thomas Wirmer Anfang des Jahres in den Ruhestand zurückgezogen hatte. Dr. Jan Erbguth unterstützt im Vorstand jetzt Klaus Hildebrand und Alexander Nothegger.



Zugleich kommt es zu einer Neuregelung der Zuständigkeitsbereiche. Zum einen konzentriert sich Prokurist Daniel Begher als



J. Erbguth

A. Nothegger Leiter des Vertriebs ganz auf den Produktabsatz. Zum anderen übernimmt Harald Piper die Leitung der Fondskonzeption. „Die Maßnahmen zur Neuverteilung der Aufgaben greifen ineinander und helfen uns bei der Stärkung unserer

Marktposition, indem wir in Zukunft noch attraktivere Fondsprojekte effizienter platzieren können“, begründet Vorstand Klaus Hildebrand die Neuerung.

Der Münchner Finanzdienstleister Premicon AG hat seit seiner Gründung 17 Fonds (davon 14 Schiffsfonds) mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 514 Millionen Euro und einem Eigenkapitalvolumen von 228 Millionen Euro am Markt platziert.



H. Piper

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit liegt im Bereich Flusskreuzschifffahrt.

Die Tradition des Kreuzfahrtveranstalters Transocean Tours wird nach Übernahme der Geschäfte fortgeführt

Premicon AG gründet Transocean-Kreuzfahrten

Am 1. Dezember 2009 nahm die Transocean Kreuzfahrten GmbH & Co. KG ihre Geschäftstätigkeit auf und sorgt ab sofort für die nahtlose Fortsetzung der Reiseveranstalterleistungen der Bremer Transocean Tours Touristik GmbH. Dabei wird sich die neue Premicon-Tochter künftig in die Bereiche Fluss- und Hochseekreuzfahrt gliedern. Entscheidend für alle Kunden und Partner: Durch die Veränderungen im Unternehmen entstehen keinerlei Einschränkungen bei Kreuzfahrtbuchungen und Service auf den bekannten Transocean-Schiffen.

Reiseveranstalter mit Rückenwind

Mit der Aufnahme ihrer Geschäfte zum Dezember 2009 begibt sich die Transocean Kreuzfahrten GmbH & Co. KG insbesondere als Reiseveranstalter auf Erfolgskurs. Sämtliche Transocean-Touren können wie gewohnt nach Katalog gebucht werden, während die Reisen auf den hochwertigen und modernen Flussschiffen nach wie vor puren Reiseerlebnis bieten. Als Geschäftsführer konnte der erfahrene Kreuzfahrt-Experte Norbert Becker, langjähriger Finanzchef und Geschäftsführer der Peter Deilmann Reederei, gewonnen werden. Er wird künftig Kompetenzen im Unternehmen bündeln und so Synergien schaffen. Und das besonders auch im Bereich der Flussreisen:

Dieses Segment soll in enger Zusammenarbeit mit der Premicon-Tochter Premicon Line weiter verstärkt und ausgebaut werden. „Wir werden die im Unternehmen vorhandenen Synergien nutzen und so den Geschäften zusätzlichen Rückenwind verleihen“, freut sich Norbert Becker. Schwerpunkt in den kommenden Monaten wird es sein, das Vertrauen bei Partnern und Endkunden zu bestätigen und weiter zu stärken.

Zudem wird es Optimierungen an der Flotte geben: Neu im Programm auf der Donau wird die MS/Mozart sein, auf der Rhône die MS/Maribelle. Die Swiss Corona wird ab 2010 nicht mehr zur Flotte gehören und durch die TC/Bellevue auf dem Rhein ersetzt. Das Angebot der Flussreisen reicht somit vom Drei-Sterne-Standard bis zur absoluten Luxusklasse.

Stabiles Wachstum erwartet

Nach einer Konsolidierungsphase rechnet die

Premicon AG mit einer gesunden und profitablen Unternehmensentwicklung der Transocean Kreuzfahrten GmbH & Co. KG. Alexander Nothegger, Vorstand der Premicon AG: „Wir setzen nicht zuletzt auf deutliche Synergieeffekte: Die Premicon ist ein breit aufgestellter Branchen-Spezialist mit besonderem Know-how im Bereich Flusskreuzfahrt-Fonds. Transocean hat sich in Deutschland als serviceorientierter Anbieter von exklusiven Schiffsreisen einen Namen gemacht. Ideale Voraussetzungen also, die ein solides Fundament für eine gewinnträchtige Zukunft legen.“

Davon profitieren nicht zuletzt auch die Anleger von Fluss- und Hochseeschiffsfonds der Premicon: Die neue Transocean wird weiterhin



als Charterer tätig sein und somit die positive Wertentwicklung der Fonds sichern.

MS/Astor: ab 2010 renditestark um die Welt

Das Hochseekreuzfahrtschiff MS/Astor, dessen Eigner die Premicon über einen geschlossenen Fonds ist, steht seit langem für erstklassige Kreuzfahrt-Kultur. Hier übernimmt Transocean Kreuzfahrten ab sofort die Charter und auch das Schiffsmanagement wird nach Bremen verlegt, denn nur mit einem Schiffsbetrieb in Deutschland kann die Premicon ihren Anlegern eine Gewinnermittlung nach der günstigen Tonnagesteuer ermöglichen.

Derzeit wird die MS/Astor, deren Fonds neu aufgelegt wurde, auf der Lloyd-Werft einer umfangreichen Modernisierung unterzogen und somit auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Doch schon jetzt können Kreuzfahrten an Bord des exklusiven Schiffes regulär für das kommende Jahr gebucht werden.

„Interessierte Fondsanleger dürfen sich darauf verlassen: Ab 2010 fährt die MS/Astor nicht nur mit voller Kraft, sondern auch mit attraktiver Rendite um die Welt.“, versichert Premicon-Chef Klaus Hildebrand. ■

Untersuchung der Deutsch-Niederländischen Handelskammer: 84 Ansiedlungen in der NRW-Landeshauptstadt

Düsseldorf Nummer 1 für niederländische Investoren

Düsseldorf ist auch 2009 die beliebteste deutsche Stadt für niederländische Investoren geblieben. Mit 84 Ansiedlungen belegt die NRW-Landeshauptstadt Platz eins vor Frankfurt am Main (67) und Hamburg (59). Damit hat sich auf den ersten drei Positionen nichts geändert, wenngleich Frankfurt seinen Abstand vor Hamburg vergrößern konnte. Im vergangenen Jahr hatten beide Städte noch gleichauf bei 60 Niederlassungen gelegen. Auf den weiteren Rängen folgen Berlin (48), Köln (46), Essen (46), München (41), Bremen (34), Duisburg (32) und Neuss (25).

Dies folgt aus einer Untersuchung der Deutsch-Niederländischen Handelskammer (DNHK), die von der Rabobank, KPMG und Delta Lloyd unterstützt wurde. „Der Trend niederländischer

Investoren zu deutschen Großstädten bleibt ungebrochen“, kommentiert DNHK-Geschäftsführer Axel Gerberding. „Auch Nordrhein-Westfalen liegt als Bundesland weiterhin an der Spitze und kann seinen Vorsprung sogar ausbauen.“ Dort sind 747 der insgesamt 1.769 niederländischen Tochterunternehmen in Deutschland angesiedelt. 2008 ermittelte die Handelskammer für NRW noch 576 niederländische ‚Töchter‘.

Auch Hessen als Zweitplatzierte (182) und Bayern (144) schneiden gut ab. Deutlich gesunken ist dagegen die Zahl der niederländischen Tochterbetriebe in Niedersachsen, nämlich von 145 auf 129. „Die Ursachen hierfür sind noch zu ermitteln, könnten aber mit einer weiteren Fokussierung auf die Zentren im Westen und



DBHK-Geschäftsführer Axel Gerberding

tatsächlich gestiegen sind. Die Untersuchung ist eher eine Präzisierung des Vorgängers, die ein umfassenderes Bild über den Sachstand angibt“, so Gerberding.

Bei den Branchen dominieren laut DNHK die Felder Handelsvermittlung und Großhandel (281) vor Dienstleistungen (272), dem Bau (95), Datenbearbeitung und Datenbanken (89), Nahrungsmittelindustrie (85), Chemie (79) und Maschinenbau (75).

Umgekehrt investieren deutsche Unternehmen bevorzugt in Amsterdam (171 deutsche Tochterunternehmen), Rotterdam

(123) und Utrecht (58). „Auch in dieser Richtung zeigt sich, dass die Großstädte im niederländischen Westen eine massive Anziehungskraft auf Investoren ausüben“, kommentiert Gerberding.

Die ermittelten Daten über niederländische Ansiedlungen in Deutschland und deutsche Tochterunternehmen und Beteiligungen in den Niederlanden sind inklusive NACE-Code bei der DNHK zu beziehen.

Kontakt: Deutsch-Niederländische Handelskammer (DNHK), Dr. Lars Gutheil, Tel. 0031 (0)70 3114 157, E-Mail l.gutheil@dnhk.org

Link: <http://www.dnhk.org/publikationen/cd-rom-tochterunternehmen>





RHEINTANK GMBH Bunkerdienst

Damit Sie keine Zeit verschwenden

Der Bunkerdienst, der Sie schnell und zuverlässig beliefert.

Wir sind für Sie da in:

Duisburg (Verkauf und Disposition)	(02 03) 8009-453	Regensburg („Rheintank 18“)	(01 72) 4 09 18 16
	(02 03) 8009-454	Linz/Österreich („Rheintank 36“)	(00 43) 66 43 37 19 30
Duisburg („Rheintank Homberg“)	(02 06) 22 58 45	Magdeburg („Rheintank 92“)	(01 60) 91 16 03 80
Duisburg („Rheintank 1“, „Rheintank 2“)	(01 70) 8 13 06 02	Magdeburg („Elbe“)	(01 70) 2 83 84 15
Neuwied („Rheintank 34“)	(01 72) 4 09 18 13	Brandenburg („Zetan“)	(03 381) 71 79 55
Koblenz („TMS 24“)	(01 71) 7 73 14 13	Berlin („Spree“)	(01 70) 2 83 77 25
Mainz („Büchting 2“)	(01 70) 9 27 46 91	Hohensaaten („MBS“)	(03 33 68) 7 04 43
Mannheim („Rheintank 14“)	(01 72) 4 09 18 14		+ (01 52) 06 19 87 47
Mannheim („Arche Nowag“)	(06 21) 31 10 01		
Mannheim („Rheintank 4“)	(01 72) 2 39 23 26		
Haßmersheim („Rheintank 22“)	(01 72) 4 09 18 15		




Schmierstoffpartner Castrol Inland Marine

**RHEINTANK GMBH
Bunkerdienst**

August-Hirsch-Straße 3 · 47119 Duisburg
 Telefon: (02 03) 80 09-4 55
 Telefax: (02 03) 80 09-4 48
 E-Mail: juergen.johann@de.rhenus.com
 claudia.fliegel@de.rhenus.com
 Internet: www.rheintank.com



**RHEINTANK GMBH
Verkaufsbüro Andernach**

Uferstr. 19 · 56626 Andernach
 Telefon: (0 26 32) 9 63 80
 Telefax: (0 26 32) 13 82
 E-Mail: heike.brocksch@rheintank.de
 oliver.keip@rheintank.de

Technische Verglasungen von RAFA in Leusden

Fenster mit eigenem Profil

Schiffahrt-online Serie

Nachbar Niederlande

Die Niederlande sind auch in Sachen Schiffbau eines der wichtigsten Nachbarländer Deutschlands. In einer Serie stellt unsere Autorin **Ingrid Bresgen** in loser Folge wichtige Unternehmen des niederländischen Schiffbaus vor.

Am Anfang war das Sortiment sehr überschaubar: eine Sorte Sicherheitsglas, eine Scheibe fünf Zentimeter dick. „Das war es“, erzählt Direktor David Zoetmulder, der die Firma Rafa – der Name ist die Abkürzung von Rahmenfabriek - 1956 gegründet hat. Davon kann heute nicht mehr die Rede sein: Rafa mit Firmensitz im niederländischen Leusden nahe Utrecht fertigt die Fenster individuell nach Kundenwünschen an, ob für Mega- und Superjachten, Passagier-

schiffe oder Schlepper. Den Wünschen sind dabei kaum Grenzen gesetzt. Natürlich gebe es Beschränkungen, sagt Zoetmulder. „Aber bis heute haben wir alles geschafft.“

Im Prinzip liefert Rafa alle Arten technischer Verglasungen: isolierte, feuerfeste, kugelsichere, elektrisch beheizte, schalldämpfende, sonnengeschützte Scheiben oder Fensterscheiben zur Energieeinsparung. Alle Fenster werden mit vergüteten Verglasungssystemen gemäß den geltenden Normen eingesetzt und erfüllen die Auflagen der betreffenden Klassifizierungsgesellschaften. So ist Rafa von dem Lloyd's Register of Quality Assurance unter der Dokumentnummer 652391 nach ISO9001 zertifiziert worden.

Die Verglasung kann sowohl thermisch als auch chemisch für flache und/oder gebogene Scheiben verstärkt und als laminierte und isolierte Scheibe geliefert werden. Die laminierten Scheiben finden sich in Deckenverglasungen von Lichtkuppeln, in Glastreppen oder um eine geeignete Lösung ohne Sturmklappen an Bord von Super- und Megajachten anzubieten. Das Unternehmen bietet auch Doppelverglasungen an, für ein kondensfreies Fensterprofil können die Fenster zusätzlich mit einem elektrischen Heizsystem ausgerüstet werden. Um auch auf Aluminiumprofilen einer Kondensation vorzubeugen, hat Rafa eine Kältebrücke entwickelt, mit der die Weiterleitung von Kälte über den Rahmen verhindert wird. Die Kältebrücke wurde mittlerweile patentiert. Das ebenfalls patentierte CG-System hat Rafa für die schnelle



Blick in die Produktionshalle der Leusdener RAFA. Die Fenster werden in der Binnenschiffahrt häufig für Passagierschiffe mit großen Glasflächen eingesetzt.



RAFA-Direktor David Zoetmulder

Montage großer Glasscheiben entwickelt, ein in einem Produkt vereintes kombiniertes Einklemm- und Versiegelungssystem. Es wird häufig in der Binnenschiffahrt für Passagierschiffe mit großen Glasflächen eingesetzt, damit sich ein durchgehender Glasscheibeneffekt ergibt. Individuell wie die Fenster sind auch die Rahmen: Sie werden für permanent geschlossene Fenster, Schiebefenster und halb oder ganz schließende Fenster hergestellt, ob manuell oder elektrisch getätigt. Es gibt sie zudem in unterschiedlichen Ausführungen, zum Beispiel anodisiert, pulverbeschichtet oder farblackiert. Die Fenster können sowohl eingeschweißt als auch eingeklemmt werden.

Kundenservice wird großgeschrieben: Wer einmal seine Fenster bei Rafa gekauft hat, kann sicher sein, auch Jahrzehnte später ein Ersatzfenster geliefert zu bekommen. „Wir haben noch alle Profile im System“, sagt Zoetmulder. Im Archiv lagern in langen Gängen die Entwürfe in großen Versandrohren in den Regalen, alle fein säuberlich beschriftet und sortiert. So kann auch der ausgefallenste Kundenwunsch schnell und einfach rekonstruiert werden.

Die Verminderung des Gewichts bei der Verglasung ist das aktuelle Steckenpferd Zoetmolders. Bis zu 25 Prozent könne das Glasgewicht verringert werden, ohne die Stoßfähigkeit zu beeinträchtigen, berichtet er und zeigt eine Sammlung kleiner Probescheiben, an denen er selbst getestet hat, wie widerstandsfähig seine Scheiben sind. Zoetmulder sieht trotz Krise zuversichtlich in die Zukunft. In der Binnenschiffahrt sei ein Auftragsrückgang bemerkbar, aber ein kaputtes Fenster muss eben ersetzt werden.

Und auch im Neugeschäft sieht die Auftragslage recht gut aus. So hat Rafa die Fahrgastschiffe für die beliebten Kanalfahrten durch Amsterdam mit Scheiben aus gebogenem, steinschlagsicherem Glas ausgestattet. Auch die Fenster des Amphibienbusses in Rotterdam, der seit kurzem eine Touristentour erst auf dem Landweg durch das Stadtzentrum und anschließend auf der Maas anbietet, stammen aus der Rahmenfabriek in Leusden. ■

Beurteilung aus der Sicht eines Passagiers

Die Reedereien tun alles für die Sicherheit ihrer Gäste ..

.. aber Anleger im Osten lassen oft zu wünschen übrig

Von Dipl.-Ing. Volker Renner

Die Nachfrage nach Kabinenschiff-Kreuzfahrten auf Binnenwasserstraßen zeigt seit vielen Jahren eine steigende Tendenz. Besonders beliebt sind sie, nicht zuletzt durch die komfortable Art des Reisens, bei der älteren Generation.

Zwar hat die Wirtschaftskrise, wie die Insolvenz der Flussschiffssparte der Reederei Deilmann im Sommer dieses Jahres gezeigt hat, auch in diesem Bereich der Binnenschifffahrt ihre Spuren hinterlassen, jedoch wurde inzwischen bekannt, dass zumindest 7 der 9 Deilmann-Flusskreuzfahrtschiffe in 2010 wieder unter Vertrag sind. Dies ist ein deutliches Indiz für eine optimistische Einschätzung der zukünftigen Entwicklung des neuen Betreibers dieser Schiffe. Ein weiteres Indiz ist die Auftragsverga-

be weiterer moderner Neubauten in jüngster Vergangenheit.

Zum Einsatz kommen nicht, wie aufgrund der vergangenen regen Neubautätigkeiten angenommen werden kann, nur neue Schiffe, sondern auch deutlich ältere Einheiten. Diese sind in der Vergangenheit z. T. mehrfach umgebaut und modernisiert worden, sodass sie die heutigen Sicherheitsanforderungen voll erfüllen und sich bezüglich des Komforts nur geringfügig von den Neubauten unterscheiden.

Sicherheitsaspekte

In nachfolgende Ausführungen geht es um die Einschätzung der Sicherheit der Fahrgäste. Allerdings soll nicht unerwähnt bleiben, dass sich die seit langem bekannten Gefahren innerhalb der schwer zugänglichen Ufer- und Bö-

Motoren- und Aggregatetechnik



Sauer & Sohn KG
sauer motive systems



Groß-Zimmerer-Str. 51
D-64807 Dieburg
Telefon: 060 71/206-0
Telefax: 060 71/206-300



www.sauerundsohn.de
info@sauerundsohn.de

motive system

schungsbereiche im Umkreis von Anlegestellen, für die Besatzungen nicht sichtbar verringert haben. Positiv fällt allerdings auf, dass bei allen Arbeiten an Deck wie auch bei den An- und Ablegemanövern die Besatzungen konsequent ihre Schwimmweste tragen.

Bei der Betrachtung der Sicherheit der Fahrgäste auf Kabinenschiff-Kreuzfahrten soll unterschieden werden zwischen der

- Sicherheit der Schiffe
- Sicherheit im Bordbetrieb
- Sicherheit im Bereich zwischen Anlegeponton und Land.



Bild 1: Durchfahrt einer niedrigen Brücke auf der Donau.

Foto: Renner

Sicherheit der Schiffe

Aufgrund der unterschiedlichen technischen und sicherheitsrelevanten Anforderungen an die Fahrgastschiffe, die sich aus den verschiedenen Einsatzgebieten ergeben, existieren eine Reihe unterschiedlicher technischer Vorschriften für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Fahrgastschiffe.

Für Kabinenkreuzfahrtschiffe, die sowohl auf den großen frei fließenden und staugestützten Flüssen als auch im Kanalsystem eingesetzt werden, ist die „Verordnung über die Schiffsicherheit in der Binnenschifffahrt“ (Binnenschiffsuntersuchungsordnung – BinSchUO) maßgeblich. Die ehemalige „Rheinschiffs-Untersuchungsordnung“ (RheinSchUO) ist heute Bestandteil dieser BinSchUO.

Der Rhein ist durch sehr hohe Strömungsgeschwindigkeiten, Wasserstandsschwankungen bis zu 10 m und einer großen Verkehrsdichte gekennzeichnet. Hieraus ergeben sich besonders

¹So ergab eine Hochrechnung in [2] für die Jahre 2001 bis 2005 keine Toten in der Fahrgastschifffahrt. Die Hochrechnung erfolgte anhand von Unfallszenarien, da aufgrund der geringen Unfallzahlen seit 2001 die Fortschreibung der Unfallerhebung weitgehend eingestellt wurde und deshalb keine statistischen Daten über die Unfälle in der Binnenschifffahrt, deren Ursachen und Folgen zur Verfügung stehen.

hohe sicherheitstechnische Anforderungen an die Schiffe, die sich in den anspruchsvollen Vorschriften der heutigen BinSchUO als auch der außerhalb der Bundeswasserstraßen geltenden EU-Richtlinie 2006/87/EG widerspiegeln.

Für alle Schiffe, d.h. sowohl für Güter- als auch für Fahrgastschiffe, geltenden die technischen Vorschriften der Kapitel 1 bis 14, für Fahrgastschiffe zusätzlich Kapitel 15, „Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe“.

Auch wenn die Aufzeichnungen gemäß [1] zeigten, dass trotz zunehmendem Interesse an Gästefahrten auf Binnenwasserstraßen und der sich hieraus ergebenden wachsenden Zahl an Fahrgastschiffen, die Unfallzahlen rückläufig waren¹, erfolgte zwischen 2004 und 2006 eine Neugestaltung des Kapitels 15.

Es ergaben sich u. a. verschärfte sicherheitstechnische Anforderungen in den Bereichen Stabilität, Sinksicherheit, Sicherheitsabstand und Freibord, redundanter Antrieb, Brandschutz, Sammelflächen und fest installierte Feuerlöschanlagen für Maschinenräume.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die erweiterten Vorschriften zu einer weiteren Erhöhung des Sicherheitsniveaus beigetragen haben. Somit wird bezüglich der Fahrzeuge ein besonders hohes Sicherheitsniveau gewährleistet.

Sicherheit im Bordbetrieb

Nicht nur beim Komfort, sondern auch dann, wenn es um die Sicherheit an Bord geht, dreht sich alles um den Fahrgast. Hierzu einige Beispiele:

Es beginnt bereits beim Ein- und Aussteigen. Das Betreten oder Verlassen des Schiffes erfolgt grundsätzlich nur über fest gezurrte Landstege mit den entsprechenden Sicherheitsabspannungen. Im Falle eingeschränkter Durchgangshöhen erfolgen Hilfestellungen durch Besatzungsmitglieder. Gleiches gilt für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Beim Durchfahren niedriger Brücken werden Besatzungsmitglieder an Deck abgestellt, die dafür sorgen, dass die von der Schiffsleitung vorgegebenen Verhaltensregeln auch eingehalten werden (Bild 1).

Weiterhin erfolgen sowohl in schriftlicher als auch in Form einer „Übung“ Unterweisungen durch die Schiffsführung über die Verhaltensregeln im Gefahrenfall. Zu diesem Zweck haben sich alle Fahrgäste im Bereich der Sammelflächen auf dem Oberdeck einzufinden.

Um die Brandgefahr zu vermindern, sind das Rauchen und der Umgang mit offenem Licht (z. B. Kerzen) nicht nur in den Kabinen, sondern inzwischen auch innerhalb der sonstigen Räumlichkeiten nicht mehr zulässig. In Einzelfällen



Sicherheit liegt
in unserer Natur

ECLIPSE® 705

Der Eclipse® 705 ist ein mit 24 V Gleichstrom arbeitender Füllstandmessumformer für Flüssigkeiten, der auf der revolutionären GWR-Technologie (Guided Wave Radar) beruht. Der 705 wurde für den Einsatz mit GWR-Koaxial- oder Doppelstabsonden entwickelt. Dieser hochmoderne Füllstandmessumformer zeichnet sich durch eine Messleistung aus, die die zahlreicher herkömmlicher Technologien überragt.













WELTWEIT LOSUNGEN FÜR FÜLLSTAND UND DURCHFLUSS

Alte Ziegelei 2-4,
D-51491 Overath
Tel: 02204 / 9536-0
vertrieb@magnetrol.de
www.magnetrol.de



Bild 2: Vorbildliche Stegananlage in Mohacs, Donau, Ungarn.

Foto: Renner

stehen noch „Raucherbars“ zur Verfügung. Weiterhin sind sämtliche Kabinen und sonstigen Räume mit Rauchmeldern ausgestattet. Darüber hinaus finden, von den Fahrgästen meist unbemerkt, während der gesamten Nacht in regelmäßigen Abständen Kontrollgänge durch das gesamte Schiff statt, sodass Unregelmäßigkeiten kurzfristig bemerkt werden. Auch zu diesem Komplex lässt sich feststellen, dass ein besonders hohes Sicherheitsniveau gewährleistet wird.

Sicherheit im Bereich zwischen Anlegeponton und Land

Ein wesentlicher Bestandteil der Binnenschiff-Kreuzfahrten sind die Ausflugspakete. Entsprechend der Reisedauer und dem Fahrtgebiet ergeben sich fast täglich interessante Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele. So werden beispielsweise auf einer ca. 14-tägigen Reise von Passau ins Donaudelta und zurück etwa 15 Ausflüge angeboten. Darüber hinaus besteht vielfach die Möglichkeit, Sehenswürdigkeiten

in der näheren Umgebung in Eigeninitiative zu entdecken.

Entsprechend häufig legt das Schiff während einer Reise an und wird von den Fahrgästen verlassen und wieder betreten.

Ein sicheres Ein- und Aussteigen ist jedoch nur dann gewährleistet, wenn nicht nur die Verbindung zwischen Schiff und Anlegeponton, sondern auch der zwischen Ponton und Land befindliche Landsteg sicher ist. Dies ist in der überwiegenden Mehrzahl der angefahrenen



Bild 3: Bedenkliche Stegananlage in Turnu Magurele, Donau, Rumänien.

Foto: Renner

Steganlagen, wie das Beispiel in Bild 2 zeigt, auch der Fall. Bedauerlicherweise muss jedoch festgestellt werden, dass mit zunehmender Entfernung in südöstliche Richtung das Sicherheitsniveau der Steganlagen abnimmt.

So zeigt beispielsweise Bild 3 die Steganlage in Turnu Magurele, Rumänien. Dieser Steg, der lose auf der Böschungstreppe aufliegt, verfügt, wie eine überschlägige Festigkeitsbetrachtung ergab, bei weitem nicht über die erforderliche Tragfähigkeit. Weiterhin fehlen sichere Geländer, Beleuchtung, Absperrung zwecks Vermeidung des Betretens durch unberechtigte Personen, Hinweistafeln für die maximale Personenanzahl usw..

Besonders bemerkenswert an der dargestellten Situation ist die Tatsache, dass die Fahrgäste bereits während des Anlegemanövers die Brücke betreten, sodass sich hierdurch ein Stau bildete. Hinzu kommt, dass während des Anlegens die Besatzung zur Absperrung des Steges nicht zur Verfügung stand. Gleichzeitig musste mit einer zusätzlichen Belastung des Stegs durch Schiffsstoß gerechnet werden. Dieser wird bei ordnungsgemäßen Steganlagen durch zusätzliche Druckelemente aufgefangen (Bild 2), über die die dargestellte Anlage ebenfalls nicht verfügte.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass es mit viel Glück und aufgrund des sehr sachte ausgeführten Anlegemanövers, welches die navigatorischen Fähigkeiten der Schiffsführung deutlich unter Beweis stellt, nicht zu einem Zusammenbrechen der Steganlage und der damit verbundenen Katastrophe gekommen ist.

Als Resümee vorstehender Ausführungen ergibt sich ein als besonders hoch einzuschätzendes Sicherheitsniveau auf Binnenschiff-Kreuzfahrten. Auch die Steganlagen sind, bis auf wenige Ausnahmen im südöstlichen Europa, als sicher einzustufen. Allerdings dürften Steganlagen, wie zuvor dargestellt, aus sicherheitstechnischen Gründen grundsätzlich nicht mehr angefahren werden. Hier steht für alle Beteiligten, d. h. sowohl für die Fahrgäste als auch die Binnenschiff-Kreuzfahrtbetriebe, zu viel auf dem Spiel.

Literatur

[1] Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 7 1997/98, Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB), "Binnenschiffahrt in Zahlen" ifo-Institut

[2] Planco, „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, Nov. 2007. ■

Zur Sache

Wer ist verantwortlich?

Bei der Nutzung von Steganlagen im südöstlichen Ausland, wie nebenstehend dargestellt, ergeben sich viele Fragen. Diese sind beispielsweise:

Wer entscheidet, welche Steganlagen von Fahrgastschiffen angefahren werden?

Haben sich die Entscheidungsträger von der Sicherheit der Anlagen für den Personenverkehr überzeugt? Verfügen sie beispielsweise über Prüf-, Belastungs-, Abnahme- und Zulassungsdokumente?

Welche Belastungsgrößen werden bei der Zulassung der Anlagen zugrunde gelegt? So beträgt gemäß Norm EN 14206 die zugrunde zu legende Verkehrslast für Landstege auf Fahrgastschiffen $5,0 \text{ kN/m}^2$ (500 kp/m^2 , in vorliegendem Fall hat eine überschlägige Festigkeitsrechnung eine maximale Belastung von nur 250 kp/m^2 ergeben).

Unterliegen die Anlagen einer regelmäßigen behördlichen Kontrolle, beispiels-

weise in Bezug auf eine ausreichende Festigkeit der Geländer, deren Höhe und Absturzsicherheit oder bezüglich der Trittsicherheit, Zugänglichkeit, Beleuchtung, Absperrung usw.?

Gibt es darüber hinaus spezielle Anforderungslisten an die Steganlagen, welche sich aus den speziellen Umgebungsbedingungen ergeben? In vielen Häfen Deutschlands werden diese zusätzlichen Vorschriften vom Amt für Arbeitsschutz herausgegeben.

Von besonderem Interesse ist die Klärung der Frage, wer bei einem Unfall verantwortlich ist. Ist es der Reiseveranstalter, die Reederei, der Anlagenbetreiber oder der Fahrgast selber? Welches Recht gilt beispielsweise im südöstlichen Ausland bei einer Reise mit einem Kreuzfahrtschiff, welches in Valletta auf Malta beheimatet ist?

Volker Renner



**Ihr Spezialist
auf allen Gebieten der
Transport- und
Schiffsversicherung**



**Bei uns
können Sie sicher
vor Anker gehen!**



CARL REHDER GMBH

Assekuranz- und Schiffsmakler

Von ihren Büros in Seevetal (Hittfeld) und seit Anfang 2008 auch von Zwijndrecht in den Niederlanden aus sowie durch ihre Repräsentanz in Amberg betreut die seit 1920 bestehende Firma CARL REHDER mit aktuell mehr als 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Kasko-, P & I- (Haftpflicht) und Ausfallversicherung von Kunden aus den Bereichen Seeschiffahrt, Flussschiffahrt und Fischerei.

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

Das wichtigste Ziel des Unternehmens ist die Entwicklung individueller, optimierter Deckungskonzepte, verbun-

den mit einer intensiven Beratung und Betreuung jedes einzelnen Kunden.

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

Eine qualifizierte Schadenabteilung garantiert eine einfache und schnelle Abwicklung aller Schäden.

CARL REHDER GMBH
Lindhorster Straße 4
D - 21218 Seevetal (Hittfeld)
Tel.: +49 (0) 41 05 77028-0
Fax: +49 (0) 41 05 77028-22
Info@Carl-Rehder.de
www.Carl-Rehder.de

Leistung und Bedienerfreundlichkeit zu geringeren Kosten

Magnetrol: Berührungsloser Radarmessumformer

Das Modell R82 von Magnetrol, ein berührungsloser Radarmessumformer mit 26 GHz in 2-Leitertechnologie ist ein hochleistungsfähiger und dennoch kostengünstiger Füllstandmessumformer, der nach dem Impulsradarprinzip arbeitet.

Kurze Mikrowellenimpulse von 26 GHz werden ausgesendet und von der Flüssigkeitsoberfläche reflektiert. Der Flüssigkeitsfüllstand wird dann entsprechend der Tankhöhe und den Sensor-Offset-Werten des Kunden berechnet. Das neue wirtschaftliche Modell zeichnet sich durch Verbesserungen aus, die die Radartechnologie gegenüber anderer auf dem Markt erhältlicher Ultraschallgeräte nun kostengünstiger und wettbewerbsfähiger machen. Magnetrol kann sich daher gegen jeden Instrumentenhersteller behaupten, was die Vielzahl unterschiedlicher Füllstand- und Volumenwendungen anbelangt.

Das Modell R82 kann in Tausenden verschie-

dener Lageranwendungen eingesetzt werden. Dank seiner Konstruktion kann das Gerät Messungen bis wenige Zentimeter unter der Tankoberseite durchführen. Die gekapselte Hornantenne aus Polypropylen oder Tefzel ermöglicht einen Einsatz in den korrosivsten Medien.

Das Modell R82 bewältigt Prozesstemperaturen von -40°C bis +93°C und kann innerhalb eines Messbereichs von bis zu 12,2 m vom Vollvakuum bis zu 13,8 bar abs. eingesetzt werden. Dank der internen Ausrichtung des Ankopplungstrichters ist eine Justierung des Mikrowellenstrahls möglich, ohne dass das Gerät vom Behälter abgenommen werden muss.

Ein weiteres Merkmal des Modells R82 ist der Standardausgang von 4 bis 20 mA mit HART, über den Datenübertragung, Konfiguration und Diagnose möglich sind. Das PACTware-Programm bietet umfassende Diagnosefunktionen wie etwa die Erfassung von Echowellenformen, die Ansicht von Trenddaten sowie sämtliche

Parameter zur Konfiguration des Messumformers. Zur Messung schwieriger Anwendungen mit Turbulenzen, Schaum, starker Dampfbildung sowie Ansatzbildung an der Antenne und/oder der Anwendung empfehlen wir Magnetrols PulsarTM (Radar mit 6 GHz), der bis zu einem Messbereich von 20 m effektiv misst. ■



Das neue Messgerät von Magnetrol



- Arbeits-, Sport- und Rettungsboote
- Aussenborder
- Motorenservice
- Polyester- und Schlauchbootreparaturen

Riwa Boating International

Rijndijk 19 (Gelände Schiffswerft Bodewes)
Postbus 54 · NL 6566 ZJ Millingen a/d Rijn
Tel.: (00 31) (0) 481-43 45 48 · Mobil: 06 50-42 66 11
Fax: (00 31) (0) 481-43 45 57 · E-Mail: info@riwaboating.nl
Internet: www.riwaboating.nl

Neue Förderrichtlinie

Inland AIS in der Binnenschifffahrt

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat ein neues Förderprogramm zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs aufgelegt. Das Förderprogramm dient der Modernisierung der Binnenschifffahrt und bietet finanzielle Unterstützung für die Ausstattung von Binnenschiffen mit Typzugelassenen AIS (Automatic Identification System) Geräten.

Unternehmen können im Rahmen des Förderprogramms eine Zuwendung von maximal 2.100 € für den Erwerb und die Installation von Inland AIS Geräten pro Binnenschiff erhalten. Für die Fördermaßnahme stehen in den Jahren 2009 bis 2011 insgesamt bis zu 5,88 Millionen € aus EU-Mitteln, TEN-T (Transeuropäisches Netzwerk für Transport) und aus dem Konjunkturpaket II (KP II) zur Verfügung.

Das Projekt ist eine Kooperation zwischen den beiden größten Binnenschifffahrtsnationen Deutschland und den Niederlanden ist am 1. November 2009 in Kraft getreten. Ziel ist es, ab 2013 eine Ausrüstungs- und Benutzungspflicht von Inland AIS auf deutschen und internationalen Binnenschifffahrtsstraßen verbindlich einzuführen. Die Förderung von Inland ECDIS Geräten, mit denen die Verkehrslage auf elektronischen Karten dargestellt werden kann, ist nicht enthalten. Anträge sind bis spätestens bis zum 1. November 2010 bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West in Münster zu stellen und die Maßnahme ist bis zum 31. Dezember 2010 zu beginnen.

Antragsformulare können unter <http://www.elwis.de/Verkehrswirtschaft/index.html> herunter geladen werden. ■

Rhein/Rhone-Verbindung

Neue Wasserstraße endlich verwirklichen

Von John C. Albrecht

Der Rhein muss mit der Rhone auf direktem Weg verbunden werden. Das industrielle Zentrum Westeuropas kann das Mittelmeer auf der Wasserstrasse vorläufig nicht erreichen. Der seit langem geplante Rhein / Rhone Kanal wird ein wirtschaftlicher Trumpf für das gesamte Einzugsgebiet der Rhone sein, nicht nur für die verbindende Region der Franche-Compté, welche unmittelbar westlich der Schweiz liegt.

Ohne den Bau einer effizienten Wasserstrasse Rhein/ Doubs/ Saône/ Rhone, welche den Rhein auf kürzester Line mit der Rhone verbindet, wird das Gebiet zwischen dem elsässischen Mulhouse im Norden und Chalon an der Saône im burgundischen Süden, an dem zu erwartenden wirtschaftlichen Aufschwung nicht teilhaben können. Dies mangels leistungsfähiger logistischer Anbindung an das Transportnetz Europas. Mehr noch, die europäische Nordsüdachse die heute auf dem Rhein von den Westhäfen, Antwerpen/ Rotterdam/ Amsterdam, bis nach Basel und Mulhouse führt, erreicht dort ein vorläufiges Ende. Die Fahrt geht heute nicht weiter.

Um die Arbeiten der Planung, wie auch der politischen Überzeugung voranzutreiben, hat sich eine „Saône - Rhin - Europe, Wasserstrasse 2010“ Vereinigung mit Sitz in Besançon (Dept. Doubs) zusammengeslossen. Diese setzt sich aus namhaften Vertretern der Schifffahrt und Regierungsverantwortlichen Frankreichs zusammen. Das Ziel der Organisation ist die Verwirklichung dieser wichtigen Wasserstraßenverbindung. Ein Ziel auf steilem Weg, gepflastert mit Widrigkeiten und Missverständnissen. Anstrengungen einer konkurrierenden Verbindung zwischen der Mosel und der Saône via Nancy scheinen vorläufig schon in volle Fahrt gekommen zu sein. Nur, die weitaus höhere Zahl an Schleusen auf der dort geplanten Route, wie auch die wesentlich größere Höhenüberwindung, ist für eine effiziente Schifffahrt, besonders für Containerverkehre, nicht von Vorteil.

Von großem Interesse ist der geologische Vergleich zwischen Doubs und Altmühltal der Main - Donauverbindung. Geographisch sind beide Flussbetten sehr ähnlich. Der Doubs entspringt im schweizerisch/französischen Jura und mündet in die burgundische Saône, gleich wie die Altmühl sich durch das fränkische Jura (fränkische Alb) windet, um oberhalb Kelheims zur Donau zu gelangen. Der Wasserdurchsatz des Doubs entspricht ziemlich genau jenem des Mains. Während zwei Monaten des Jahres werden in Doubs und Main über 150 m³/sec. gemessen und über eine Zeitperiode von mehr als sechs Monaten ein Durchsatz von zwischen 50 bis 150 m³/sec. Die Altmühl jedoch weist praktisch des ganzen Jahres einen Wasserdurchsatz von lediglich 19 m³/sec. auf und wird überdies zur landwirtschaftlichen Irritation benützt.

Die Vereinigung „Saône - Rhin - Europe, Wasserstraße 2010“ strebt mit dem Ausbau der Rhein/ Doubs/ Saône/ Rhone Wasserverbindung eine nachhaltige Entwicklung des natürlichen, wie auch historischen Verkehrswegs vom Rhein zur Rhone an. Seit der Römerzeit ging der Transitverkehr längs des Flusses Doubs südlich von Mulhouse durch die Burgunderpforte nach Alemannien, dem heutigen Deutschland. Heute jedoch dringend zu klären ist der erforderliche Hafenausbau von Marseille in westlicher Richtung gegen Fos beim Rhonedelta. Es geht darum, einen effizienten Containerumschlag sicherzustellen und der Binnenschifffahrt den Verkehr mit Marseille überhaupt zu ermöglichen. Ohne diese wesentliche Voraussetzung ist eine weitere Entwicklung dieser Relation wenig erfolgversprechend. ■

Mannheimer Häfen

Containerumschlag erholt sich

In den Mannheimer Häfen konnte das Monatsergebnis des Vorjahres nicht erreicht werden, dafür erholte sich der wasserseitige Containerumschlag mit einem starken Plus. Insgesamt wurden in den Mannheimer Häfen 588.622 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Der Umschlag fiel damit im Vergleich zu November 2008 von 672.825 Tonnen um 84.203 Tonnen (- 12,51 Prozent).

Während Güter wie Steinkohle (-50,16 Prozent), Eisen und Stahl (-72,46 Prozent), Fahrzeuge und Maschinen (-19,59 Prozent) im Vergleich zum Vorjahresmonat vermindert umgeschlagen wurden, entwickelten sich die Gütergruppen Land- und Forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Erze und Metallabfälle, Steine und Erden sowie chemische Erzeugnisse positiv. Einen Zuwachs von 340,9 Prozent erzielte die Gütergruppe Land- und Forstwirtschaftliche Erzeugnisse mit 32.018 Tonnen im Vergleich zu 7.262 Tonnen. Um 60,58 Prozent stieg der Umschlag an Erzen und Metallabfällen mit 44.035 Tonnen zu 27.422 Tonnen. Chemische Erzeugnisse stiegen um 24 Prozent von 79.013 Tonnen um 18.960 Tonnen auf 97.973 Tonnen. An Steinen und Erden wurden im Vergleich zum Vorjahresmonat 1,87 Prozent mehr geladen und gelöscht.

Der wasserseitige Containerver-

kehr entwickelte sich erfreulich. Die Tonnage stieg im von 66.671 Tonnen im November 2008 auf 85.905 Tonnen (+ 28,85 Prozent). Die Stückzahlen nahmen von 8.238 TEU (20-Fuß Container) im November 2009 um 1.462 TEU zu. Damit konnte eine Gesamtstückzahl von 9.700 TEU (+ 17,75 %) erreicht werden. An der Roll on-Roll off-Anlage wurden insgesamt 930 Fahrzeuge umgeschlagen. Das sind 1.495 Fahrzeuge weniger mehr als im November 2008.

Der durchschnittliche Wasserstand lag im Monat November bei Pegel Mannheim 2,18 Meter und somit um 0,41 Meter unter dem Durchschnittspegel im November des Vorjahres mit 2,59 Meter. ■



Sitz der Hafendirektion in Mannheim. Foto; Friedbert Barg

Scheepswerf Grave b.v.

Maaskade 28, Postbus 52
 NL 5361 GB Grave
 Tel.: 0031 (0) 486 - 472 464
 Fax: 0031 (0) 486 - 475 988
 e-mail: info@scheepswerfgrave.com



Wenn Sie einen professionellen Partner suchen, sollten Sie mit uns einmal Kontakt aufnehmen.

Schleuse Kleinmachnow:

Startschuss

„Endlich geht es los mit dem Ersatzneubau der Schleuse Kleinmachnow im Teltowkanal. Das Bundesverkehrsministerium hat das Ausschreibungsverfahren in Gang gesetzt. Der Oderverein begrüßt sehr, dass die Bundesregierung am Planfeststellungsverfahren festhält und den Ersatzneubau der großen Schleusenkammer mit 190 m Länge in Auftrag gegeben hat“, sagt der Geschäftsführer des Vereins, Gerhard Ostwald, zu der Ankündigung aus dem Hause des Bundesverkehrsministers.

„Die 190-m-Schleuse erlaubt den Koppelverbänden, die aus einem Schubschiff und ein oder zwei Schubleichtern bestehen, das ungehinderte Passieren der Schleuse. Das ist wirtschaftlich sinnvoll, weil Zeitverluste für das Ent- und wieder Ankoppeln vermieden werden. Zudem ist die 190-m-Schleusenkammer die ökologischste Variante mit den geringsten Eingriffen in die Uferbereiche, was auch wiederum mit dem Koppeln von Verbänden zusammenhängt, die bei kürzerer Schleuse mehr Platz bräuchten mit entsprechenden Uferabgrabungen. ■

Flutmulde Rees

Baufortschritte

Die Arbeiten auf der Baustelle der Flutmulde Rees gehen zügig voran. Noch in diesem Jahr werden die Fährschneise und wichtige Bararbeiten für die neue Fährrampe fertig gestellt. Denn am 28. März 2010, dem Sonntag vor Ostern, soll der Fähranleger eröffnet werden.

Gerade mal zwei Monate sind nach dem offiziellen Spatenstich vergangen, doch die Großbaustelle der Flutmulde Rees ist kaum wiederzuerkennen. „Als ersten Meilenstein haben wir uns den Termin Ende März gesetzt, denn dann wird die Fähre zum ersten Mal an der neuen Fährrampe anlegen“, erläutert Diplomingenieur Peter Kleine, der die Baustelle leitet.

Daher begannen vor einigen Wochen die Nassbaggerarbeiten an der Fährschneise. Inzwischen ist sie im „Rohbau“ fertig, und der Durchbruch zum Rhein ist erfolgt. Noch in diesem Jahr werden die Sohle und die Ufer mit Wasserbausteinen befestigt und damit „winterfest“ gemacht. Um sich auf höhere Wasserstände vorzubereiten, heißt es für die Bauarbeiter, bis etwa Mitte Dezember in diversen Nachtschichten die Böschungen zu sichern. Gleichzeitig finden die Vorarbeiten für den Bau der neuen Fährrampe statt, bei der ein Spundwandkasten aus insgesamt 60 Stahlbohlen den Arbeitern eine trockene Baugrube garantiert. ■

Verbesserte Sicherheit auf den Binnenwasserstraßen zwischen Elbe und Oder

Magdeburg Revierzentrale in Betrieb genommen

Am 19. November 2009 wurde in Magdeburg die neue Revierzentrale Magdeburg für die Wasserstraßen zwischen der Elbe und der Oder eingeweiht.

Der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Thomas Menzel tat dies symbolisch mit einem Funkspruch an die Kunden der Revierzentrale. Er wünschte allen Schifffahrtstreibenden allzeit eine gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Für ihren gesamten Zuständigkeitsbereich zwischen Elbe und Oder betreibt die Direktion nun eine Revierzentrale. Die Revierzentrale nimmt die Aufgaben der Notfallmeldestelle und des Nautischen Informationsfunks für die Wasserstraßen wahr.

Die in der Revierzentrale durchgeführten Arbeiten dienen der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Über den nautischen Informationsfunk werden von der Revierzentrale Meldungen der Schifffahrt (z. B. Havarien, Grundberührungen, Tonnenverluste usw.) entgegengenommen und an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

Aktuelle Anordnungen, Hinweise und Warnungen an die Schifffahrt sowie aktuelle Wasserstände werden über Funk ausgestrahlt. Hier wurden die bisher 31 angeschlossenen

Funkstellen auf 70 erhöht. In den neuen Räumen werden neben den o. g. Aufgaben auch die Aufgaben der Wasserbewirtschaftung für das Wasserstraßenkreuz Magdeburg und die Wahrschaufunktion für die Stadtstrecke Magdeburg wahrgenommen.

Für den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) begrüßte Ingo Klinder, Vorsitzender des BDB-Bezirksausschusses Nordostdeutsche Wasserstraßen, die Inbetriebnahme der neuen Revierzentrale. Klinder wies darauf hin, dass die Binnenschifffahrt - weitgehend unbeachtet - fast die gleiche Leistung wie die Bahn erbringt. ■



Thomas Menzel



Ingo Klinder



Schichtleiter Ulrich Huget arbeitet mit seinen Kollegen an modernsten Geräten und mit modernster Telekommunikation. Fotos (3): Friedbert Barg

„Wir brauchen im besten Sinne des Wortes schiffiges Personal, das sich für kaufmännische, logistische, technische oder personalplanende Karrieren interessiert“

Schulschiff Rhein: Fortbildung birgt Chancen für die Zukunft



Volker Seefeldt, Präsident des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt.
Foto: F. Barg

Ausnahmsweise nicht an Bord des Schulschiffs „Rhein“ im Homberger Stadthafen, sondern im großen Sitzungssaal des „Haus Rhein“ in Duisburg-Ruhrort fand die Mitgliederversammlung des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (AdB) am 25. November 2009 statt. Grund: Die Räume des Schulschiffs, das vom AdB betrieben wird, waren alle belegt, die Lehrgänge an Bord ausgebucht. Dass das so ist, verdanke der AdB insbesondere auch der Arbeit von Schulschiff-Kapitän Lothar Barth, sagte AdB-Präsident Volker Seefeldt. Neben seiner Aufgabe als Betreiber des Schulschiffs „Rhein“ und als Gesprächspartner der Gewerkschaften bei den Tarifverhandlungen für das Personal der Binnenschifffahrt hat der AdB noch eine Reihe

weiterer Funktionen. *Schiffahrt-online* Herausgeber Friedbert Barg hat den AdB-Präsidenten zu diesen Aktivitäten befragt.

Herr Seefeldt, was sind die wichtigsten Aufgaben des AdB?

Die Satzung des AdB legt fest, dass der Verband die gemeinsamen Interessen aller Arbeitgeber der deutschen Binnenschifffahrt wahren soll. Unter Ausschluß eines wirtschaftlichen Geschäftsbetriebs verfolgt der AdB insbesondere die Aufgaben,

- die Belange der Verbandsmitglieder in arbeits- und sozialrechtlichen sowie sozialpolitischen Angelegenheiten zu wahren,
- ein Einvernehmen zwischen den Sozialpart-

nern unter anderem durch den Abschluss von Tarifverträgen zu erhalten und zu fördern, - die Werbung und Ausbildung des Personals zu fördern und mit Unterstützung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) alle damit verbundenen Fragen zu bearbeiten, - zusammen mit dem BDB die Fragen der Arbeitsbedingungen und Arbeitssicherheit sowie der Berufsgenossenschaft zu behandeln und - den BDB bei der Regelung der Besatzungsvorschriften zu beraten.

Diese seit 1974 bestehenden Aufgaben haben bis heute nichts an Aktualität eingebüßt.



Die Imperial Reederei-Gruppe, führendes Binnenschifffahrtsunternehmen in Westeuropa, beabsichtigt die Reedereiflotte auszubauen. Daher suchen wir im Auftrag unseres Tochterunternehmens Imperial Shipping GmbH in Luxemburg für unsere Tankschiffsflotte

Schiffsführer & Matrosen (m/w)

für das rheinische Fahrgebiet, die Nebenflüsse, die westdeutschen Kanäle und für das Mündungsdelta.

Die Tätigkeit erfolgt im geregelten Einsatz- und Freizeitsystem (1:1) auf modernen Schiffen zusammen mit einem qualifizierten Team.

Zusätzliche Sozialleistungen sind Bestandteil des Arbeitsvertrages:

- Urlaubsgeld
- Fahrtkostenerstattung
- Freie Verpflegung
- Betriebliche Altersversorgung

Patentinhaber mit ADNR-Bescheinigung und gut qualifizierten Binnenschiffern bieten wir eine langfristige Beschäftigung.

Wenn wir Ihr Interesse geweckt haben, freuen wir uns auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen unter Angabe der Verfügbarkeit.

Imperial Shipping GmbH
Herrn Rainer Tadsen
15a, route d' Echternach
L- 6617 Wasserbillig

Tel. +352 236069-1
Mobil +49 160 97234053
rtadsen@imperial-shipping.lu
www.imperial-reederei.de

NAJADES, PLATINA, EDINNA – Abkürzungen, die inzwischen zwar zu Begriffen geworden, aber nicht jedem verständlich sind. Was verbirgt sich dahinter und was hat der AdB mit ihnen zu tun?

NAIADES ist das von den EU-Mitgliedstaaten und vom Europäischen Parlament mitgetragene Aktionsprogramm der Kommission. Das NAIADES-Aktionsprogramm liefert den Mitgliedsländern und der EU selbst eine Anleitung für ein gemeinsames Vorgehen zur Stärkung der Schifffahrt. Es zeigt die bestehenden Probleme auf und liefert konkrete Lösungsansätze. Im Kern geht es um

1. Schaffung günstiger Bedingungen für Dienstleistungen und Erschließung neuer Märkte
2. Anreize für die Modernisierung der Flotte und Innovationen
3. Schaffung attraktiver Bedingungen für neue Arbeitskräfte und höhere Investitionen in das Humankapital
4. Förderung des Image der Binnenschifffahrt sowie
5. Bereitstellung angemessener Infrastrukturen für die Binnenschifffahrt

Das Programm soll im Zeitraum 2006-2013 umgesetzt werden. Doch entgegen der allgemeinen Meinung verfügt die EU nicht über genügend eigenes Personal, um alle Handlungsempfehlungen des Programms, die sie selbst umsetzen muss oder möchte, auch wirklich



Erhielt viel Lob von der Mitgliederversammlung des AdB: Schulschiff-Kapitän Lothar Barth. Foto: F. Barg

in Angriff zu nehmen. Hier kommt PLATINA ins Spiel, die PLATform für die Implementierung von NAIADES. Ich sage Implementierung, obwohl es Umsetzung heißt, weil das hinter PLATINA stehende europäische Konsortium in englischer Sprache zusammenarbeitet. Der BDB, mit dem der AdB ja nicht nur auf dem Papier (wie zuvor dargestellt) zusammenarbeitet, sondern mit dem er auch eine Bürogemeinschaft betreibt, hat in dem Team von 22 PLATINA-Partnern in neun europäischen Ländern die Federführung für den Bereich der Arbeitskräfte übernommen. In diesem dritten von fünf Schwerpunkten arbeitet der AdB mit dem BDB sehr eng zusammen und bringt seine Erfahrung bei der Aus- und Weiterbildung von Binnenschiffern ein. Denn um mehr qualifiziertes Personal an Bord von Binnenschiffen und in die Unternehmen der Binnenschifffahrt zu holen hat PLATINA unter anderem

- ein Netzwerk von europäischen Ausbil-

dungseinrichtungen zu errichten und zu pflegen,

- einen Standard für durch Ausbildung erworbenen Kompetenzen zu definieren, was übrigens auch Quereinsteigern den Zugang zur Binnenschifffahrt erleichtern kann,
- die Kenntnisse über Binnenschifffahrt in der logistischen Ausbildung zu stärken und
- schließlich eine Werbekampagne für den Beruf des Binnenschiffers vorzubereiten.

Das sind konkrete Ziele aus dem Projekt PLATINA, die wir gemeinsam mit allen Schulen in Europa erreichen wollen. Deshalb das Netzwerk EDINNA, EDuction INland NAVigation, der Zusammenschluss aller wichtiger Schulen, an dem sich auch der Verbund Schifferberufskolleg RHEIN und Schulschiff RHEIN, also der AdB mit seiner Fortbildungseinrichtung, beteiligt. Diese drei neuen Vokabeln mögen zunächst verwirren. Ich plädiere dafür, die Ergebnisse von PLATINA und EDINNA in Ruhe abzuwarten, bevor wir sie - vielleicht mit dem lapidaren Satz "Was soll denn dabei schon rauskommen?" werten. Die ersten Ergebnisse sind unter www.naiades.info bereits online. Andere Zwischenergebnisse werden - wie es sich gehört - zunächst mit den Sozialpartnern besprochen, bevor sie öffentlich gemacht werden.

In enger Abstimmung mit dem BDB und dem Schiffer-Berufskolleg wurde EDINNA aus der Taufe gehoben. Was macht oder leistet EDINNA?

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ausbildung										
Schiffsjungen-Lehrgänge	98	105	122	153	171	188	240	293	293	310
Einführungslehrgänge (BGF)	23	32	22	21	34	40	40	39	39	33
Zwischensumme	121	137	144	174	205	228	280	332	332	343

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Weiterbildung										
Fortbildungs- bzw. Patentlehrgänge	52	55	73	74	49	57	43	80	44	63
Sachkunde Fahrgastschifffahrt	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-
Streckenpatent Donau	9	14	8	-	3	6	9	-	6	-
Kapitänspatent Donau	7	8	-	10	-	9	4	-	-	-
Radarlehrgänge	18	36	62	41	58	38	26	29	34	35
Schulungen am Simulator „SARAH“	25	14	11	12	11	8	8	12	-	-
UKW-Sprechfunklehrgänge	21	39	19	26	67	37	25	26	17	14
ADNR-Grundkurse	72	55	84	77	73	104	69	61	73	76
ADNR-Wiederholungs-Grundkurse	162	89	102	167	192	176	88	98	109	170
ADNR-Aufbauschulungen CHEMIE	22	12	37	19	16	27	21	21	6	17
ADNR-Wiederholungsschulungen CHEMIE	-	-	1	4	6	5	8	11	6	5
ADNR-Aufbauschulungen GAS	10	11	9	7	9	1	11	7	12	11
ADNR-Wiederholungsschulungen GAS	-	-	2	2	1	3	3	-	-	-
GBV-Grundkurse	25	11	11	4	10	7	6	10	7	4
GBV-Fortbildungskurse	87	-	-	71	10	27	48	-	1	2
GBV - Beauftragte Personen	-	-	18	15	16	15	9	28	27	23
Ersthelfer-Grundkurse	44	11	33	13	-	-	-	-	-	14
Ersthelfer-Wiederholungskurse	26	34	33	36	-	-	-	-	-	1
Sonderseminare	372	245	412	339	314	227	283	139	133	328
Zwischensumme	952	634	915	917	835	747	661	522	490	763

Summe	1.073	771	1.059	1.091	1.040	975	941	813	822	1.106
--------------	--------------	------------	--------------	--------------	--------------	------------	------------	------------	------------	--------------

Anzahl der Teilnehmer in Lehrgängen auf dem „Schulschiff RHEIN“ der letzten 10 Jahre



Nautiker in allen Positionen **willkommen**

River Advice ist das führende, unabhängige Kompetenz- und Dienstleistungszentrum in der Flusskreuzfahrt. Das stark wachsende, inhabergeführte Unternehmen entwickelt Projekte in der Binnenschifffahrt für Reiseveranstalter, Investoren und Banken und übernimmt das vollständige Management von Flusskreuzfahrtschiffen.

In 2010 managen wir die Schiffe MS Alemannia, MS Avalon Affinity, MS Avalon Creativity, MS Avalon Felicity, MS Avalon Luminary, MS Avalon Scenery, MS Bellissima, MS Britannia, MS Excellence, MS Fidelio, MS Johannes Brahms, MS Königstein, MS Olympia, MS Princesse de Provence, MS Rembrandt, MS River Art, MS River Explorer, MS River Navigator, MS River Odyssey, MS Spirit of Caledonia, MS Sound of Music und suchen zur Verstärkung unserer nautischen Abteilung per sofort oder nach Vereinbarung Mitarbeiter für die folgenden Positionen:

Corporate Captain

1. und 2. Kapitäne

Steuerleute

Matrosen

Maschinisten

Wir erwarten:

- Mehrjährige Erfahrung in der Binnenschifffahrt in der jeweiligen Position
- Rhein- und/oder Donaupatent in den Positionen 1. und 2. Kapitän (weitere Patente von Vorteil aber nicht Bedingung)
- Gute Fachkenntnisse in der jeweiligen Position
- Gute deutsche und/oder englische Sprachkenntnisse
- Gute Umgangsformen
- Freude am Beruf

Wir bieten:

- Eine abwechslungsreiche, selbstständige und verantwortliche Tätigkeit auf einem der von uns gemanagten Flusskreuzfahrtschiffe
- Einen Schweizer Arbeitsvertrag inklusiv sozialer Absicherung (Kranken-, Renten- und Unfallversicherung)
- Eine der Position angemessene Vergütung
- Die Möglichkeit der persönlichen und fachlichen Weiterentwicklung
- Einen sicheren Arbeitsplatz in einem gesunden wachsenden Unternehmen

Ihre schriftliche Bewerbung richten Sie bitte an:

River Advice Ltd
Nauenstrasse 63A / Postfach
4002 Basel
Schweiz

Oder per E-Mail an:
Mika Mihic, HR Assistant Nautik
Tel. +41 61 205 18 60
mika.mihic@riveradvice.com
www.riveradvice.com

EDINNA stärkt gerade in Osteuropa Schulen, indem es einen europäischen Standard der Ausbildung anstrebt und durch engen Informationsaustausch untereinander doppelte Arbeit an schiffbaulichen, telematischen oder logistischen Lehrinhalten vermeidet. Außerdem arbeitet EDINNA zum Beispiel an gemeinsamen Redewendungen für Notfälle, in denen keine gute Verständigung zwischen Fahrzeugen zustande kommt, einem so genannten RIVER-SPEAK. EDINNA fördert zudem den Austausch von Lehrern und Schülern unter den Mitgliedschulen. PLATINA konnte übrigens auch die virtuelle Taufe von EDINNA unterstützen: www.edinna.eu

Welche Bedeutung hat das Schulschiff „Rhein“ innerhalb der Aktivitäten des AdB?

Das Schulschiff RHEIN ist die wichtigste Aus- und Fortbildungseinrichtung der deutschen Binnenschiffahrt. Zunächst bestimmt die Betreuung der nächsten Generation von Binnenschiffern den Rhythmus an Bord. In den drei Unterrichtsblöcken haben wir zur Zeit regelmäßig jeweils um 120 Schiffsjungen und Schiffsmädchen an Bord. 2010 wird der Schulungsbetrieb am 4. Januar beginnen und am 17. Dezember enden. Dies strukturiert die Arbeit an Bord und bietet den angehenden Binnenschiffern in Duisburg die Chance, während ihrer Berufsschulpflicht eine gemeinsame Betreuung zu erhalten. Wir wollen, dass die jungen Leute gern zum Schiff zurückkehren, wenn sie später eine Fortbildung zum Schiffsführer an Bord absolvieren. Das Miteinander an Bord der Schulschiffe von Erstausbildung einerseits und Patentlehrgang, Existenzgründerseminar oder Fortbildung im ADN- oder Schwergutbereich andererseits zeigt den jungen Binnenschiffern

übrigens auf, dass die Fortbildung ihnen heute Aufstiegschancen in kaum jemals vorher gekannter Form eröffnet.

Was bietet das Schulschiff Schiffsjungen und Fortbildungswilligen an? Welche beruflichen Abschlüsse können erreicht werden?

Das Lehrgangsprogramm 2010 ist erstmals in gebundener Form gedruckt und ist online auf unserer website www.schulschiff-rhein.de abrufbar. Es legt neben den Klassikern der Fortbildung im Bereich Rhein-, Elbe-, Donau- und Radarpotent erneut einen Schwerpunkt auf die - gern auch auf firmenspezifische Bedürfnisse zugeschnittene am Flachwasserfahrersimulator SANDRA und auf die Vermittlung von ADN(R)-Qualifikationen. Aber auch der Umgang mit Projektladung oder die Schulung nach der Verordnung über das Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt und die Vorbereitung auf die IHK-Prüfung zum Unternehmer in der Güterschiffahrt stehen auf der Agenda.

Die Seminarräume an Bord werden außerdem zum Beispiel für Nachhilfeunterricht durch besonders engagierte Berufsschullehrer oder für die freiwillige Erlangung von Wissen zur Fachhochschulreife parallel zur Ausbildung genutzt. Dass wir dieses Angebot des Schiffer-Berufskollegs RHEIN seit dem Sommer 2009 unterstützen können, freut uns. Denn wir brauchen im besten Wortsinn auch schiffiges Personal, das sich für kaufmännische, logistische, technische oder personalplanende Karrieren interessiert und mehr Durchlässigkeit zwischen der Karriere an Bord und an Land wünscht.

Werden die Angebote des Schulschiffs angenommen? Wie ist der Auslastungsgrad?

Wir sind sehr zufrieden mit der Auslastung. Seit einiger Zeit wird die Erstausbildung so gut angenommen, dass wir trotz Umbaumaßnahmen erwachsene Auszubildenden mit Unterstützung der evangelischen Schiffergemeinde im benachbarten Haus der Schiffergemeinde unterbringen.

Zu den Aufgaben des AdB gehören auch

Verhandlungen mit den Gewerkschaften. Welche sind das überwiegend und wie ist das Verhältnis zu ihnen?

Verdi ist unser Tarifpartner für das fahrende Personal und ebenfalls der Tarifpartner der von unserer Geschäftsstelle betreuten "Vereinigung von Umschlagsfirmen und Schiffahrtsunternehmen für die Regelung von Angestelltenariffagen. Wir haben ein professionelles, von Vertrauen und gegenseitigem Respekt geprägtes Verhältnis zu unserem Sozialpartner.

Wie ist der aktuelle Stand in Sachen Arbeitszeit und Besatzungsvorschriften an Bord der Fracht- und Tankschiffe und der Fahrgastschiffahrt?

Zur Regelung der Arbeitszeit in der Binnenschiffahrt haben wir über die Ebene der europäischen Sozialpartner eine Verständigung erreicht, die zur Zeit noch mit den nationalen Verbänden der Binnenschiffahrt im Detail abgestimmt und als Gesamtpaket schließlich der Europäischen Kommission zugeleitet wird. Derzeit geht man u.a. für die Berechnung der jährlichen Höchstarbeitszeit von einem Bezugszeitraum von 12 Monaten aus, in denen etwa 2304 Stunden gearbeitet werden dürfen. Im Durchschnitt sollen pro Woche nicht mehr als 48 Stunden gearbeitet werden. Die tägliche Höchstarbeitszeit beträgt 14 Stunden während in 7 Tagen nicht mehr als 84 Stunden an maximal 31 zusammenhängenden Tagen gearbeitet werden darf. Die Dokumentation der täglichen Arbeits- und Ruhezeiten durch den Schiffsführer ist vorgesehen. Über mögliche Sonderregeln für die Fahrgastschiffahrt wird noch beraten.

Bei den Besatzungsfragen muss der Stand der Technik, der zunehmende Einsatz von nautischen Hilfsmitteln an Bord, die nötigen Anreizsysteme für das Personal und nicht zuletzt natürlich Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Schiffsbetriebs regelmäßig dahingehend überprüft werden, ob sie noch zeitgemäß sind. Bitte haben Sie Verständnis, dass wir über jeden Änderungsvorschlag zunächst mit unseren Sozialpartnern sprechen, bevor wir an die Öffentlichkeit gehen. Das gehört zum oben geschilderten professionellen und respektvollen Umgang miteinander.

Welche Verhandlungen und Abschlüsse stehen aktuell an und welche Erwartungen hat der AdB dabei?

Für das fahrende Personal haben wir am 3. Dezember 2008 mit einem Lohnvertrag vereinbart, der bis Ende März 2011 gilt. Die Angestelltenariffe laufen bis mindestens August 2010. Wir sind sicher, dass wir in Zeiten der Krise zu einer beschäftigungssichernden fairen Einigung mit der Gewerkschaft kommen. ■

Die Qualität einer Transportleistung beginnt beim Personal – daher

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



In unserer Aus- und Fortbildungseinrichtung bieten wir Lehrgänge für die Binnenschiffahrt

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt e.V.

Schulschiff RHEIN
Stadthafen / Rheinanlagen
Tel. 0 20 66 – 22 88 0 • Fax 0 20 66 – 22 88 22



Nautische-/ Technische Schiffsbesatzungen



Das KD Branch Office Limassol ist die zypriotische Niederlassung der Köln Düsseldorf Deutsche Rheinschiffahrt AG und bereedert im Auftrag und auf Rechnungen der Premicon-Cruise LTD Schiffsgesellschaften und der Scenic-Schiffsgesellschaften deren auf dem Rhein, Main, Main-Donau-Kanal, der Donau, der Mosel und der Elbe fahrenden Flusskreuzfahrtschiffe MS Bolero, MS TUI Maxima, MS Johann Strauß, MS Artistry, MS Viktoria, MS Classica, MS Avalon Poetry, TC Flamenco, TC Avalon Tapestry, TC Bellevue, TC Avalon Tranquility, TC Avalon Imagery, TC Premicon Queen, MS Bellavista, MS Mozart, MS Dresden, MS Scenic Emerald, MS Scenic Diamond, MS Scenic Ruby und MS Scenic Sapphire.

Hinzu kommt ein Neubau der Klasse TwinCruiser (TC), welcher im Sommer 2010 in Dienst gestellt wird.

Zum nächstmöglichen Termin, bzw. zum Februar 2010 suchen wir qualifizierte Mitarbeiter (m/w) in folgenden Positionen:

Kapitäne, Schiffsführer, Steuerleute:

Wir erwarten:

- mehrjährige Erfahrung auf Flusskreuzfahrtschiffen
- Rheinpatent und/oder
- Donaupatent
- Elbepatent (nur für MS Dresden)
- gute deutsche und/oder englische Sprachkenntnisse
- gute Fachkenntnisse und Freude am Beruf

Maschinisten:

Wir erwarten:

- mehrjährige Erfahrung auf Flusskreuzfahrtschiffen
- gute deutsche und/oder englische Sprachkenntnisse
- gute Fachkenntnisse und Freude am Beruf

Matrosen:

Wir erwarten:

- abgeschlossene Ausbildung
- gute Fachkenntnisse und Freude am Beruf
- gute deutsche und/oder englische Sprachkenntnisse von Vorteil

Wir bieten:

- eine selbständige, abwechslungsreiche und verantwortliche Tätigkeit an Bord der modernsten Flusskreuzfahrtschiffe
- eine leistungsgerechte Vergütung nach zypriotischem Recht
- eine umfangreiche, soziale private Absicherung (Kranken-, Renten-, Unfallversicherung, etc.)
- Weiterbildung mit Aussicht auf Beförderung zum Steuermann, Schiffsführer und Kapitän
- zeitgemäße, moderne Freizeitregelung
- einen sicheren Arbeitsplatz bei hervorragendem Betriebsklima in einer wachsenden, zukunftsorientierten Unternehmensgruppe.

Bitte richten Sie Ihre Bewerbung an:

KD Branch Office Limassol
P.O. Box 50689
CY-3608 Limassol
Cyprus

oder per E-Mail an:

Corporate Captain John Derksen
Tel.: +49 173 72785129
john.derksen@kd-cy.com

OP-Manager Wolfgang Behrend
Tel.: +49 173 7375918
wolfgang.behrend@kd-cy.com

Branch Manager Dr. Michael Knauer
Tel.: +357 25 871 877
michael.knauer@kd-cy.com

Wir freuen uns über Ihre Bewerbung.



**Die nächste Ausgabe von
Schiffahrt-online erscheint
am 5. Februar 2010.**

**Redaktions- und
Anzeigenschluss für diese
Ausgabe ist am 22.1.2010.**

**Ihre Presseinformationen
(und Anzeigenaufträge)
erreichen uns unter
mail@schiffahrt-online.de**

Geplante Themen für die Ausgabe am 5.2.2010:

Schiffstechnik

Durch Modernisierung zu modernen Schiffsdieselmotoren
Werften für den Fahrgastschiffbau
Internationale Motorenhersteller

Binnenschifffahrt

Die großen deutschen Reedereien. Berichte zur Lage
und den Zukunftsplänen ausgewählter
Binnenschifffahrtsunternehmen.

Binnenhäfen

Häfen am Ober- und Mittelrhein: Andernach, Bendorf, Bingen,
Breisach, Kehl, Karlsruhe, Koblenz,
Ludwigshafen + Wörth, Mainz, Mannheim,
Neuwied, Speyer, Weil, Worms

Wasserstraßen

Die WSD Südwest in Mainz
Aktuelle Wasserbauvorhaben

**Ihr Themenvorschlag erreicht uns unter
mail@schiffahrt-online.de**