

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

PGBi hat sich konstituiert

Bundestagsabgeordnete
sollten auch mal an Bord
Diesel schnuppern

Seite 8



ZDS und BÖB

Die deutschen See- und
Binnenhäfen wollen eine
bessere Zusammenarbeit

Seite 3



esa EuroShip: Das Kompetenzzentrum 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: www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz 



Im Briefumschlag an **Schiffahrt-online**, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

oder per Fax an 0211-383684

Schiffahrt-online - Leserreise 2010 - Tansania 4. -11.7. 2010

Hiermit melde ich mich/uns zur **Schiffahrt-online**-Leserreise 2010 Tansania an. Bitte reservieren Sie

1.999 € pro Person im Doppelzimmer / Personenzahl: _____ Anzahl Doppelzimmer: _____

2.224 € pro Person im Einzelzimmer / Personenzahl: _____ Anzahl Einzelzimmer: _____

Teilnehmerdaten (Ihr Reisepass muss zum Reisebeginn noch mindestens 6 Monate gültig sein!)

Name _____ Vorname _____

Straße _____ PLZ/Ort _____

geb. am _____ geb. in _____

Nationalität _____ Reisepass-Nr. _____

ausgestellt in _____ ausgestellt am _____ gültig bis _____

Name _____ Vorname _____

Straße _____ PLZ/Ort _____

geb. am _____ geb. in _____

Nationalität _____ Reisepass-Nr. _____

ausgestellt in _____ ausgestellt am _____ gültig bis _____

Berechnung des Gesamtpreises

Preis je Reiseteilnehmer: _____ €

Mein Gesamtreisepreis beträgt demnach _____ €

Der Gesamtreisepreis wird ca. 4 Wochen vor Reiseantritt fällig. Die Anzahlung (500,- € pro Person) überweise ich jetzt/nach dem Erhalt der Teilnahmebestätigung auf das Konto 1005225675, Stadtparkasse Düsseldorf, BLZ 30050110, F. Berg Verlag, Verwendungszweck: LeserreiseTansania.

Für Rückfragen erreichen Sie mich unter Festnetzanschluss _____

Fax _____

Mobilelefon _____

E-Mail _____

Ort/Datum _____ Unterschrift _____

Die Reise kann nur bei einer Mindestteilnehmerzahl von 20 Personen durchgeführt werden. Die Höchstteilnehmerzahl liegt dagegen bei 40 Personen. Anmeldeschluss ist am 3.6.2010. Es zählt das Eingangsdatum der Reiseanmeldung im F. Berg Verlag.



Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur

Auf die Schreibtische in den Redaktionen der Fach- und Tagespresse flatterte jetzt eine Pressemitteilung, die auf eine bessere Zukunft bei den Häfen hoffen lässt.

Die deutschen See- und Binnenhäfen wollen ihre Zusammenarbeit verbessern

Es ist eine Diskussion, die schon seit Jahren geführt wird: Die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den See- und den Binnenhäfen. Beide wissen, dass sie ohne den anderen nicht auskommen - und trotzdem hat es in der Vergangenheit gelegentlich Anlass zu Debatten und Neubestimmung von Positionen gegeben.

Jetzt ist endlich Positives zu berichten.

Auf die Schreibtische in den Redaktionen der Fach- und Tagespresse flatterte jetzt eine Pressemitteilung, die auf eine bessere Zukunft hoffen lässt, denn - und der weitere Text folgt hier im Wortlaut:

„Die deutschen See- und Binnenhäfen wollen ihre logistische Zusammenarbeit systematisch ausbauen und verbessern. Dazu haben sich beide Seiten jetzt auf ein Strategiepapier geeinigt. Der Bericht ist gemeinsam vom Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe ZDS und dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) in einer Expertengruppe erstellt worden.

Ausgangspunkt war ein Beschluss der beteiligten Verbände und Unternehmen im Lenkungskreis Häfen/Schifffahrt des Deutschen Verkehrsforums. Detthold Aden, Vorsitzender des Vorstandes der BLG Logistics Group, Präsident des ZDS und Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums: „Eine entscheidende Einsicht aus dem Nationalen Hafenkonzept der Bundesregierung von 2009 war, dass wir Effizienzpotenziale durch eine systematische Vernetzung im Hinterland der Seehäfen erschließen und die Binnenhäfen noch stärker in die nachlaufende Transportkette integrieren müssen. Wir listen die Schwachstellen auf den Transportstrecken jetzt im Detail auf. Ein Teil der Schlussfolgerungen richtet sich an uns selbst. Bei den Rahmenbedingungen müssen Bund und Länder aber die richtigen Weichen stellen.“

Die Arbeitsgruppe ‚Vernetzung‘ schlägt vor, den Informationsfluss in der Lieferkette zu verbessern, Engpässe der

Infrastruktur bei den Binnenwasserstraßen und Schienenwegen gezielt zu beseitigen, Sicherheitsmaßnahmen effizienter zu gestalten und die Förderung für den kombinierten Verkehr systematisch neu auszurichten. Die Gütermenge im kombinierten Verkehr könne - so der Bericht - deutlich gesteigert werden, wenn die Anforderungen der maritimen Containertransporte künftig stärker Beachtung finden.

Für Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen und Präsident des BÖB, ist die Schiene ein entscheidender Partner im stärker vernetzten System Wasserstraße mit See- und Binnenhäfen: „Um jetzt von der Idee zu einem tragfähigen Konzept zu gelangen, ist eine Beteiligung des Bundesverkehrsministeriums erwünscht.“

Auch die Deutsche Bahn sollte an diesem Punkt mit ‚ins Boot‘ geholt werden.“ Bei der technischen Weiterentwicklung der Binnenhäfen sieht der BÖB Forschungsbedarf.“

Die Verbände haben natürlich Recht, wenn sie darauf verweisen, dass der Bund und die Länder die Weichen (und Schleusen) bei der Beseitigung hemmender Schwachstellen stellen müssen. Das können die Verkehrsträger mangels Entscheidungskompetenz verständlicherweise nicht selber regeln, aber sie sollten bei - und vor allen Dingen - **vor** den entsprechenden Maßnahmen zur Beseitigung eben dieser Eng- oder Schwachstellen gehört werden.

Wenn Staatssekretär Enak Ferlemann aus dem Bundesverkehrsministerium dafür steht, das in Taten umzusetzen, was er sich umzusetzen vorgenommen hat, haben die Verantwortlichen in den deutschen See- und die Binnenhäfen in ihm einen hervorragenden Ansprechpartner bei der Bundesregierung.

Damit sollte einer weiteren Verbesserung der Kooperation der Häfen nichts mehr im Wege stehen.

Verkehrspolitik

- Konstituierende Sitzung der Parlamentarischen Gruppe im Deutschen Bundestag 8

Schiffahrt-online Leserreise 2010

- **Tansania:** Seregenti-Safari, Ngorongoro-Krater, Lake Manyara, die tansanischen Häfen am Victoria-See - und die Massai 26

Für Dezember 2010 ist eine Leserreise zur WorkBoat Show in New Orleans in Vorbereitung.

Erste Informationen hierzu unter Tel. 0211-383648



Reges Journalisteninteresse an der Jahrespressekonferenz des Duisburger Hafens. Foto: Sarah Artl / Seite 20



Am 1. April begann die „Mozart“, die in der Linzer Werft ÖSWAG grundlegend modernisiert wurde, ihre erste Reise. Seite 23

Titelbild: Schwimmende Ruhr-Atoll-Insel des Künstlers Andreas M. Kaufmann, umgesetzt vom Ingenieurbüro Schiffstechnik Buchloh. Lesen Sie dazu auch die Informationen auf der 9 dieser Ausgabe.

Schiffahrt

- Synergien nutzen
Hafenkongress Karlsruhe vom 22.-23. April 2010 9
- Schwimmende Ruhr-Atoll-Insel
Ich kann, weil ich will, was ich muss 9
- Fachabitur am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“
Investition in die berufliche Zukunft 10
- Mit der größten Flotte auf Rhein, Main und Mosel
Köln-Düsseldorfer in die neue Saison gestartet 12
- SVS-Mitgliederversammlung in Basel
Die Regierung reagiert nur bei einem Missstand 13
- **Schiffahrt-online Serie**
Geschichten aus der Schiffahrt (X), Teil 3
Auf dem Schulschiff ... 14

Schiffstechnik

- VBW-Arbeitsgruppe „Telematik“
Telematikprojekte besser abstimmen 16
- VBW-Fachausschuss „Binnenschiffe“
Partikelfilter und elektrischer Antrieb 17

Binnenhäfen / Wasserstraßen

- BSK-Schwergutkompetenz bei der SPC 19
- Hafen Duisburg: Trotz Krise erfolgreiches Jahr 2009 20
- Gottwald präsentiert Hybridantrieb für Hafemobilkrane 22

See- und Flusskreuzschiffahrt

- TransOcean präsentiert modernisierte „Mozart“ 23
- Lüftner: Neues Fahrgebiet Rhône und Saône 24
- Princess Cruises hat die Alte Welt im Focus 24
- Victoria Cruises mit schnellem Internet 25

Rubriken

- Editorial 3
- Nachrichten 5
- Impressum 4

Impressum

Die Fachzeitschrift im Internet

Schiffahrt-online

Schiffahrt, 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 (mail@schiffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

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

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

Die Redaktion behält sich Änderungen an eingesandten Leserbriefen vor. Rücksendung unangefordertes Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt wurde.

Anzeigenpreisliste Nr. 2/10 vom 5.3.2010

BDB-Präsident Jaegers: Keine Abstriche bei Investitionen **Lenkungskreis Häfen + Schifffahrt diskutierte über die gezielte Ertüchtigung der Hinterlandkorridore**

Die gezielte Ertüchtigung der wichtigen Hinterlandkorridore ist alternativlos, wenn der Logistikstandort Deutschland seine führende Position und die damit verbundene Wirtschaftskraft erhalten will.“ Diese Einschätzung äußerte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Enak Ferlemann, vor Branchenvertretern im Lenkungskreis Häfen/Schifffahrt des Deutschen Verkehrsforums. Ferlemann bestätigte, dass der Ausbau der Seehafen-Hinterlandanbindungen bei der Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten ein klarer Schwerpunkt bleibt. Sein Haus habe alle „19+“ Projekte der Ahrensburger Liste im Blick. Neben den Infrastrukturvorhaben und flankierenden Maßnahmen für den Hafen- und Schifffahrtssektor in der aktuellen Wirtschaftskrise hat das Thema Vernetzung von See- und Binnenhäfen eine wichtige Rolle

in den Gesprächen gespielt. Detthold Aden, Lenkungskreisvorsitzender und Vorsitzender des Vorstandes der BLG Logistics Group, stellte fest, dass „die See- und Binnenhäfen konzeptionell ihre Hausaufgaben gemacht“ haben. Es gehe jetzt an die Umsetzung. Über den Sachstand in der Arbeitsgruppe von ZDS und BÖB berichtete Dr. Sebastian Jürgens, Mitglied des Vorstandes der HHLA. Wachsende Erwartungen richten sich dabei an die Binnenschifffahrt. Diese Anforderungen können nur erfüllt werden, wenn die heute vorhandenen Engpässe an wichtigen Stellen im Wasserstraßensystem beseitigt werden. Dr. Gunther Jaegers, Geschäftsführer der Reederei Jaegers und Präsident des Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt betonte nachdrücklich, dass deshalb von den jährlich erforderlichen 900 Mio. Euro Investitionsmittel für die Wasserwege keine Abstriche gemacht werden dürfen.

Letter of Intent in Istanbul unterzeichnet **Messe München GmbH und Eko Fair planen gemeinsame Transport- und Logistik-Messe in der Türkei**

Am 23. März 2010 wurde in Istanbul von Repräsentanten der Messe München und Eko Fair ein Letter of Intent unterzeichnet, der die gemeinsame Durchführung einer Fachmesse für Transport und Logistik in der Türkei vorsieht. Eugen Egetenmeir, Geschäftsführer der Messe München GmbH: „Die Messe München GmbH organisiert mit der transport logistic die weltweit größte Messe für den Güterverkehr auf Straße, Schiene, Wasser und in der Luft. Nach der erfolgreichen Expansion der transport logistic nach China, stellt die Türkei mit ihren Anrainerstaaten einen weiteren bedeutsamen Standort im euro-asiatischen Raum dar. Mit Eko Fair konnten wir den Veranstalter der wichtigsten türkischen Logistik Fachmesse – Logitrans – als Partner gewinnen.“ Bereits für Herbst 2011 ist eine erste gemeinsame Fachmesse in Istanbul geplant, die für die Transport- und Logistik-Branche der Türkei und deren Anrainerstaaten eine Drehscheibenfunktion einnehmen soll. Ilker Altun, Generaldirektor Eko Fair: „Mit Logitrans organisiert Eko Fair eine etablierte Logistik Fachmesse in der Türkei. Um unsere bislang national ausgerichtete Messe auch für internationale Aussteller und Besu-

cher interessant zu machen, sehen wir in der Kooperation mit der Messe München eine hervorragende Grundlage für ein gemeinsames Messeprojekt.“ Die 13. internationale Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr findet vom 10. bis 13. Mai 2011 auf dem Gelände der Neuen Messe München statt. Die transport logistic ist die weltweit größte Messe für den vielschichtig strukturierten Güterverkehr auf Straße, Schiene, Wasser und in der Luft. Das Portfolio umfasst Logistik und Güterverkehr, Telematik sowie innerbetrieblichen Transport und Materialfluss. In die transport logistic 2011 ist die Air Cargo Europe integriert, eine zum fünften Mal stattfindende Ausstellung der globalen Luftfrachtindustrie. Das umfangreiche Konferenzprogramm und die Fachkonferenz die 5. Air Cargo Europe für die Luftfracht bieten einen fundierten Überblick über neue Märkte, Trends und Innovationen der internationalen Transport- und Logistikwirtschaft. Die transport logistic 2009 zählte 1.764 Aussteller aus 55 Ländern und rund 48.000 Besucher. Die Statistiken sind im Auftrag der Gesellschaft zur Freiwilligen Kontrolle von Messe- und Ausstellungen (FKM) geprüft. ■

Rheinhäfen Karlsruhe

Alexander Schwarzer ist tot

Uns erreichte die traurige Nachricht, dass Dipl.-Ing. Alexander Schwarzer, Direktor der Rheinhäfen Karlsruhe, nach einer kurzen schweren Krankheit im Alter von 55 Jahren verstorben ist. Im Jahre 1994 hat er die Leitung des Hafens der Rheinhäfen Karlsruhe übernommen, 1997 ist er zum Geschäftsführer des Geschäftsbereichs Rheinhäfen in der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen-GmbH (KVVH) ernannt worden. Die deutsche Binnenschifffahrt hat einen unermüdlichen Kämpfer für die Interessen der Häfen und des Gewerbes verloren. Schwarzer hatte eine besondere Begabung die Öffentlichkeit mit der wirtschaftlichen Bedeutung und der ökologischen Verträglichkeit von Transporten auf den Binnenwasserstraßen vertraut zu machen. Er war kompetent und ist für seine Sache mit ganzem Herzen eingetreten. Wir werden ihn vermissen. JCA/fb



Alexander Schwarzer

Vier Monate Bauzeit **Fährrampe Reeser Schanz**

Nach vier Monaten Bauzeit übergab das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg-Rhein der Bevölkerung pünktlich zum Palmsonntag die neue Fährrampe.

Die Rad- und Fußfähr „Rääße Pöntje“ nahm ihren Betrieb zwischen Rees und Reeser-Schanz wieder auf. Die Fähre erreicht die neue Fährrampe durch eine Fährschneise.

HOW-km 76,25 bis 76,40

Neue Wendestelle oberhalb Schiffshebewerk Niederfinow eingerichtet

Im Bereich der Scheitelhaltung der Havel-Oder-Wasserstraße (Schleuse Lehnitz bis Schiffshebewerk Niederfinow) besteht für längere Schiffe seit einigen Jahren die Schwierigkeit zu wenden. Der nun seit 10 Jahren bestehende Binnenhafen Eberswalde lockt zunehmend Schifffahrt an. Aber wo sollen die aus Westen kommenden Schiffe umkehren?

Die einzige, noch offizielle Wendestelle befindet sich im Bereich Hohensaaten. Dieser Weg (Eberswalde – Schiffshebewerk – Hohensaaten und zurück) ist für viele Schifffahrtstreibende unwirtschaftlich. Daher wird gerne, wenn auch unerlaubt, an breiteren Stellen des Kanals gewendet. Problematisch hierbei sind die durch Schraubenstrahl verursachten Umlagerungen in den Uferböschungen. Die Scheitelhaltung ist eine Dichtungsstrecke, in der das Kanalwasser gegenüber der Umgebung durch Tondichtungen gehalten wird. Dies dient der Vermeidung von größeren Wasserverlusten. In großen Abschnitten der Haltung ist zudem der Kanal in Dammlage, das heißt oberhalb des umliegenden Geländeniveaus. Dies stellt eine besondere Gefährdungslage dar. Weitere Einschränkungen auf diesem Kanalstück zwischen Wartestelle Marienwerder und Hebewerk bestehen weiterhin durch den sog. Richtungsverkehr, der Schiffen nur zu vorgegebenen Zeiten ermöglicht, in eine Richtung begegnungsfrei, d.h. einschiffig, zu passieren. Dies macht ein jederzeitiges Wenden unzulässig.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde hat nun nahe des Schiffshebewerkes

bei HOW-km 76,25 bis 76,40 eine offizielle Wendestelle eingerichtet für Schiffe bis zu 82,00 m Länge. Dieses ist bezeichnet durch Schifffahrtszeichen E 8, „Hinweis auf Wendestelle“.

Wartestelle vom Hebewerk aus gesehen Wartestelle von Süden am Abzweig zur ehemaligen Schleusentreppe.

Baulich wurde die komplette Böschung beidseitig auf 150 Meter aufgenommen, neu profiliert und die Wasserbausteine zur Stabilitätsverbesserung teilweise mit Zement vergossen. Die Unterwassersohle wurde im gekennzeichneten Bereich über die gesamte

Rheinvorlandstraße 10
D-68159 Mannheim
Fon: +49 (0)621/1234-777
Fax: +49 (0)621/1234-799
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

Kanalbreite auf 2,80 m geebnet.

Mit dieser kaum sichtbaren Maßnahme wurde ein Zwischenlösung geschaffen, da erst mittelfristig, im Rahmen einer Norderweiterung des Hafengeländes Eberswalde, eine ortsnahe Wendestelle geplant ist.

Mit der jetzt eingerichteten Wendestelle können die Schifffahrtsverhältnisse schrittweise verbessert werden.

Näheres zum Hafen unter:

www.binnenhafen-eberswalde.de

BÖB hat neue Rufnummer

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen hat ab sofort eine neue, einheitliche Telefonnummer für die BÖB-Geschäftsstelle: +49 (0) 30 3988-1981.

Die Änderung der Nummer war durch technische Probleme beim bisherigen Provider und die zeitweise Nicht-Erreichbarkeit der Geschäftsstelle notwendig geworden. Mit dem Providerwechsel verlieren die Ihnen

bekanntes Festnetz- und Handynummern zum Ende des Monats ihre Gültigkeit. Faxnummer und eMail-Konten bleiben unverändert bestehen

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V., Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114, 10623 Berlin

Tel.: +49 30-39881981

Fax: +49 30-340608553

Ausbildung lohnt sich

HGK 2009 überdurchschnittlich engagiert

Ausbildung lohnt sich.“ Das betonten Arbeitsagentur und Kammern bei der Vorstellung des Zwischenberichts zum Ausbildungsmarkt in der Region Köln. Um die Bedeutung gut ausgebildeter Mitarbeiter weiß auch die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und engagiert sich deshalb in der aktuellen Wirtschaftskrise besonders.

Zum Stichtag 31. Dezember 2009 beschäftigte die HGK 33 Auszubildende, davon 17 Eisenbahner im Betriebsdienst, neun technisch-gewerbliche und sieben kaufmännische Auszubildende in Verbindung mit einem dualen Studiengang Industriemanagement oder Logistikmanagement. Dies sind rund fünf Prozent der 636 Mitarbeiter bei der HGK. „Gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter sind ein entscheidender Faktor für den Unternehmenserfolg“, so ein Unternehmenssprecher. Er ergänzt, die HGK leistet durch eine intensive Aus- und Weiterbildung einen erheblichen Beitrag, um einem Fachkräftemangel vorzubeugen. „Auf Dauer rechnen wir mit einem Rückgang der Schulabgänger sowie einer insgesamt älter werdenden Gesellschaft. Deshalb haben wir trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes die Ausbildungsquote hoch gehalten“, so der Sprecher.

Im Jahr 2009 hat die HGK vier Auszubildende als Eisenbahner im Betriebsdienst mit der Fachrichtung Lokführer und Transport sowie einen Industriemechaniker neu eingestellt. Hinzu kamen außerdem eine Industriekaufrau und zwei Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung im dualen Studiengang. Insgesamt wendete das Unternehmen für die Ausbildung fast 600.000 Euro und für die externe Weiterbildung von Arbeitnehmern rund 175.000 Euro auf. Dieses Engagement zahlt sich aus: 2009 hat die HGK vier Eisenbahner im Betriebsdienst mit der Fachrichtung Lokführer und Transport nach einem erfolgreichem Abschluss übernommen. Hinzu kommen drei Absolventen des dualen Studiengangs Industriemanagements, die im Unternehmen bleiben.

Umstrittener Gesetzesvorschlag endgültig zurückgezogen

Europäische Kommission lenkt bei der Lieferketten-sicherheit ein

Die Europäische Kommission hat ihren heftig kritisierten Verordnungsentwurf zur Sicherheit der Lieferkette aus dem Jahr 2006 zurückgezogen. Im aktuellen Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission steht der vor drei Jahren auf Eis gelegte Gesetzesentwurf auf der Liste der zurückgenommenen Initiativen. Grund für den Rückzieher der EU-Kommission ist eine Erfüllung der Anforderung an eine sichere Lieferkette durch die Umsetzung des neuen Zollkodex der EU.

„Damit wird eine zentrale Forderung des Deutschen Verkehrsforums erfüllt. Die Rücknahme dieses Verordnungsentwurfs war überfällig, da diese Regelung den Unternehmen enorme Kosten und bürokratischen Aufwand aufgebürdet hätte“, so Thomas Hailer, Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums. Die EU-Kommission hatte u.a. vorgeschlagen, die Sicherheit des Landverkehrs durch ein Qualitätszeichen für alle an der Lieferkette beteiligten Transportunternehmen zu verbessern. Nach Expertenschätzungen hätte die Umsetzung dieser pauschalen Absicherung aller Gütertransporte in Europa zur vorbeugenden Terrorismusabwehr Kosten in Höhe von rund 61,3 Mrd. Euro bei Einführung sowie jährliche Folgekosten auf 47,9 Mrd. Euro verursacht.

„Wirksamer Terrorschutz ist notwendig und sinnvoll. Die konkreten Maßnahmen müssen aber so gestaltet werden, dass Logistikketten nicht gefährdet sind und gleichzeitig der freie Warenverkehr in der EU weiterhin stattfinden kann. Die zuverlässige und bezahlbare Versorgung der Bürger muss auch in Zukunft gewährleistet bleiben.“, so Hailer. Daher setze sich das Deutsche Verkehrsforum für internationale risikobasierte Ansätze ein, bei denen Sicherheitslücken identifiziert und durch gezielte Maßnahmen behoben werden. Um dies zu erreichen, müssen nach Ansicht Hailers ein Schutzziel definiert und eine Risikoanalyse erarbeitet werden, die

eventuelle Lücken in der Sicherheit aufzeigt. Beides steht in Deutschland und Europa noch aus.

"Was wir nicht brauchen, sind übermäßige Belastungen durch parallele Sicherheitssysteme oder unverhältnismäßige Eingriffe in den Betriebsablauf. Anstatt neue Vorschriften zu erlassen, sollte sich die Europäische Kommission auf ihre Kernaufgabe konzentrieren, eine internationale Standardisierung vorhandener Sicherheitsmaßnahmen herbeizuführen", fordert Hailer.

Außerdem müsse alle europäische Kraft darauf gebündelt werden, die gegenseitige Anerkennung des europäischen Sicherheitsstandards "zugelassener Wirtschaftsbeteiligter", der die europäischen Außengrenzen absichert und des amerikanischen Pendant C-TPAT umzusetzen. "Wir brauchen die gegenseitige Anerkennung bestehender internationaler Sicherheitsstandards", so Hailer weiter. "Auch erhoffen wir uns eine Lösung für das von den USA geforderte so genannte 100 Prozent-Scanning, wonach ab 2012 alle in die USA importierten Container im Ausgangshafen durchleuchtet werden sollen.

Bisherige Mitarbeiter werden weiterbeschäftigt **Regensburger KDE übernimmt Deilmann-Anleger an der Elbe**

Die Regensburger KDE Kabinenschiffsanleger Donau-Elbe GmbH Hat die Kabinenschiffsanleger der Reederei Peter Deilmann GmbH & Co KG und der Flusskreuzfahrten Peter Deilmann GmbH & Co KG, beide vormals Cuxhaven, in Magdeburg, Lutherstadt-Wittenberg, Meißen, Dresden, Kleinzschochwitz (Pillnitz) und Bad Schandau gekauft. Die bisherigen Deilmann-Mitarbeiter werden weiterbeschäftigt.

Die Anleger in Magdeburg, Lutherstadt-Wittenberg, Meißen und Bad Schandau können, wenn auch z.T. mit Einschränkungen, im Doppelpack genutzt werden.

Moselkommission **Neue Website gestartet**

Seit dem 1. April 2010 gibt es Neues und Informatives rund um die Mosel auf der Internetseite der Moselkommission unter <http://www.moselkommission.org> zu finden.

Die Internetseite steht in deutscher und französischer Sprache zur Verfügung, demnächst teilweise auch noch auf Englisch.

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



Im Deutschen Bundestag hat sich die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt konstituiert

Abgeordnete sollten auch mal an Bord Diesel schnuppern

Von Friedbert Barg

Es werde zu wenig mit dem Binnenschiff transportiert, - und das müsse geändert werden, sagte Torsten Staffeldt, FDP-Bundestagsabgeordneter und einer der Sprecher der neu zusammengekommenen Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi) im Deutschen Bundestag.

Zur konstituierenden Sitzung der PGBi am 25. März 2010 im Fraktionssitzungssaal der FDP hatten sich zwar 32 Abgeordnete aller Parteien angemeldet, konnten aber nur zum Teil zur konstituierenden Sitzung kommen, weil parallel eine Bundestagsitzung mit einer Reihe von Abstimmungen lief.

45 Mitglieder, so berichtete Torsten Staffeldt den anwesenden Abgeordneten, Verbandsvertretern (BDB, BDS, BÖB und die Frauen in der Binnenschifffahrt hatten Abgesandte geschickt) und Fachjournalisten, zählt die PGBi bereits. „Wir werden uns bemühen, die gute Arbeit unserer Vorgänger in der PGBi in der letzten Legislaturperiode fortzusetzen“, führte er weiter aus.

Zur 1. Sitzung der PGBi war auch Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann aus dem Bundesverkehrsministerium (BMVBS) gekommen. Ferlemann begrüßte, dass die Arbeit des BMVBS durch die PGBi unterstützt wird und sagte seinerseits der Parlamentarischen Gruppe die Unterstützung seines Hauses zu. Ferlemann stellte fest, dass die Binnenschifffahrt zwar von der gerade zu

Ende gehenden Wirtschaftskrise überproportional getroffen worden sei, dass aber denn nicht von einer schweren Marktstörung gesprochen werden könne. Langfristig, so Ferlemann weiter, beurteile die Bunderegierung die Chancen der Binnenschifffahrt positiv. Zum Verhältnis der Verkehrsträger untereinander sagte er, dass Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer nicht wolle, dass die Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt würden: „Alle haben ihre Berechtigung!“

Zur anstehenden - weiteren - Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sagte der Staatssekretär: „Ich bin nicht gegen nicht gegen eine Reform, sondern gegen eine Zerschlagung der WSV.“ Details über die geplante Reform sollen bis zum Sommer vorgelegt werden.

Im Hinblick auf die nötige Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf den Bundeswasserstraße betonte Ferlemann, dass es sein Bestreben sei, überall eine durchgängige Mindestabladetiefe von 2,80 m sowie einen zweilagigen Containerverkehr zu ermöglichen.

Unterstützung auch für die Fortführung des Forums Binnenschifffahrt + Logistik: „Wenn die Verbände das wollen, werden wir sie weiter unterstützen.“

Gustav Herzog, PGBi-Sprecher der SPD-Fraktion, richtete einen nachträglichen Dank für die geleistete Arbeit an die ausgeschiedene Annette Fasse (SPD), die 2009 nicht



Gabi Klenke, Vorsitzende der Frauen in der Binnenschifffahrt, im Gespräch mit MdB Torsten Staffeldt und seiner wissenschaftlichen Mitarbeiterin Yvonne Holländer.

mehr für den Bundestag kandidiert hatte. Auch Herzog ging auf die WSV-Reform ein und begrüßte den Einsatz des Staatssekretärs für eine schlagkräftige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.

Für die Linken griff Herbert Behrens ein sonst von den Grünen gepachtetes Thema auf und forderte, die Schiffe den Flüssen anzupassen - und nicht umgekehrt.

Dr. Valerie Wilms, Bündnis 90/Die Grünen, betonte, dass nur eine ökologisch verträgliche Binnenschifffahrt eine Zukunft habe und ließ die Anwesenden gleichzeitig wissen, dass sie neben der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt auch der Parlamentarischen Gruppe Freifließende Flüsse angehöre.

Wilms, gelernte Maschineningenieurin, schlug vor, dass doch zumindest alle in der PGBi mitarbeitenden Bundestagsabgeordneten einmal Dieselluft an Bord eines Binnenschiffes schnuppern sollten.

Für diese Anregung erhielt sie, nicht nur, aber insbesondere, von den anwesenden Damen des Vereins Frauen in der Binnenschifffahrt Lob und Zustimmung. ■



Die Sprecher der PGBi mit Gast Enak Ferlemann (3.v.l.): Herbert Behrens (Linke), Gustav Herzog (SPD), Torsten Staffeldt, Dr. Valerie Wilms (Bündnis 90/Die Grünen) und Matthias Lietz (CDU/CSU)



Im Fraktionssitzungssaal der FDP im Deutschen Bundestag fand die konstituierende Sitzung der PGBi statt. Zur Sitzung waren auch die Vertreter der Schifffahrtsverbände gekommen. Fotos: F. Barg

2. Internationaler Hafenkongress Karlsruhe vom 22. bis 23. April 2010

Synergien nutzen

Auf reges Interesse trifft der 2. Internationale Hafenkongress Karlsruhe, der am 22. und 23. April 2010 unter dem Motto „System Wasserstraße – Verkehrsträger mit Zukunft“ im Kongresszentrum Karlsruhe stattfindet. Neben Vertretern der internationalen See- und Binnenhäfen aus Frankreich, Deutschland, der Schweiz, Italien und den Niederlanden sowie den dort ansässigen Verladern, Logistik- und Transportfirmen haben sich auch zahlreiche Vertreter aus Politik und der öffentlichen Verwaltung für den Kongress und die begleitende Ausstellung angemeldet. Aufgrund der vielen französischsprachigen Referenten und Teilnehmer werden Vorträge und Podiumsdiskussionen erstmals simultan in Deutsch und Französisch übersetzt.

Eines der großen Themen, die die Binnenschifffahrtsbranche derzeit bewegt, ist die Öko-Effizienz. Auf dem 2. Internationalen Hafenkongress wird es am zweiten Veranstaltungstag gleich zwei Vortragsstränge zu diesem Thema geben. In der Vortragsreihe „Umwelt und Verkehr“ wird Klaus Neuer, Leiter Transportlogistik, Daimler AG, das Trimodale Transportkonzept im Mercedes-Benz Werk Stuttgart-Untertürkheim vorstellen. Das Werk hat in den letzten Jahren seine globale Ablieferlogistik im Hafen Stuttgart gebündelt, von hier aus werden Achsen, Getriebe und Motoren sowie komplette Fahrzeugbausätze per Container in die ganze Welt versandt. Der Mercedes-Benz Zentralversand wird über das im Hafen gelegene Stuttgarter Container Terminal effizient per Bahn, Schiff und Lkw abgewickelt. Seit seiner Inbetriebnahme 2007 stieg der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsträger wie Binnenschiff und Bahn auf 91 Prozent an. Durch die Bündelung ergaben sich zudem weitere Synergien: Im Vergleich zu früheren Prozessen kann nun dieselbe Menge an Aggregaten mit weniger Gabelstaplern, reduziertem Lagerraum und weniger Verkehr bewerkstelligt werden. Weitere Informationen im Internet unter: www.hafenkongress.de ■



Stapellauf der ersten schwimmenden Insel für „Ruhr 2010“

ICH KANN, WEIL ICH WILL, WAS ICH MUSS

Die erste schwimmende Ruhr-Atoll-Insel ist auch im Wasser eine imposante Erscheinung. Der erfolgreiche Stapellauf des U-Boot-Turms wurde am 23. März 2010 auf der Meidericher Schiffswerft in Duisburg im Beisein des Künstlers Andreas M. Kaufmann gefeiert.

Die Vorgaben des Künstlers wurden von dem renommierten, in Unkel-Scheuren ansässigen, Ingenieurbüro Schiffstechnik Buchloh umgesetzt. Nach Vorgaben der Konstruktion aus Unkel wurde der U-Boot-Turm auf der Werft in Duisburg gebaut.

Das Kunstwerk mit den Abmessungen: Länge 16,50 m, Breite 5,30 m und einer Höhe von 8,20 m über dem Wasserspiegel wird ab Mitte Mai 2010 auf dem Baldeneysee in Essen vor Anker gehen. Dort kann der U-Boot-Turm mit der ausgeprägten Schriftzug "ICH KANN, WEIL ICH WILL, WAS ICH MUSS" von innen und aussen, im Rahmen der RUHR 2010 besichtigt werden.

Foto: M.Laß

Fachabitur am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“

Investition in die berufliche Zukunft

Von Petra Grünendahl

In der siebten Generation ist meine Familie bereits auf Flüssen unterwegs“, erklärte Christopher Götz. Er lernt sein Handwerk auf einem Fahrgastschiff. Das Leben auf dem Wasser kennt er von klein auf. Eine andere Zukunft kam für ihn nie in Frage. Schließlich hat er trotz des hohen Zeitaufwandes – man ist mehrere Tage am Stück unterwegs – und der harten körperlichen Arbeit viele Freiheiten, Arbeit an der frischen Luft und Kontakt zu Menschen. Schon während seiner Ausbildung will er sich allerdings weiter qualifizieren.

In der Klasse U 237 F des Schiffer-Berufskollegs RHEIN bereiten sich 25 Azubis neben der Matrosenprüfung auf das Fachabitur vor. Als Berufsschule ist das Schiffer-Berufskolleg in Duisburg-Homberg einzigartig in Deutschland. Sogar Auszubildende aus der Schweiz oder Luxemburg erwerben hier das theoretische Rüstzeug für ihren Beruf, weil es dort keine vergleichbaren Schulen gibt. Nicht jeder Binnenschiffer-Nachwuchs hatte seinen künftigen Beruf von Kindheit an im Visier wie Christopher Götz. Mitschüler

haben Praktika gemacht. „Ich bin über eine Schnupperlehre zur Schifffahrt gekommen“, erzählte der Schweizer James Koch. Manch einer hatte vorher auch schon eine andere Lehre angefangen, bevor er feststellte, wohin er wirklich wollte.

Im jüngsten Jahrgang lernen insgesamt 123 junge Männer und Frauen, 25 davon zielen auf die Doppelqualifikation. Die Hälfte eines Jahrgangs bringt in der Regel die Fachoberschulreife mit, die für den erweiterten Bildungsgang vorausgesetzt wird. Ein Haupt- oder Realschulabschluss (mit oder ohne Fachoberschulreife) ist die Regel, manch einer hat Abitur oder sogar ein abgeschlossenes Studium vorzuweisen.

Die Berufsaussichten für Binnenschiffer sind glänzend, nur selten steht einer nach der Ausbildung ohne Arbeitsplatz da. Zwar gibt es jetzt in der Wirtschaftskrise auch in der Binnenschifffahrt Probleme, aber: „Kaputt gehen eher die kleinen Reedereien. Die Großen werden größer“, erklärt Mitje Mlyneck, warum der Bedarf an Binnenschiffern nicht sinken wird. Zumal viele in den nächsten Jahren aus Altersgründen in den Ruhestand gehen. Da wird Nachwuchs hän-

deringend gesucht. „Die Übernahme ist fast überall garantiert“, so Schiffsjunge Christian Lindner. „Und wer nach der Lehre oder später an Land arbeiten will, sollte schon mehr können als das reine Handwerk“, schätzt Kollege Lukas Eggler mit unverkennbarem schweizer Akzent.

Warum nehmen die jungen Leute mehr Arbeit auf sich für die Doppelqualifikation? – Die Anforderungen werden auch an den Beruf des Binnenschiffers immer höher. Und nicht jeder will oder kann von der Lehre bis zur Rente auf dem Schiff bleiben. Möglichkeiten zu wechseln in Reedereien oder die Hafenlogistik sind da, aber sie erfordern weitere Qualifikationen. Das Fachabitur ermöglicht Binnenschiffern neue Wege der Weiter- oder Fortbildung. Und: „Das Binnenschiffer-Gewerbe braucht dringend Leute, die auch Führungsfunktionen übernehmen können“, so Schulleiter Hans-Günter Portmann.

Inhalte der dreijährigen Ausbildung sind neben Technik, Nautik und Ladungstechnik auch kaufmännische und rechtliche Grundlagen. Aufstiegschancen gibt es in Reedereien oder in den Häfen. Gelernte Binnenschiffer



Das Schiffer-Berufskolleg in Duisburg-Homberg



Klasse U 237 F mit Schulleiter Hans-Günter Portmann (l.) und Christa Grohé (2.v.l.), Deutsch- und Englisch-Lehrerin. Fotos: Petra Grünendahl

können sich auch als Partikulierer selbstständig machen. Mit Fachabitur erweitern die Schiffsjungen und -mädchen ihre Möglichkeiten, denn ein Bachelor-Studiengang Binnenschifffahrt ist in Deutschland geplant.

In den Niederlanden gibt es so etwas schon. Möglich sind aber auch andere berufsbezogene Studiengänge. Das Fachabitur wird sowohl in der Schweiz als auch in den Niederlanden anerkannt und berechtigt zum Studium an berufsorientierten Hochschulen.

Schulleiter Portmann ist selbst gelernter Binnenschiffer. Auf dem zweiten Bildungsweg hat er Abitur gemacht und studiert, bevor er als Lehrer wieder in die Schifffahrt – ans Schiffer-Berufskolleg – ging. Der Weg in höhere Qualifikationen in der Binnenschifffahrt setzt in der Regel einen höheren Schulabschluss wie Abitur oder Fachabitur voraus. Wer jetzt schon etwas mehr Zeit und Mühen investiert, braucht nicht mitten im Berufsleben noch einmal die Schulbank drücken.

Sechs zusätzliche Stunden die Woche in Deutsch, Mathematik und Englisch ebnen den Weg zum Fachabitur. Der berufsbezogene Unterricht wird auf einem höheren wissenschaftsbezogenen Niveau erteilt. Und

zusätzlich zur Prüfung fürs Fachabitur muss natürlich die Matrosenprüfung bestanden werden. Hans-Günter Portmann sieht in der Doppelqualifikation eine Ausbildung mit Zukunft. ■

**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 Repräsentanzen in Amberg, Magdeburg, Haren (Ems), Regensburg 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 Seeschifffahrt, Flussschifffahrt 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, ver-

bunden mit einer intensiven 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.

CARL REHDER GMBH
Assekuranz- und Schiffsmakler
D - 21218 Seevetal (Hittfeld)
Tel.: +49-4105-77028-0
Fax: +49-4105-77028-22

info@Carl-Rehder.de
www.Carl-Rehder.de

Mit der größten Flotte auf Rhein, Main und Mosel: Köln-Düsseldorfer in die neue Saison gestartet

Die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG ist Marktführer im Bereich der Personenschifffahrt auf dem Rhein und führt ihre Gäste schon seit mehr als 180 Jahren zu den schönsten Zielen an Rhein, Main und Mosel. Gleichzeitig ist die KD die älteste Aktiengesellschaft Deutschlands und die erfahrenste Fluss-Schiffahrtlinie der Welt. Als einzige Reederei befährt die KD täglich durchgehend den gesamten Rhein zwischen Köln und Mainz.

Neben den planmäßigen Linienfahrten von Ostern bis Ende Oktober bietet die KD zahlreiche stimmungsvolle Panoramafahrten, musikalische Ereignisfahrten mit Tanz und Unterhaltungsprogramm, Disco-Parties, Schiffstouren zu den romantischen Feuerwerken wie Rhein in Flammen sowie Märchenfahrten und Kinderfeste für die kleinen Gäste. Auch das umfangreiche Winterprogramm der KD kann sich sehen lassen. Von Karnevalspartys über Adventsfahrten mit so beliebten Shows wie z.B. „Betriebsfest auf Rheinisch“ oder „Adventissimo“ bis hin zu Silvesterpartys ist bei der KD das ganze Jahr über volles Programm.

Seit Juni 2002 ist der romantische Mittelrhein zwischen Koblenz und Rudesheim in die Liste der UNESCO als Welterbe aufgenommen und unter besonderen Schutz gestellt. Die KD selbst ist Fördermitglied im Verein UNESCO-Welterbestätten Deutschland e.V. und unterstützt auf diesem Wege aktiv die kulturelle Entwicklung des Mittelrheins. Als einzige Schifffahrtsgesellschaft befährt die KD täglich mehrfach die gesamte Rheinstrecke des UNESCO Welterbes und bietet dabei mehr als 160 Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten. Ob Loreleytouren, Burgenfahrten oder Ausflüge ins Siebengebirge – die KD liefert ihren Gästen unzählige Varianten, die Highlights der ältesten Kulturlandschaft Europas zu entdecken. Wer ein romantisch-nostalgisches Erlebnis der besonderen Art sucht, sollte es sich nicht entgehen lassen, den Mittelrhein mit dem einzigartigen Schaufelradschiff „Goethe“ auf der so genannten KD Nostalgie-Route zu befahren.

Die KD engagiert sich seit 2007 als Hauptsponsor des Rheinsteigs. Der zwischen Bonn, Koblenz und Wiesbaden immer entlang der KD-Strecke verlaufende

Premiumwanderweg bietet allen Wandernern hervorragende Möglichkeiten, den Ausflug mit einer KD-Schiffahrt zu verbinden. Alle KD-Anlegestellen sind offizielle Stempelstellen des Rheinsteigs.

Für Furore sorgt seit Juni 2004 das imposante KD-Eventschiff

MS RheinEnergie, auf dem bereits Papst Benedikt XVI. anlässlich des Weltjugendtages in Köln gefahren ist. Innovativ, richtungsweisend, zukunftsorientiert – dieser grandiose Katamaran übertrifft bei weitem alle Vorstellungen eines herkömmlichen Schiffes. Einmalig in Europa setzt MS RheinEnergie Maßstäbe und offenbart innovativste Möglichkeiten für den Eventbereich. Mittelpunkt im Inneren ist eine ca. 40 qm große Bühne, die alle Voraussetzungen für professionelles Entertainment erfüllt. Das Schiff bietet Platzkapazitäten für Veranstaltungen aller Art bis zu 1.650 Gästen.

Flottenzuwachs hat die Köln-Düsseldorfer in Frankfurt am Main zu vermelden. Mit dem modernen, 2006 gebauten Ausflugschiff MS Palladium setzt die KD ihre lange Tradition in der Mainmetropole fort. Im Angebot sind täglich einstündige Panoramafahrten zum Preis von EUR 7,80. Beste Aussicht auf die Skyline und das Lichtermeer versprechen auch die beliebten Frankfurter Feuerwerksfahrten, die ebenfalls auf MS Palladium buchbar sind. Das komfortable Schiff ist ganzjährig exklusiv für Charterfahrten zu mieten. ■



Der Katamaran „Rheinenergie“ ist das Flaggschiff der Köln-Düsseldorfer.

Foto: KD

Die Schifffahrt ist im schweizerischen „Bundes-Bern“ noch besser zu positionieren

Die Regierung reagiert nur bei einem Missstand

Von John C. Albrecht

Die Anliegen der Schifffahrt, im eidgenössischen Parlament und beim Bundesrat, der Regierung der Schweiz, noch deutlicher und besser hervorzuheben, ist eines der Ziele der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) mit Sitz in Basel. Auf der 106. ordentlichen Generalversammlung vom 24. März an Bord der MS Swiss Jewel formulierte es der Baselbieter Ständerat Claude Janiak im Hauptreferat des Anlasses und berichtet über die politische Arbeit in Bern zu Gunsten der Schifffahrt. Optimismus verbreiten konnte an der Versammlung auch SVS-Präsident Ralph Lewin: Der Branche geht es langsam wieder besser, und die Schifffahrts-Vereinigung selbst ist kerngesund.



Ständerat Dr. Claude Janiak

Auf der Mitgliederversammlung vom 24. März ist das Hauptreferat durch Ständerat (Obere Parlamentskammer) Dr. Claude Janiak, Vertreter des Kantons Basel-Landschaft gehalten worden: „Der Bund, die Regierung, verfasst normalerweise keinen Bericht über etwas, das funktioniert“, erklärte Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr im vergangenen Dezember gegenüber der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt in Bern. Die Regierung reagiert immer nur dann, wenn ein zu behebender Missstand erkannt wird. Die Schifffahrt in der Schweiz hat ein Problem - denn sie funktioniert - über weite Strecken sogar bestens. Sie arbeitet erst noch ohne staatliche Hilfe, was die Bahn von sich gewiss nicht behaupten kann. Die Schifffahrt wird durch Bundes-Bern kaum beachtet, weil sie Bunds-Bern anscheinend gar nicht braucht. Die Schifffahrt in der Schweiz hat aber eine Herausforderung, wenn sie bei der Schaffung neuer Regelungen durch die Bundesverwaltung jeweils einfach vergessen wird. So zum Beispiel beim Güterverlagerungsgesetz bei der die Rheinschifffahrt nicht erwähnt wird. Sie wird durch weite Teile der politischen Meinungsmacher schlicht als

Hobby der Nordwest-Schweiz empfunden. Die Bundesverwaltung lässt sich nicht durch Launen leiten, denn sie hat feste Regeln, wie, das haben wir schon immer so gemacht, so haben wir das noch nie gemacht und da könnte ja jeder kommen. Die Schifffahrt hat lange Zeit darunter «gelitten», dass es in diesem Bereich kaum Probleme gab, und wenn doch, diese von der Branche selbst gelöst

worden sind - „denn die Bundesverwaltung kümmere sich nur um ein Gebiet, in dem die Probleme gross oder das Klagen laut ist“. Die Basler Ständerätin Anita Fetz veranlasste mittels eines politischen Vorstoßes im Parlament, schon im Oktober 2006 die Ausarbeitung eines Schifffahrtsberichtes. Im Auftrag des Bundesrates ist ein solcher Entwurf auch erstellt und im März 2007, also vor genau drei Jahren, im Ständerat debattiert worden. Der Vorstoß wurde der Verwaltung überwiesen, welche den definitiven Bericht im Oktober 2009 vorgelegt hat. Noch diesen Monat wird der Bericht von der

ständerrätlichen Kommission, zusammen mit einer vor wiederum einem Jahr eingereichten Motion zur „Mitfinanzierung der Rheinhafen-Infrastruktur durch den Bund“ diskutiert. Mit diesem Bericht sind die Bedürfnisse der Schifffahrt heute klar ausgesprochen. Richtig wertvoll wird nun sein Inhalt wenn dieser in konkrete Taten umgesetzt werden kann. Ein sehr bedeutendes Ziel muss es sein, in der Subventions- und Investitionspolitik gleich lange Spieße zu erhalten wie etwa die Eisenbahn. Wenn einem schweizerischen Bahnoperator, Hupac, in Antwerpen ein Bahnterminal massgeblich mitfinanziert wird, kann die Rheinschifffahrt für sich mit Recht auch Bundeshilfe anfordern. Als Beispiel seien neue und zukunftsorientierte Alternativ-Standorte genannt, als Ersatz für solche welche den Basler Rheinhäfen nach

Auslaufen der Erbbauverträge nicht mehr zur Verfügung stehen. Auf eine direkte Förderung der Rheinschifffahrt will der Bundesrat vorläufig noch verzichten, denn er erachtet es als verfrüht, für die Finanzierung dieses Verkehrsträgers gesetzliche Grundlagen zu schaffen. Sollte der Vorstoss im Ständerat angenommen werden, ist im Zweitrat, in diesem Falle dem Nationalrat, der Vorstoss in einen Prüfungsauftrag abzuändern. Dieses Beispiel der parlamentarischen Arbeit lernt uns:

Es muss ein Projekt klar gefordert werden, wenn von der Regierung eine konkrete Leistung verlangt wird. Die Bundesbehörden erkundigen sich nicht, ob allenfalls Hilfe gebraucht wird. Es ist zu hoffen, dass die Schifffahrt in nächster Zeit einen deutlichen Schritt vorankommt. ■

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.**

Geschichten aus der Schifffahrt [X] (Teil 3)

Auf dem Schulschiff ...

In einer **Schifffahrt-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 befinden uns an Bord des Schulschiffes „J. W. Welker“ im Aufenthalts- bzw. Speiseraum und halten eine Versammlung, besser noch Kriegsrat ab, und das, unserer Meinung nach, aus gutem Grund. Gestern hatten wir erfahren müssen, dass man, von Seiten der Schulschiffführung, (etwa auch von Seiten der Reedereiführung??) aus uns nicht nur fertige Matrosen sondern zudem auch noch so `ne Art Schulschiff-kadetten machen wollte. Jedenfalls äußerte sich unser Schmelzerpapa Walter in dieser Weise.

Erste Kommentare von uns hierzu reichten von schwachsinnig bis schikanös. Mittlerweile stand auch zum großen Teil fest, wie man sich das Ganze (von oben nach unten) vorstellte: Auf dem Kopf eine Matrosenmütze mit Schriftzug „Schulschiff J.W.Welker“ mit Bändern hinten dran, dann als nächstes Matrosenkragen, darunter blau-weiß längs gestreiftes Hemd dazu dunkelblaue unten ausgestellte Hose und schließlich schwarze Schuhe.

Wir waren alle mehr oder wenig entsetzt. Stellt euch das mal vor, warf ich in die Runde, wir gehen hier von Bord um uns ein wenig zu amüsieren und werden überall erkannt.

Man wird mit den Fingern auf uns zeigen. Kinder werden ihre Mütter fragen: Warum sehen die so komisch aus und warum haben die Mützen von denen so seltsame Bänder? Und überhaupt, bestimmen

wir nicht selbst unsere Kleidung, - oder herrscht hier Uniformzwang – oder was?! Walter ließ sich erst mal nicht beirren und brachte am nächsten Tag für jeden von uns eine Mütze (mit Bändern) mit, zum anprobieren.

Und jetzt fing der Ärger an. Nicht, dass ich mich geweigert hätte sie anzuziehen, aber kaum war ich mit der Mütze an Deck gegangen, fegte mir eine heftige Windbö, wie sie am Liegeplatz des Schulschiffes ja wohl öfter mal auftraten, die Mütze vom Kopf und hinein ins Wasser. Vater Rhein war gnädig und verschluckte das Ding auf der Stelle. Ich ging schnurstracks zu Walter und erzählte ihm von meinem Missgeschick. Er schaute mich so gleichmütig, wie es ihm zu diesem Zeitpunkt möglich war, an und meinte lakonisch: Kann ja mal passieren – nur wenn's jetzt noch einmal vorkommt, dass dir bei strahlendem Wetter und nicht der Spur eines Windzuges die Mütze vom Kopf geweht wird, könnte ich mir denken, dich mit genau 6,50 DM an der Wiederbeschaffung zu beteiligen – und das bei deiner chronischen Geldknappheit?! Also ich würde mir das an deiner Stelle noch mal überlegen und gut aufpassen, dass die Mütze auf dem Kopf bleibt. So – jetzt kam mein Auftritt: 6,50 DM ?? Und das Ding ist nicht mal gegen Verlust versichert? Nee, die zieh' bestimmt nicht wieder an, freiwillig jedenfalls nicht. Was ist, wenn mir die geklaut wird oder wenn ich die mal vergesse, was ja in unserem Alter immer mal vorkommen kann? Die anderen griffen den Ball sofort auf und protestierten ebenfalls heftig. Andere Argumente als Kontrapunkte wurden geäußert: Mit so einer Schlaghose und dem blöden Hemd und dem Kragen und dem ganzen Kram kann man weder arbeiten noch ausgehen usw. usw.

Walter gab nach ca. einer halben Stunde auf und brummelte: Ich seh' schon, mit euch wird das nix, ihr seid irgendwie nicht reif und ernsthaft genug für so eine schicke Sache.

Am Freitagmorgen hieß es für mich: Geh mal ins Büro, „unser aller Papa“ möchte dich sprechen. Setz' dich, meinte er gnädig als ich bei ihm vorstellig wurde. Von

der Reederei ist die Anweisung gekommen, dir die noch ausstehende Erfolgsprämie für den Erwerb des DLRG Grund- und Leistungsscheines auszuzahlen; immerhin 80,- DM.

Wenn ich jetzt ein breites Grinsen nicht unterdrücken konnte, kam das daher, dass ich ja zu hören bekommen hatte, dass er mir ja eigentlich garnix, nullkommanull, nix nada auszahlen wollte, wegen meiner angeblichen Eskapaden und als Erziehungsmaßnahme, übrigens mit meinem Vater abgesprochen. Und so meinte er dann auch: Brauchst gar nicht zu grinsen. Du kriegst das Geld erst am Montag, basta!

Das war jetzt aber reine Schikane, dachte ich und verließ heftig protestierend sein Allerheiligstes. Die anderen, jedenfalls die, denen ich dies erzählte, waren mit mir einer Meinung. Das verlangte nach Rache! Wir wussten auch schon wie.....

Als erstes nahmen wir uns den weißen VW-Käfer des Herrn Schulschiffkapitänes vor. Der hatte solche schüsselartigen Radkappen. Ruckzuck wurden die mal eben gelöst und wieder angebracht, - aber nicht ohne vorher in jeder Radkappe eine Hand voll Erbsen zu hinterlassen. Krabbe malte ein ungefähr 1m x 40cm großes Pappschild mit der Aufschrift: „Achtung, Pest an Bord!“ Das sollte am Sonntagmorgen von außen auf der Verschanzung am Vorschiff für jeden an Land vorbei gehenden Spaziergänger sichtbar angebracht werden. Außerdem bekam der Flaggendienst die Anweisung, ebenfalls am Sonntagmorgen Hammer und Axt am Mast hochzuziehen und in die Bundesflagge einen Knoten zu machen.

Den am Sonntagmorgen üblichen Streuselkuchen zum Frühstück wollten wir alle gemeinsam boykottieren. Den gab Walter nämlich meistens aus.

Und - - - so geschah dies denn auch. Ich kann mich genau erinnern. Es war ein strahlender Sonntagmorgen, jede Menge Sonnenschein und jede Menge Spaziergänger und alle zeigten irgendwie amüsiert oder gar kopfschüttelnd auf unser Schiff.

Walter saß mit uns im Speisesaal und merkte erst mal gar nichts. Als er aber dann zunächst unsere Schweigsamkeit und danach unseren mangelnden Streu-

selkuchen -Appetit feststellte sagte er: Männer, was ist los, jemand gestorben, habt ihr euch den Magen verdorben oder is' was mit dem Kuchen? Nee, der ist doch ganz in Ordnung, stellte er fest. Dann meinte er noch: Mit Nahrungsverweigerung kommt ihr bei mir aber auch nicht weiter, - ihr schadet euch nur selbst. Zu Jürgen V. seinem Assistenten meinte er dann: Es ist zwar Sonntag heute, aber ich muss gleich mal nach dem Auto schauen; irgendetwas rappelt oder scheppert, möchte' mal wissen, was das ist.

Jürgen schaute aus dem Fenster in Richtung VW-Käfer, der wie immer an der Rampe stand und runzelte heftig die Stirn. Walter, da stimmt `was nicht. Kuck mal wie die Leute auf unser Schiff starren und kuck mal, wie die sich kaputt lachen.

Ihnen schwante wohl gleichzeitig etwas; sie ahnten nichts Gutes. Als sie das Ganze dann von Land aus betrachteten, fiel mir als erstes auf, dass Walters Pfeife nicht mehr wippte, sondern bolzengrade und stramm zwischen seinen zusammengesprengten Lippen klemmte. Eine Falte, so groß wie eine Ackerfurche, bildete sich auf seiner Stirn, genau über der Nasenwurzel. Es dauerte nur Sekunden, dann flog die Tür zum Speisesaal auf: GERHARD, du gehst sofort nach vorn, holst das Gelumpe da runter und ziehst die Reedereiflaggen hoch, - marsch. Der Plakatmaler, oder wer auch immer, entfernt sofort sein Pamphlet von der Verschanzung und zwar dalli. (Den Knoten in der Bundesflagge hatte er noch gar nicht bemerkt).

Nun, - wir erkannten den Ernst der Situation und fügten uns. Ich entknotete darüber hinaus sogar freiwillig die Bundesflagge. Alles in den Aufenthaltsraum hieß es dann. Wir saßen rechts und links an den Tischen und er lief unentwegt durch den Gang dazwischen auf und ab, während er mehr oder weniger laut auf uns einredete: Das ist somit das Schlimmste, was ich bisher hier an Bord erleben musste. Womit habe ich das eigentlich verdient. Ich tu' auch nur meine Pflicht und pass' auf euch auf. Gerhard, ich betrachte dich als einen der Rädelsführer und werde deinen Vater informieren – klar!? So ging das eine ganze Weile, alle (bis auf die, die nie geschimpft bekamen, weil sie nie Unsinn machten) kriegten ihr Fett ab. Schließlich hob ich die Hand um mich

zu Wort zu melden. Was willst du noch?, herrschte er mich an.

Ich gab mich zerknirscht und meinte niedergeschlagen: Das alles ist meine Schuld, ich war so stocksauer, weil sie mir die Prämie nicht ausgezahlt haben. Ich wollte doch heimfahren, (und dann fiel mir noch `was ein) weil doch meine Oma Geburtstag hatte. Der war zwar schon etwas länger her, aber so lange auch wieder nicht. Plötzlich meldeten sich die anderen, denen er das Taschengeld gekürzt oder gestrichen hatte, auch zu Wort. Sie hätten auch alle heimfahren gewollt. Tante, Onkel, Schwester, Bruder, Cousinen und Cousins, alle hätten Geburtstag gehabt.



Schulschiff „J.W. Welker“

Die Situation wurde ein wenig grotesk. Es dauerte eine Weile, dann fing er auf einmal an zu lachen, lauthals. Die Pfeife musste er in die Hand nehmen, sonst wäre sie sonst wo gelandet. Erst fiel Jürgen mit in diese Lache ein dann wir alle, nachdem wir uns erst mal alle verwundert angesehen hatten.

Schließlich sagte Walter: So, - jetzt hört mir mal alle gut zu. Ich hab's ja verstanden, das war wohl ein wenig zu hart von mir, euch gegenüber. In Zukunft läuft das anders, ihr kriegt euer Taschengeld auf jeden Fall; es gehört ja schließlich auch euch. Eins bitte ich mir jedoch aus: Keine Meuterei mehr auf dem J.W.Welker – klar!? Gerhard, du kommst gleich noch mal zu mir, mit dir muss ich noch mal reden (???) Okay, - wir alle waren mit diesem Ausgang der Geschichte nun doch mehr als zufrieden. Was wollte Papa Walter jetzt noch von mir? Er sagte wieder: Setz dich, als ich bei ihm antanzte. Dann fixierte er mich durch den Pfeifenrauch hindurch und meinte: Dein Vater hat mich gewarnt, wie du weißt. Er hat aber auch gesagt, dass du im Grunde ein anständiger und ehrlicher Bursche bist, der für den Mist, den er baut auch gerade steht. Nun gut, das

konnte ich feststellen. Manchmal neigst du allerdings zu Überreaktionen, scheint mir. Du könntest mir noch einen Gefallen tun, meinte er dann noch mit einem unangenehmen Nebengeräusch (Tonfall) in seiner Stimme. Du hast sicher eine Ahnung, warum mein Auto so rappelt, - könntest du mal nachschauen?! Als Dank zahle ich dir nachher deine Prämie aus, - okay?!

Ach – ja, die Prämie. 80,00 DM waren damals ungefähr so viel wie heute 200,- €. Als er, Papa Walter, sie mir in die Hand drückte sagte er: Dein Vater, dem ich übrigens von der heutigen Sache besser nichts erzähle, hat mich gebeten dir mitzuteilen, du möchtest dir bei nächster Gelegenheit etwas Vernünftiges zu Anziehen kaufen, Hose Hemd und gute Schuhe, na du weißt schon, und zum Friseur soll ich dich schicken. Das wäre jetzt so eine Gelegenheit für dich.

Ich hab doch gewusst, dass ich nicht frei über das Geld entscheiden konnte, dass da noch ein Haken dabei ist. Papa Walter wollte mich zu seinem Leib- und Magenfriseur schicken, einem Barbier aus dem vorigen Jahrhundert. Der hätte mir dann einen sog. Messerschnitt verpasst. Meine Haarpracht, schulterlang, wie zu jener Zeit üblich unter uns „Chorknaben“, wäre dahin gewesen.

Ich will dieses Thema hier abschließen und dazu feststellen, dass ich mir von meiner redlich verdienten DLRG – Leistungsprämie, mit der kameradschaftlichen Unterstützung meiner mich beratenden Mitschüler, eine recht bunte Hose mit weitem Schlag, ein dunkelrotes Hemd mit den in schwarz gehaltenen Konterfeis der Beatles drauf und einem riesigen Kragen kaufte sowie schwarze Schuhe, von denen mein Vater immer behauptete, es seien Jimmyschuhe (?) vorne spitz zulaufend. Beim Friseur war ich auch, - beim Friseur, besser bei der Hairdresserin meiner Wahl. Von ihr erhielt ich nach waschen, schneiden, föhnen auf meinen Wunsch hin folgen-des Schreiben mit:

Der junge Mann, von sich selbst als Mini bezeichnet, war heute am (Datum weiß ich nicht mehr) in unserem Salon und wurde von mir eingehend darin beraten, nur ja seine schönen langen blonden Haare, welche sehr weich und ohne Spliss waren, auf seinem komischen Charakterkopf zu lassen. Ihm wurden durch mich ca. 0,5

cm dieser Haare an Länge entfernt – schluchz! gez. Gabi, die Starfriseur. Als wir alle an wieder Bord waren, sagte Walter (es war mir nicht gelungen, an ihm vorbei zu schleichen): Lass doch mal kucken, was du dir gekauft hast, - beim Friseur warst du aber noch nicht.

Erst zeigte ich ihm, die anderen feixten, die „Besucherbescheinigung“ von Gabi mit der Bemerkung: Ich war sehr wohl beim Friseur. Er schüttelte den Kopf, die Pfeife wackelte mal wieder bedenklich und meinte: Dafür hast du sicher auch noch'n Haufen Geld bezahlt, - hm? Als er dann die Klamotten sah, stellten wir alle gemeinsam fest, wie in dem Mann das Entsetzen hochstieg. Er fand zu ersten Mal keine Worte. Doch! Er drehte um und im Weggehen meinte er: Ich geb's endgültig auf, soll doch der Erich (mein Vater) dir deine Verrücktheiten austreiben.

Mein Vater meinte zu der ganzen Angelegenheit später nur: Junge, mal abgesehen davon, dass das nicht in Ordnung von dir war, was du da mit dem Walter veranstaltet hast; er hat's ja nur gut gemeint - aber letztendlich musst du entscheiden, was du mit deinem Geld machst. Und wenn du dich zum Clown machen willst, - na bitte, dann mach' halt. Er verstand dieses Zeit und ihre äußeren Erscheinungsbilder, ihre Kapriolen ebenso wenig wie Walter. Wie sollten die beiden auch. Ihre Jugend, ihre Freizeit war von anderen, schlimmen Ereignissen geprägt. Sie waren ihrer Jugend beraubt worden, Kriegsgeneration. Wenn ich mit meiner Geschichtschreiberei aus der Binnenschifffahrt noch bis dort hin komme, werde ich diesen Teil, (Erlebnisse im Zusammenhang mit der Schifffahrt vor und während und nach dem zweiten Weltkrieg) soweit sie mir aus diversen Erzählungen bekannt sind, noch zu Papier bringen.

Zu den Erlebnissen an Bord des Schulschiffes könnte ich noch unzählige Seiten anfügen. Die Geschichte mit den „plötzlichen“ Mädchen an Bord, oder die von der Zigarettenmafia, die es damals schon gegeben hat usw. usw. Vielleicht später einmal.

In der nächsten Ausgabe werde ich mal wieder einen Zeitzeugen zu Wort kommen lassen. Was er zu erzählen hat, wird so manches Auge mit Wasser füllen, sei es vor lachen oder vor Rührung. ■

VBW-Arbeitsgruppe „Telematik“ tagte in internationaler Besetzung im Duisburg-Ruhrroter „Haus Rhein“

Telematikprojekte müssen besser abgestimmt werden

Bereits am 28. Januar fand im Haus Rhein in Duisburg ein Treffen der VBW-Arbeitsgruppe "Telematik" statt.

Die Teilnehmer der Arbeitsgruppe gaben der Runde einen europäischen Charakter und erlaubten einen Erfahrungsaustausch über Landesgrenzen hinweg. Neben deutschen Vertretern des Gewerbes, Hersteller von Telematikanwendungen und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nahmen Experten aus den Niederlanden und Belgien teil. Künftig will man durch eine gezielte Themenwahl Teilnehmer aus weiteren europäischen Staaten hinzugewinnen.

Die Teilnehmer waren sich darin einig, dass eine Abstimmung zwischen der Politik, welche immer neue Projekte initiiert und dem Gewerbe als Betroffenen nicht oder kaum gegeben ist. Das sollte sich unbedingt ändern und die AG „Telematik“ wird ihre Arbeit dahingehend intensivieren. Einen besonderen Platz nahm in der Diskussion AIS ein. Hier interessierten insbesondere die in den unterschiedlichen Staaten gemachten Erfahrungen bei der Einführung und der Nutzung dieser Telematikanwendung.

Es wurde deutlich, dass seitens des BMVBS großes Interesse an Praxiserfahrungen und den Forderungen und Ansprüchen der Anwender besteht, um weitere Vorhaben anstoßen und laufende Programme optimieren zu können. Die bisherigen sehr positiven Erfahrungen der an den Pilotprojekten in Rotterdam („895“) und an der Mittelweser beteiligten Schiffsführer, müssen in Deutschland intensiver kommuniziert werden. Seitens des Gewerbes existieren noch gewisse Vorbehalte gegenüber AIS, u.a. aufgrund einer möglichen unkontrollierten Verwendung der übermittelten Daten. Zurzeit wird diesen Bedenken durch Beschränkung der Daten auf den absolut für die Sicherheit erforderlichen Umfang Rechnung getragen. Insgesamt wurde klar, dass das Gewerbe in allen drei Ländern die laufende Förderung

für eine Ausrüstung mit AIS nur unzureichend in Anspruch nimmt, obwohl bereits 2012 oder 2013 mit großräumigeren Ausrüstungs- und Einschaltverpflichtungen (z. B. am Rhein) zu rechnen ist.

Gewerbevertreter sehen das Förderprogramm und den Zeitpunkt kritisch, da viele Partikuliere in der derzeitigen wirtschaftlichen Situation nicht über die nötigen Mittel für eine Anschaffung verfügen und daher bisher auch keine Anträge auf Förderung, für die in Deutschland die Antragsfrist bereits zum 1. November 2010 ausläuft, stellen.

Ein weiteres Thema war die seit 01. Januar geltende Meldepflicht. Die bisher gemachten Erfahrungen sind ausschließlich positiv. Hingewiesen wurde auf das Problem, welches sich ergebe, wenn Terminals im Zielhafen nicht in BICS registriert seien, dann könne der Zielhafen auch nicht eingegeben werden. Die Binnenschiffe könnten in diesem Fall die Meldung nicht abgeben. Hier muss noch nachgesteuert werden. Im Raum stand auch die Frage, ob es eine Ausweitung der Meldepflicht auf weitere Schiffstypen oder andere Wasserstraßen geben werde, welche momentan jedoch nicht abschließend beantwortet werden kann. Von niederländischer Seite wird vermutet, dass ein weiterer Schritt das elektronische Melden der transportierten Güter zum Zoll sein könnte. Weiterhin fand in der Sitzung ein Austausch über zu erwartende Entwicklungen im Bereich Telematik statt. Hierbei wurden die Themen ERI, Ausweitung des elektronischen Meldens / Ausweitung des Datenumfangs, FIS, ECDIS, Ausbau von ELWIS und diverse EU-Projekte angeschnitten, welche aber noch weiterer Diskussion bedürfen. Die nächste Sitzung der VBW-AG „Telematik“ soll am 08. Juni in Duisburg stattfinden.

Fragen zum Thema beantwortet die VBW-Geschäftsstelle:

info@vbw-ev.de ■

VBW-Fachausschuss „Binnenschiffe“ legte Zukunftsthemen fest

Partikelfilter und elektrischer Antrieb

Am 10. Februar fand in Duisburg im Haus Rhein die Sitzung des Fachausschusses „Binnenschiffe“ unter Vorsitz von Dipl.-Ing. Joachim Zöllner (DST Duisburg) statt.

Nach über einjähriger Pause beschäftigte sich die Expertengruppe zunächst intensiv mit der Frage, mit welchen Themen sich das Gremium in der kommenden Zeit befassen muss. Wichtig ist den Teilnehmern vor allem eine praxisnahe Themengestaltung. So will man in Zukunft auch wieder bei und gemeinsam mit Reedereien und der öffentlichen Verwaltung vor Ort tagen, um Anregungen aus der Praxis direkt aufgreifen zu können.

Zudem will man künftig wieder verstärkt die Öffentlichkeit suchen und zu Zukunftsthemen Stellung beziehen.

Als die großen zwei Themengebiete, die künftig mehr und mehr in den Mittelpunkt

des Interesses rücken werden, wurden Emissionen (Partikelfilter und x-elektrischer Antrieb) und die Fahrgastschiffahrt benannt. Weitere wichtige (Unter-)Themen, mit welchen sich die Runde bereits in den kommenden Wochen und Monaten beschäftigen will sind:

- die Binnenschiffsuntersuchungsordnung und deren Auswirkungen auf die Fahrgastschiffahrt
- Bordkläranlagen
- Rußpartikelfilter für Schiffsdiesel
- alternative Treibstoffe
- x-elektrischer Antrieb
- Landanschlüsse zur elektrischen Stromversorgung

Auch die Problematik von kleinen Strömungskraftwerken aus der Sicht der Flussschiffahrt soll in das Programm aufgenommen werden.

In derselben Sitzung befassten sich die

Experten mit einer möglichen Verpflichtung zur Befestigung von Containern bei deren Transport auf Binnenfrachtschiffen. Die Teilnehmer der Ausschusssitzung sahen eine solche Regelung kritisch, daher wird das Gremium in nächster Zeit eine wissenschaftliche Betrachtung dieser Frage vornehmen.

Des Weiteren wurde diskutiert, ob Binnenfrachtschiffe mit Gas als Kraftstoff auch ökonomisch sinnvoll betrieben werden können. Da schon jetzt ein breites Interesse vorhanden ist und vereinzelt bereits Anwendungsvorschläge aus der Schifffahrtspraxis vorliegen, wird dieses Thema einen wichtigen Platz in der künftigen Arbeit des Fachausschusses einnehmen.

Fragen zum Thema beantwortet die VBW-Geschäftsstelle:

info@vbw-ev.de



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.

Magnetrol®
WELTWEIT LÖSUNGEN FÜR FÜLLSTAND UND DURCHFLUSS

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

Action und Spaß für Kinder und Erwachsene beim 821. Hafengeburtstag Hamburg

Buddelschiffbauende Fußball-Piraten

Große Schiffe gucken und kleine basteln, leckere Spezialitäten genießen und Spaß am Spiel mit dem Fußball haben: Der 821. Hafengeburtstag Hamburg vom 7. bis 9. Mai 2010 ist ein Fest für die ganze Familie, das auch für die Kleinsten jeden Tag spannende Mitmach-Aktionen bietet. Die Möglichkeiten reichen vom Buddelschiffbau über den selbst gefertigten Piraten-Look bis zum Torwand-Schießen. Nachwuchs und Eltern können allein an Land insgesamt mehr als 200 Programmpunkte entdecken – auf der Hafenmeile von der Kehrwiederspitze bis hinter den Alten Elbtunnel sowie in der Speicherstadt, in der Hafen-City und im Museumshafen Oevelgönne.

Allein die Aktionen im Bereich des Fischmarktes dürften ausreichen, um ein Kind das komplette Wochenende zu beschäftigen und ihm dabei soviel Spaß wie selten zu bereiten. So können die Kleinen hier kostenlos ihr ganz persönliches Piraten-Outfit fertigen. Dazu gehört das Bemalen von T-Shirts ebenso wie das Anfertigen eines

der typischen Piraten-Kopftücher. Komplett ausgestattet kann sich der Nachwuchs dann auf Schatzsuche begeben: Tief im Sand liegt eine Truhe verborgen, die kleine Schätze wie ein Amulett beherbergt.

Eine weitere Attraktion für Kinder ab einem Alter von fünf oder sechs Jahren ist das Basteln von Buddelschiffen. Gegen einen Unkostenbeitrag können Mädchen und Jungen eigenhändig ein kleines Schiff in eine Flasche bugsieren und die Kunst erlernen, die filigranen Masten aufzurichten. Am Ende halten sie dann ein einzigartiges Stück in der Hand, das die ganze Familie noch viele Jahre an den 821. Hafengeburtstag Hamburg erinnern wird.

Ebenso spannend wie lehrreich sind die Vorführungen der Seiler auf dem Fischmarkt. Die Profis dieser fast ausgestorbenen Berufsgruppe zeigen anschaulich, wie Seile und Tauen hergestellt werden. Nicht minder beeindruckend für Kinderaugen und vor allem -ohren dürften die Vertreter der Marktschreier-Zunft sein, die während des größten Hafenfestes der Welt ausnahmsweise schon ab Freitag stimmungsgewaltig ihre Waren anpreisen. Fischmarkt-Legenden wie

Bananen Fred, Aale Dieter oder Käse Tommi liefern sich lautstark Wortgefechte, die auch die kleinen Besucher in ihren Bann ziehen werden.

Ein weiteres Programm-Highlight für Jungen und Mädchen findet am Samstag in der Fischauktionshalle statt. Unter dem Motto „Kochen für und mit Kindern“ werden hier an einer größtmäßig angepassten Küchengruppe kindgerechte Gerichte zubereitet – unter Anleitung von speziell geschulten Köchen, die das Kochen somit „kinderleicht“ machen. Während der Nachwuchs den Kochlöffel schwingt, können die Eltern



Zum Hafengeburtstag wird es auch ein Schlepperballlet geben.

hier unter dem Motto „nordisch frisch“ Spezialitäten von norddeutschen Gastronomiebetrieben genießen.

Als neue, große Familien-Attraktion feiert die HSV- und Entega-Eventfläche im Alten Elbpark in diesem Jahr Premiere auf dem Hafengeburtstag Hamburg. Mit Torwandschießen, einer Hüpfburg und einer Schussgeschwindigkeitsmessanlage ist der Spaß nicht nur für Fußballfans garantiert. Mit Letzterer können Kinder ganz wie die Profis der Bundesligamannschaften testen, wie hart sie schießen. Auch das sogenannte „Goalkeeper-Modul“ wird Groß und Klein begeistern. Auf einem speziellen weichen Untergrund stehen beim Fangen schneller Bälle die eigenen Reflexe und damit das Talent zum Torwart auf dem Prüfstand. Wer Glück hat, kann von der Eventfläche auch etwas mitnehmen: Es winken Preise wie Autogramme der HSV-Profis, Fußbälle und das handsignierte Trikot eines HSV-Spielers. Um Spielspaß und Geschicklichkeit einer anderen Art geht es auf dem „Nintendo“-Truck an der Festivalbühne St. Pauli Fischmarkt. Für Jugendliche wird diese Attraktion zum festen Anlaufpunkt des Hafengeburt-

stag Hamburg, denn hier können Mädchen und Jungen die neuesten Konsolen und Spiele ausleihen und testen.

Das umfangreiche Programm des 821. Hafengeburtstag Hamburg, die Angebote der rund 500 Schausteller und Subveranstalter, Buden und Attraktionen bieten darüber hinaus noch jede Menge Spaß und Action für die ganze Familie. Zum Beispiel gilt es, die sieben Kinderfahrgeschäfte und das Riesenrad auf der Hafenmeile auszuprobieren. Ebenfalls lohnend ist der Besuch im Museumshafen Oevelgönne: Hier sind einzigartige historische Schiffe zu bestaunen, und

für Kinder ab zehn Jahren findet am Samstag, 8. Mai, um 13.30 Uhr, die Lesung „Die Küstendetektive: Jagd auf die Hafenbanditen“ mit Musik statt. Außerdem gibt es ein umfangreiches Mitmachprogramm mit Schifffen, Spiel und Spaß.

Beim Besuch der Museen in der Speicherstadt gibt es verschiedenste ungewöhnliche Ausstellungen und Attraktionen zu entdecken. Spicy's Gewürzmuseum,

das Internationale Maritime Museum Hamburg, das Deutsche Zollmuseum und viele andere bieten während des 821. Hafengeburtstag Hamburg interessante Führungen und besondere Aktionen.

Futuristisch mutet es derweil im benachbarten Traditionsschiffhafen in der HafenCity und auf der Kehrwiederspitze an: Der 31 Meter lange und 15 Meter breite, rein solarbetriebene Katamaran „PlanetSolar“ ist als erstes Schiff seiner Bauart gerade erst in Kiel vom Stapel gelaufen und wird als Hightech-Schiff auf dem Hafengeburtstag Hamburg seinen ersten großen Auftritt vor breitem Publikum haben. Im „Solar-Village“ auf der Kehrwiederspitze gibt es dazu Informationen für Groß und Klein, ein Muss für Umwelt- und Technik-Interessierte. Auch minderjährige Skipper können am Schiff-Simulator die Kontrolle über die „PlanetSolar“ übernehmen oder ihre Fähigkeiten als Steuermann mit solarangetriebenen Modellbooten bei der „PlanetSolar Regatta“ im Pool testen. Beim Abenteuer „Sept Autour du Monde“ erleben kleine Besucher die Entwicklung erneuerbarer Energien und zukünftiger Energietransporte. ■

Großraumtransporte via Binnenschiff für verladende Industrie von strategischer Bedeutung

BSK-Schwergutkompetenz bei der Bonner SPC

Die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten e.V. (BSK), Frankfurt am Main, ist neues Mitglied beim ShortSea-Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), Bonn. Damit vertiefen der Schwergutverbund und das Public-Private-Partnership ihre bisherige Zusammenarbeit. Bereits seit 2008 ist SPC-Projektmanager Christian Betchen im BSK-Ausschuss „Binnen-, See- und Fährschifffahrt“ vertreten, der im Dialog mit der Maschinen- und Anlagenbauindustrie, Schwergutspediteuren, Häfen und Reedereien sowie Gewerbeverbänden und der Politik die Einbindung von Kurzstreckensee- und Binnenschifffahrt in Projekttransporte vereinfachen will.

„Großraum- und Schwertransporte via Binnenschiff sind für die verladende Industrie in Deutschland von strategischer Bedeutung“, betont Wolfgang M. Draaf, geschäftsfüh-

render Vorstand der BSK und Vorsitzender des Fachausschusses „Binnen-, See- und Fährschifffahrt“. „Unsere Mitgliedschaft beim SPC ist ein wichtiger Schritt, um beide Bereiche noch effizienter verknüpfen zu können, gerade auch angesichts der zunehmenden infrastrukturellen Engpässe für Schwerguttransporte auf der Straße.“ Hier liegen die Vorteile einer Mitgliedschaft auch für das BSK-Vorstandsmitglied Arno Alt auf der Hand: „Wir sind fest davon überzeugt, dass wir im Rahmen dieses starken Netzwerkes unsere strategischen Ziele für die Zukunft der verladenden Wirtschaft besser verwirklichen können. Die bisherige hervorragende Zusammenarbeit mit dem SPC und unsere gemeinsamen Erfolge sprechen dafür.“

„Ich begrüße es sehr, dass unsere Kooperation mit der BSK jetzt offiziell auf einer festen

Basis steht“, freut sich der Vorstandsvorsitzende des Vereins zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V. (VFKSV), Konsul Robert O. Drewes, „damit wird die bestehende Zusammenarbeit auch nach außen manifestiert. Mit den spezialisierten logistischen Dienstleistungen unseres neuen Partners eröffnen sich für unser Netzwerk mannigfaltige konzeptionelle Möglichkeiten. Das SPC wird mit seinem multimodalen Wissen und seinen Kontakten gerne dazu beitragen, den Sektor Schwergut- und Großraumtransport und damit eine der wichtigsten Exportbranchen in Deutschland zu stärken.“

„Gerade für den Transport großer Güter bietet sich die Wasserstraße als ökonomisch und ökologisch sinnvoll an“, sagt Christian Betchen. „Darum ist die Verbesserung der Planbarkeit für Schwer- und Großraumtransporte über die bundesdeutschen Wasserwege eines unserer großen Ziele. Dafür haben wir auch ein Aus- und Weiterbildungsangebot für Fachkräfte aus der Logistikbranche und Patentinhaber in der Binnenschifffahrt aufgelegt. Doch es gibt noch viel zu tun, um die Einbindung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt auch dauerhaft im Tagesgeschäft zu vereinfachen. Gemeinsam mit der BSK werden wir hier noch viel bewegen.“ ■



Mehr Schwergut aufs Wasser: Der Transport großer Güter erfordert entsprechende Kapazitäten und Sicherheitsmaßnahmen, die auf der Straße oft nicht zufrieden stellend gewährleistet werden können.

Gesamtleistung steigt auf 145 Mio. Euro /Neue Angebote im Duisburger Hafen

Staake: Trotz Krise erfolgreiches Jahr 2009 für die duisport-Gruppe

Mit einem konsolidierten Umsatz, inklusive der Umsätze aus strategischen Beteiligungen, von 145 Mio. Euro konnte die duisport-Gruppe die Gesamtleistung gegenüber dem Jahr 2008 (139 Mio. Euro, plus 4,6 Prozent) erneut steigern. Der Ertrag vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) konnte abermals um 7,5 Prozent auf nun 27,3 Mio. Euro (Vorjahr: 25,4 Mio. Euro) gesteigert werden. Das Ergebnis vor Ertragssteuern liegt auf Grund von einem höheren Kapitaldienst (Abschreibungen und Zinsen) mit 7,7 Mio. Euro leicht unter dem Vorjahr (2008: 8,8 Mio. Euro), bedeutet aber dennoch das zweitbeste Ergebnis in der Geschichte der duisport-Gruppe. „Die Strategie der letzten Jahre, unsere Geschäftsfelder konsequent auszubauen und zu erweitern, war der Schlüsselfaktor, um in diesem wirtschaftlich schwierigen Jahr ein so gutes Ergebnis zu erzielen“, sagte Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, auf der heutigen Bilanzpressekonferenz. „Ebenfalls dazu beigetragen hat, dass wir frühzeitig Maßnahmen ergriffen haben, um der Krise zu begegnen. Wir haben unsere Kostenstrukturen und vor allem unsere Prozessabläufe angepasst, verbessert und optimiert“, so Staake weiter.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2009 erwirtschaftete die duisport-Gruppe einen konsolidierten Umsatz von 138,6 Mio. Euro (2008: 129,5 Mio. Euro). Unter Hinzurechnung der anteiligen Umsätze aus strategischen Beteiligungen ergibt sich ein gesamtes Umsatzvolumen von 145 Mio. Euro. Ein Plus zum Vorjahr (139 Mio. Euro) von 4,6 Prozent. In den Geschäftssegmenten Infra- und Suprastruktur sowie bei Verkehr und logistischen Dienstleistungen konnte der Umsatz von 64,9 Mio. Euro im Jahr 2008 auf nun 71,0 Mio. Euro im vergangenen Jahr gesteigert werden.

Auch der Bereich Verpackungslogistik konnte sich gut in einem schwierigen Marktumfeld behaupten, musste aber, nicht zuletzt auf Grund des starken Preisdrucks im Maschinen- und Anlagenbau, einen leichten Umsatzrückgang auf 52,3 Mio. Euro (2008: 58,3 Mio. Euro) hinnehmen.

Weiter hohes Investitionsniveau

Auch im schwierigen Jahr 2009 hat duisport gegen den Trend insgesamt 30 Mio. Euro in die Infra- und Suprastruktur, aber auch in den Bereich Verpackungslogistik investiert. Schwerpunkte der Investitionen waren die Multifunktionshalle und die Verpackungshalle auf dem Nordhafen-Areal, die Erweiterung der Umschlagkapazitäten sowie der weitere Ausbau der Hafens- und Schieneninfrastruktur.

duisport packing logistics im Nordhafen

Seit dem 1. Januar 2010 firmiert die ehemalige VTS-Gruppe unter dem neuen Namen duisport packing logistics (dpl) und ist nun auch Teil der starken Dachmarke duisport mit seinem breiten Leistungsspektrum.

Die dpl-Gesellschaften definieren seit 2007 den Bereich der Verpackungslogistik in der duisport-Gruppe. Der Hauptbetrieb mit seinen Aktivitäten in den Bereichen Umschlag, Lagerung und Verpackung wurde jetzt auf dem Gelände des Nordhafens in Duisburg-Ruhrort konzentriert.

Auf einem 45.000 m² großen Areal entstand innerhalb weniger Monate Bauzeit eine 7.000 m² große Multifunktionshalle für die Einlagerung von Gütern nahezu jeder Größe sowie eine 5.000 m² große Verpackungshalle zur Vorbereitung von Bauteilen komplexer Industrieanlagen für den Weitertransport. Beide Hallen sind zu diesem Zweck mit Kranbahnen auch für den Schwergutumschlag ausgerüstet. Ein trimodaler Anschluss – der insbesondere auch für Short-Sea-Schiffe zur Verfügung steht – ergänzt dieses Gesamtkonzept.

„Damit festigt duisport packing logistics seine Position als führender Partner vor allem des Maschinen- und Anlagenbaus und bietet zugleich neue Chancen und Möglichkeiten für die Binnenschiff- und Short-Sea-Reedereien“, betont Erich Staake.

Schwergutumschlag auch im Außenhafen

Als ideale Ergänzung zum Dienstleistungsangebot im Nordhafen hat im Februar 2010 im Außenhafen das neue Heavy Lift Terminal Duisburg (HTD) den Betrieb aufgenommen.

Das Herzstück des knapp 12.000 m² umfassenden Terminalgeländes ist eine 2.000 m² große und überkrante Halle für den trimodalen Umschlag sowie die Lagerung, Verpackung und Montage von Schwer- und Stückgütern. „Diese Investition ist ein weiterer wichtiger Schritt, um den Duisburger Hafen auch im Schwergutbereich zu einer führenden Drehscheibe zu entwickeln“, ist Erich Staake sicher. Betrieben wird das Schwergutterminal gemeinsam von der duisport-Gruppe und den beiden Schwergutspeditionen Kübler aus Schwäbisch Hall und Kahl Schwerlast GmbH aus Moers. Die jeweiligen Terminalleistungen stehen allen offen und werden neutral und diskriminierungsfrei angeboten.

Neue Ansiedlungen im logport

Auch im Jahr 2009 sind strategisch relevante Ansiedlungen gelungen. So entstand auf einem über 70.000 m² großen Areal ein 30.000 m² großer Logistik-Railhub für Danone Waters mit seinen Mineralwässern Volvic und evian. Zusammen mit der duisport-Gruppe wurde zudem ein maßgeschneidertes Logistikkonzept entwickelt. So werden die Wässer per Zug direkt von den Quellen an den neuen Lagerstandort gebracht und dort im Warehouse eingelagert, kommissioniert und innerhalb Deutschlands weitervertrieben.

Zudem entstand mit dem Duisburg Kombi Terminal (DKT) ein neues Terminal für den kombinierten Verkehr. Mit einer Umschlagskapazität von 120.000 TEU und einer Lagerkapazität von 1.800 TEU unter dem Kran eignet sich das DKT, ein Unternehmen der Bertschi-Gruppe, besonders gut für Container-Lagerkonzepte, wie sie gerade in der chemischen Industrie im Zusammenhang mit Just-in-time Konzepten zunehmend Anklang finden.

„Diese Beispiele zeigen deutlich, dass man durch exzellente Rahmenbedingungen auch in wirtschaftlich schwierigem Umfeld neue Unternehmen gewinnen kann“, so Staake.

Neugründung duisport consult erfolgreich gestartet

Die Unterstützung von Logistikern und Hafenbetreibern bei der Entwicklung von neuen

Ideen und der Umsetzung von Plänen zur Infra- und Suprastruktur steckt hinter der Neugründung duisport consult zu Beginn des vergangenen Jahres. Dabei konnte auf die langjährige Erfahrung bei der Entwicklung von Projekten im Duisburger Hafen zurückgegriffen werden. Erste Aufträge wurden bereits kurze Zeit später erfolgreich abgewickelt. So wurde zum Beispiel in der südirakischen Stadt Umm Qasr innerhalb von wenigen Wochen ein Containerterminal wieder in Betrieb genommen. Neben den notwendigen baulichen Maßnahmen wurden in dieser Zeit unter anderem die betrieblichen Abläufe komplett neu definiert sowie qualifizierte Mitarbeiter ausgewählt und geschult. duisport consult wird das Know-how der Hafengruppe zukünftig verstärkt innerhalb und außerhalb Europas anbieten.

Starke Rückgänge im Montanbereich

Neben dem vergleichbar sehr guten Ergebnis

im Containerumschlag konnte auch in den Gütergruppen Mineralöle und chemische Erzeugnisse das hohe Niveau des Vorjahres nahezu gehalten werden. Der Rückgang in diesen Bereichen fiel mit jeweils 3 Prozent nur minimal aus. Dass Duisburg als traditioneller Montanstandort von der Wirtschaftskrise besonders getroffen worden ist, liegt nicht zuletzt an der Abschaltung von Hochöfen und der vorübergehenden Stilllegung eines Kohlekraftwerkes.

So verringerte sich der Umschlag von Kohle und Stahl drastisch und beeinträchtigte das Ergebnis des Gesamtumschlags in den Duisburger Häfen, das mit 44 Mio. Tonnen einem Rückgang von 19 % zum Vorjahr entspricht.

Containerumschlag auf Vorjahresniveau

Neue Zugelationen, wie z. B. der Glückauf-Express durch das Ruhrgebiet oder das Gateway-Konzept auf logport II, haben dazu

beitragen, dass der Containerumschlag nahezu auf dem hohen Niveau des Vorjahres gehalten werden konnte. So wurden im vergangenen Jahr auf den drei Verkehrsträgern Schiff, Bahn und LKW 1,82 Mio. TEU umgeschlagen (2008: 1,89 Mio. TEU). „Wir sind zuversichtlich, in 2010 ein zweistelliges Wachstum in diesem wichtigsten Gütersegment erzielen zu können“, so Erich Staake. Die Duisburger Hafen AG ist die Eigentums- und Managementgesellschaft des Duisburger Hafens, des größten Binnenhafens der Welt. Die duisport-Gruppe bietet für den Hafen- und Logistikstandort Full Service-Pakete in den Bereichen Infra- und Suprastruktur inkl. Ansiedlungsmanagement. Darüber hinaus erbringen die Tochtergesellschaften logistische Dienstleistungen wie beispielsweise den Aufbau und die Optimierung von Transport- und Logistikketten, Schienengüterverkehrsleistungen, Gebäudemanagement und Verpackungslogistik. ■



Reges Journalisteninteresse an der Jahrespressekonferenz des Duisburger Hafens.

Foto: Sarah Artt

Verbesserte Energieeffizienz – profitabel und umweltgerecht

Gottwald präsentiert den ersten Hybridantrieb für Hafemobilkrane

Mit einem neuen Hybridantrieb zeigt Gottwald Port Technology GmbH, eine Tochtergesellschaft der Demag Cranes AG, dass verbesserte Energieeffizienz sowohl zum wirtschaftlichen als auch zum umweltfreundlichen Betrieb von Hafemobilkranen beiträgt. So lassen sich durch den Einsatz modernster Dieselaggregate in Verbindung mit variablen Bremswiderständen und Kurzzeitenergiespeichern Kraftstoffeinsparungen im zweistelligen Prozentbereich erzielen.

Das ist das Ergebnis umfangreicher Tests an einem diesel-elektrischen Modell 6 Kran, die Gottwald, der einzige Anbieter von Hafemobilkranen mit elektrischer Antriebstechnologie, gerade abgeschlossen hat. Damit verbessert Gottwald insbesondere den Wirkungsgrad für diejenigen Hafemobilkrane, die aufgrund mangelnder Kaiinfrastruktur nicht an externe Stromquellen angeschlossen werden können. Terminalbetreiber können somit Kraftstoffverbrauch und -kosten sowie Abgasemissionen nachhaltig zu senken. Zudem verschafft Gottwald den Betreibern gravierende Vorteile bei der Vergabe von Terminalkonzessionen.

Seit langem ist es bei Einsatz elektrischer Antriebstechnologie möglich, die aus Verzögerungsbewegungen zurück gewonnene Energie dem internen Stromnetz des Krans wieder zuzuführen. Haben allerdings andere Stromverbraucher im Krannetz gleichzeitig keinen Energiebedarf, wird die überschüssige Energie in Bremswiderständen dissipiert, also in Wärme umgewandelt. Wurden diese Widerstände bisher nur in groben Stufen zugeschaltet, verbessert nun der Einsatz variabler Bremswiderstände die Energiebilanz deutlich.

Angesichts der Forderung nach weiterer Verbesserung des Wirkungsgrads hat Gottwald einen Hybridantrieb entwickelt, der einen Kurzzeitenergiespeicher einschließt, der zur rück gewonnenen Energie speichert und dem Krannetz für den nächsten Arbeitszyklus zur Verfügung stellt. Die Widerstände kommen nur noch bei Überschreitung der Kapazität des Speichers zum Einsatz.

Hafemobilkrane arbeiten mit schnellen Lastwechseln verbunden mit diskontinuierlichen Senk-, Hebe- und Drehbewegungen einschließlich der zugehörigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge. Daher sind Speicher erforderlich, die schnelle Leistungsaufnahme und -abgabe sowie hohe Zyklusrate bei rauem Kranbetrieb zulassen. Entsprechend hat Gottwald mechanische, elektrochemische und elektrostatische Kurzzeitspeicher untersucht. Die Anforderungen erfüllen elektrostatische reibungs- und verschleißlose Doppelschicht-Kondensatoren (Ultracaps) mit typischen Lade- bzw. Entladezeiten von max. 30 s im



Hafemobilkran Modell 6 im Containerumschlag. An einem Kran gleicher Bauart hat Gottwald einen neuen Hybridantrieb erfolgreich getestet.

vorliegenden Betrieb und einer Lebensdauer von 1 Mio. Zyklen. Der besondere Vorteil: Die Energiespeicherung erfolgt rein elektrisch ohne Energieumwandlung und daher mit besonders hohem Wirkungsgrad.

Der für das Pilotprojekt eingesetzte Hafemobilkran G HMK 6407, eine Variante von Modell 6, wird in einem Seehafenterrain für den Umschlag von vollen und leeren Containern

sowie Fruchtpaletten ca. 4.000 Stunden pro Jahr eingesetzt. Das Umschlaggerät verfügt über eine maximale Traglast von 100 t, Hubgeschwindigkeiten bis zu 90 m/min und eine installierte Dieselmotorleistung von 895 kW. Während der Testphase, die sich der Umrüstung des Krans auf variable Bremswiderstände und der Installation der neuen Doppelschicht-Kondensatoren anschloss, konnte der Nachweis erbracht werden, dass sich Kraftstoffeinsparungen im zweistelligen Prozentbereich realisieren lassen. Zudem trug die größere Laufruhe des Dieselmotors zur Reduzierung der Schallemissionen bei.

Neben der Ausstattung von Neukranen wird Gottwald Betreibern von Hafemobilkranen Umrüstungspakete (Upgrades) für umweltschonende und Betriebskosten senkende variable Bremswiderstände sowie Hybridantriebe zur Verfügung stellen. Besonders interessant ist die neue Antriebstechnologie dabei für Betreiber von Hafemobilkranen mit ähnlicher Betriebsdauer und -art wie beim Prototypen sowie für Hafemobilkrananwendungen im intensiven Containerumschlag oder im professionellen Schüttgutumschlag, wo sie als 4-Seilgreifervariante und ausgerüstet mit zwei Hubwerken nicht selten 6.000 Stunden p.a. im Einsatz sind. Darüber hinaus besteht seitens Gottwald mittelfristig das Ziel, durch die Nutzung der neuen Antriebstechnologie auch kleinere bordseitige Verbrennungsmotoren (sogenanntes Downsizing) einzusetzen, um weitere wirtschaftliche und ökologische Vorteile zu erzielen.

Grüne Antriebstechnologien von Gottwald Unter dem Label 'Green Range Gottwald' entwickelt Gottwald grüne Technologien zur nachhaltigen Bewirtschaftung von Hafen- und Intermodalterminals. Bereits Mitte 2009 hatte das Unternehmen das erste batteriebetriebene Automated Guided Vehicle (AGV) vorgestellt und mittlerweile erfolgreich getestet. Mit dem neuen Hybridantrieb unternimmt Gottwald einen weiteren Schritt zur Verbesserung des elektrischen Antriebssystems von Hafemobilkranen, der energieeffizientesten und daher im Hafen populärsten Antriebsart. ■

Die „Königin der Donau“ ist wieder unterwegs

TransOcean präsentiert das aufwändig modernisierte 5-Sterne-Schiff „Mozart“

Die Königin der Donau eröffnet höchst persönlich die Saison 2010 des Bremer Veranstalters TransOcean Flussreisen: Am 1. April begann die „Mozart“, die in der Linzer Werft ÖSWAG grundlegend modernisiert wurde, in Passau ihre erste Reise. Damit bringt TransOcean Flussreisen, hundertprozentige Tochter von Trans-Ocean Kreuzfahrten, einen überaus beliebten Klassiker zurück in den wachsenden Kreuzfahrtenmarkt und erweitert somit das exklusive Angebot. „Die „Mozart“ ist seit mehr als 20 Jahren der Inbegriff für Luxusreisen auf dem Fluss“, sagt Stefan Mathias, Geschäftsführer der Transocean Flussreisen GmbH. „Wir freuen uns, dieses einzigartige Kreuzfahrtschiff als Neuzugang unserer Flotte zu präsentieren.“ Highlight der aufwändigen Modernisierung: Alle 48 Kabinen des Haupt-

decks wurden mit französischen Balkonen ausgestattet und bieten den Gästen noch mehr Wohnqualität.

Wellness, Spa und Wiener Café

Das größte Flusskreuzfahrtschiff auf der Donau setzt ab sofort Zeichen in punkto Erholung auf hohem Niveau: Spa und Wellnessbereich mit Sauna, Innen-schwimmbad, Whirlpool und Poolbar – bis zu 206 Passagiere können sich auf insgesamt vier Decks des 5-Sterne-Traditionsschiffs bestens entspannen. Erlesene Kaffeespezialitäten verwöhnen die Gäste im Wiener Café, und in der großen Lounge mit Bar genießen Reisende den Panoramablick auf die vorbeiziehenden Donaulandschaften. Dank ihrer hochwertigen und eleganten Ausstattung, der traditionell exzellenten Küche sowie des

hervorragenden Services ist die „Mozart“ zu Recht als „Königin der Donau“ bekannt.

Mit einer Länge von 120,6 Metern und einer Breite von 22,85 Metern ist die elegante „Mozart“ seit über zwei Jahrzehnten das größte Binnen-kreuzfahrtschiff Europas. Durch seine besonders breite Bauweise bietet der modern ausgestattete Semikataran viel Platz. Die großzügig bemessenen Kabinen und Suiten (insgesamt 103) bieten mit 20 bzw. 40 Quadratmetern außergewöhnlich viel Raum für die Privatsphäre.

Von April bis Oktober auf große Fahrt

Von April bis Oktober startet die MOZART zu insgesamt 30 Reisen ab Passau und steuert weltberühmte Städte wie Wien, Budapest und Bukarest an. ■



Am 1. April begann die „Mozart“, die in der Linzer Werft ÖSWAG grundlegend modernisiert wurde, in Passau ihre erste Reise.

Mit 9 Premium-Schiffen quer durch ganz Europa

Lüftner: Neues Fahrgebiet Rhône und Saône

Lüftner Cruises baut sein Angebot für die Saison 2011 erneut aus. Neben den beliebten Kreuzfahrten-Klassikern auf Rhein, Main, Mosel und Donau wird der österreichische Flusskreuzfahrtspezialist erstmals auch die Flüsse Rhône und Saône in Südfrankreich befahren. Insgesamt 252 Flussreisen auf 8 Kreuzfahrtsgebieten führt Lüftner Cruises damit im nächsten Jahr mit den neun Schiffen seiner Amadeus-Flotte durch.

Als besonderes Highlight für 2011 gilt die Südfrankreich-Rundreise von Lyon – Avignon – Arles – Chalon-sur-Saône – Lyon mit der MS Amadeus Symphony. Die kulturelle Entdeckungsreise auf der Rhône und Saône führt entlang üppiger Weinberge und blühender Lavendelfelder zu den pompösen Meisterwerken der Römer. Die 8-tägige Reise beinhaltet neben den historischen Städten Lyon, Avignon und Arles auch Ausflüge zu den malerischen sowie weltbekannten Kulturschauplätzen Pont du Gard, Gorges de l'Ardèche, Camargue, Beaujolais, Cluny und Beaune.

Auch auf den Flüssen Donau und Rhein verstärkt Lüftner Cruises sein Angebot. Die zwei neuesten Premium-Schiffe, die MS Amadeus Diamond (2009) und die MS Amadeus Elegant (2010), werden 2011 auf verschiedenen Reiserouten vorrangig zwischen Amsterdam und Budapest verkehren. Zum abwechslungsreichen Programm für 2011 zählen neben den reizvollen Zielhäfen Amsterdam, Budapest, Nürnberg, Wien und Passau ebenso bezaubernde Kreuzfahrten entlang den natürlichen Schönheiten von Europa: die Tulpenblüte in Holland, die sagenumwobene Loreley entlang des Rheins, die malerische Wachau und die eindrucksvolle Schwarzmeerküste machen mit der Amadeus Premium Flotte die klassischen Flüsse Donau und Rhein auf höchstem Niveau erlebbar. Ein unvergessliches Erlebnis eröffnet sich 2011 überdies auf den Kreuzfahrten zum magischen Feuerwerkspektakel „Rhein in Flammen“.

Neu im Programm ist auch die große Anzahl an Themenkreuzfahrten. Die beliebten Musikfahrten entführen Liebhaber der klassischen Musik auf eine 8-tägige Donau- bzw. Rheinreise und offerieren neben speziellen

musikalischen Darbietungen an Bord ausgewählte Opernbesuche als optionales Zusatzprogramm. In der kalten Jahreszeit bietet die österreichische Traditionsreederei insgesamt 17 stimmungsvolle Winterfahrten zu Advent, Weihnachten und Sylvester auf der winterlichen Donau und dem zauberhaften Rhein.

Für Sportbegeisterte gibt es 2011 ein neues Highlight: Auf allen Reisen auf den Flüssen Donau, Rhein, Main und Mosel können nun Fahrrad-Ausflüge gebucht werden, bei denen Unternehmungslustige voll auf ihre Kosten kommen.

Programmorschau 2011 (Auswahl):

Auf der Donau:

- Donau Rhapsody: 8 Tage Passau-Budapest-Passau
- Schöne Blaue Donau: 15 Tage Passau-Schwarzes Meer-Passau
- Musik-Kreuzfahrt: 8 Tage Passau-Budapest-Passau bzw. 8 Tage Amsterdam-Basel
- Budapest-Nürnberg: 8 Tage Budapest-Wien-Passau (v.v.)
- Advents-Kreuzfahrt: 7 Tage Nürnberg-Wien (v.v.)
- Weihnachts-Kreuzfahrt: 7 Tage Wien-Nürnberg
- Sylvester-Kreuzfahrt: 7 Tage Passau-Passau

Auf Rhein, Main und Mosel:

- Holländische und belgische Wasserwege: 8 Tage Amsterdam-Ghent-Antwerpen-Brüssel-Amsterdam
- Quer durch Europa: 15 Tage Amsterdam-Köln-Passau-Wien-Budapest (v.v.)
- Amsterdam & Prag: 8 Tage Amsterdam-Nürnberg und 3 Tage Programm in Prag (v.v.)
- Best of Europe: 6 Tage Budapest-Passau und 6 Tage Programm von Passau nach Berlin (v.v.)
- Klassische Rhein-Fahrt: 8 Tage Amsterdam-Köln-Strasbourg-Basel (v.v.) (inkl. „Rhein in Flammen“)
- Advents-Kreuzfahrt: 6 Tage Köln-Köln
- Weihnachts-Kreuzfahrt: 7 Tage Köln-Köln
- Sylvester-Kreuzfahrt: 8 Tage Köln-Köln

Auf der Rhône und Saône:

- Frankreich erleben: 8 Tage Lyon-Avignon-Arles-Lyon. ■

Princess Cruises kommt 2011 mit 7 Schiffen nach Europa

Die Alte Welt im Fokus

München – Princes Cruises (www.princesscruises.de), weltweit die Nummer zwei unter den Kreuzfahrtreedereien, startet 2011 eine große Europa-Offensive und beordert sieben ihrer insgesamt 17 Schiffe auf diese Seite des Atlantiks.

Damit erreicht das Princess-Angebot in der Alten Welt eine bislang noch nicht gesehene Auswahl. Auf 42 unterschiedlichen Routen werden im kommenden Jahr nicht weniger als 135 Häfen bedient, darunter erstmalig Antwerpen (Belgien), Arhus (Dänemark), Motril (Spanien), Sète (Frankreich) sowie Aghios Nikolaos (Kreta). In mehr als der Hälfte aller angelaufenen Häfen besteht Gelegenheit zum Besuch einer UNESCO Welterbestätte. Insgesamt präsentiert die us-amerikanische Luxusreederei sieben neue Kreuzfahrtstrecken, darunter auch eine zwölf-tägige Island-Schottland-Irland-Reise (ab/bis Southampton) sowie unterschiedliche siebentägige Mittelmeer-Kreuzfahrten (z.B. Venedig – Athen oder Barcelona – Rom), die zu längeren Turns kombiniert werden können. Neu im Programm sind auch elf-tägige Skandinavien-Russland-Reisen mit der Emerald Princess, die von/bis Kopenhagen führen. Stationen sind dabei u.a. Stockholm, Helsinki, St. Petersburg und Danzig. Diese Kreuzfahrten werden mit spezieller deutscher Reiseleitung sowie zum Teil auch mit in Deutsch durchgeführten Landausflügen angeboten.

Neben fünf großen, bis zu über 3.000 Passagieren Platz bietenden Schiffen setzt die Reederei in Europa auch ihre beiden „kleinsten“ Cruiser ein. Die Ocean Princess sowie ihr Schwesterschiff Pacific Princess sind für maximal 670 Gäste ausgelegt und bieten schon fast privates Flair. Beide kreuzen 2011 im südlichen Mittelmeer und der Ägäis, wobei die Pacific Princess auch Abstecher nach Israel und Ägypten unternimmt.

Alle 2011er-Kreuzfahrten mit Princess Cruises können bereits im Internet unter www.princesscruises.de eingesehen reserviert werden.

Passagiere können bordeigene Computer oder eigene Laptops verwenden

Victoria Cruises bietet schnelles 3G-Internet auf dem Yangzi in China

Victoria Cruises, nach eigenen Angaben Marktführer für luxuriöse Flusskreuzfahrten auf dem chinesischen Yangzi, setzt erneut Maßstäbe. Ab sofort wird auf allen Schiffen superschnelle Internetverbindung im 3G Standard angeboten. Passagiere können bordeigene Computer verwenden oder aber mit ihren eigenen Laptops einen Internetzugang herstellen.

Für die Kurzstrecken (drei. bzw. vier Nächte) zwischen Chongqing und Yichang sowie umgekehrt kostet die unbegrenzte Internetnutzung über die schiffseigenen Computer 150 RMB (etwa 16,50 Euro), Passagiere mit eigenem Laptop können ein Modem für 350 RMB (etwa 38,50 Euro) mieten und in der VIP Lounge ist die Nutzung kostenlos

Auf der Langstrecke (sechs. bzw. acht Nächte) zwischen Chongqing und Schanghai sowie umgekehrt kostet die unbegrenzte Internetnutzung über die schiffseigenen Computer 300 RMB (etwa 33 Euro), Passagiere mit eigenem Laptop können ein Modem für 600 RMB (etwa 66 Euro) mieten. Die Preise gelten jeweils für die komplette Fahrt.

Die Reederei Victoria Cruises mit Sitz in New York hat sich seit mittlerweile mehr als zehn Jahren als marktführende Flusskreuzfahrtgesellschaft auf dem Yangzi etabliert. Mit insgesamt sieben Schiffen ist die Flotte auf dem längsten Strom Chinas vertreten.

Alle Schiffe der Reederei wurden von der staatlichen Fremdenverkehrsbehörde (CNTA) aufgrund ihrer Ausstattung, ihres Ange-

bots und ihrer Sicherheit mit der höchsten Bewertung, nämlich fünf Sternen, ausgezeichnet. Neben den Flaggschiffen Victoria Anna und Victoria Katarina sind dies die Victoria Empress, die Victoria Queen, die Victoria Prince, die Victoria Star und die Victoria Rose. Alle Schiffe der Flotte genügen höchsten Ansprüchen an Komfort und Service und erfüllen internationale Sicherheitsnormen.

Überdurchschnittlich viele Außenkabinen mit eigenen Balkonen garantieren den Passagieren uneingeschränkte Sicht auf alle Sehenswürdigkeiten. Flusskreuzfahrten mit Victoria Cruises sind bei zahlreichen deutschen Reiseveranstaltern buchbar. Weitere Informationen können Interessierte im Internet unter www.VictoriaCruises.com abrufen.



An Bord der Victoria-Cruises- Flusskreuzfahrtschiffe wird ab sofort superschnelle Internetverbindung im 3G Standard angeboten

Schiffahrt-online-Leserreise nach Tansania vom 4. - 11.7.2010

Serengeti-Safari, Ngorongoro-Krater, Massai-Krieger, Lake Manyara und - die Schiffahrt auf dem Victoria-See



Eine Massai-Frau in einem Dorf in der Nähe des Ngorongoro-Kraters



Büffel sind in den meisten tansanischen Nationalparks anzutreffen; sie sind gefährlich



Ein Löwe beim Frühstück, das ihm seine Löwen-Frau gejagt und gerissen hat

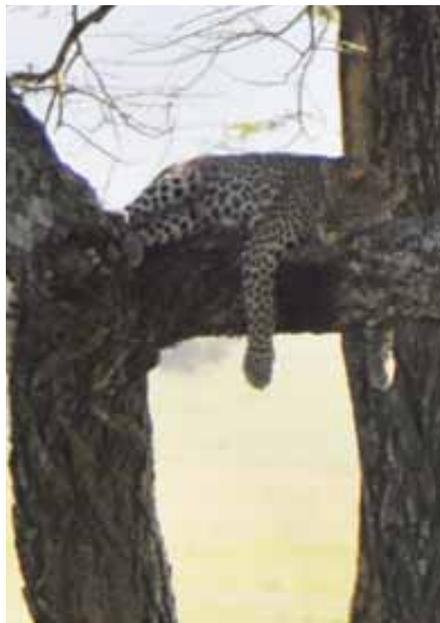
Entdecken Sie die Schönheiten und die Wildnis der Serengeti mit ihren Büffeln, Elefanten, Giraffen, Löwen, Leoparden, Hyänen, Gnus und Geiern während der Migration zu neuen Wasserlöchern, bestaunen Sie riesige Elefanten-Herden in Tarangire-Nationalpark, erleben Sie den Ngorongoro-Krater mit seinen über 30.000 wilden Tieren, besuchen Sie den Lake Manyara, die wunderschönen Flamingos, die frechen Affenherden, sehen Sie Plätze und Orte, die Sie an alte Tarzan-Geschichten erinnern, kommen Sie mit zu den legendären Massai-Kriegern in ihren Dörfern, - und erfahren Sie schließlich mehr über die Schiffahrt auf dem Lake Victoria; von hier beginnt der Nil, der längste Fluss der Welt, als „Blauer Nil“ seine 6.671 km lange Reise in das Mittelmeer. Die Reise beginnt mit der inkludierten Bahnfahrt (2. Kl.) zum Flughafen Frankfurt/Main, führt über Adis Abbeba und Mombasa zum Kilimanjaro. Sie übernachten während der Safaris in komfortablen Lodges und werden voll gepflegt (während der Game Drives/ Foto-Pirschfahrten mit Lunchpaketen).

1. Tag: Reise ab Deutschland nach Tansania;

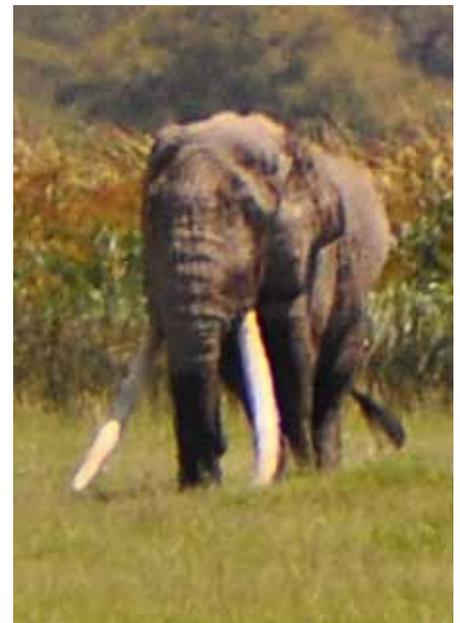
2. Tag: Arusha und Anfahrt zum Tarangire Nationalpark; 3. und 4. Tag: Lake Manyara und Fahrt zum Ngorongoro-Krater; 5. Tag: Ngorongoro-Krater; 6. Tag: Olduvai-Gorge (Wiege der Menschheit) und Fahrt in die Serengeti; 7. Tag: Serengeti; 8. Tag: Serengeti und Fahrt zum Lake Victoria; 9. Tag: Lake Victoria, Hafenbesichtigungen und Empfang bei der Lake Victoria Hafenverwaltung; 10. Tag: Fahrt durch die nördliche Serengeti zum Kilimanjaro Airport; 11. Tag: Flug nach Deutschland. ■



Grzimek-Denkmal. Ohne den berühmten Forscher gäbe es heute keine Serengeti



Leoparden schlafen üblicherweise auf sicherer Position auf Bäumen



Dieser Elefant ist ca. 80 Jahre alt und wiegt etwa 7 Tonnen, jeder Zahn wiegt 120 kg



Wer einmal einen Sonnenaufgang - oder einen Sonnenuntergang - in der Serengeti erlebt hat, wird ihn nie mehr vergessen. Es ist ein traumhaft schönes Erlebnis.



Die Schifffahrt auf dem Lake Victoria - oft weisen deutsche Binnenschiffer als Entwicklungshelfer ihre afrikanischen Kollegen in die Navigation ein - verbindet die Anrainerstaaten Kenia, Uganda und Tansania



Tansanische Giraffen erreichen eine Körperhöhe von über 5 Metern



Flusspferd im Lake Manyara
Fotos: Sarah Arlt und Friedbert Barg



Rhinozerosse zählen zu den gefährlichsten Tieren der Welt



Zebbras sind kluge Tiere, sie führen die harmlosen Gnus an die Wasserstellen

11 Tage Natur und Abenteuer pur: € 1.999

Inklusivleistungen: An- und Abreise per Bahn nach Frankfurt/Main, Linienflug hin und zurück (economy class), Vollverpflegung. Im Reisepreis enthalten sind alle Transfers im Reiseverlauf, Übernachtung in Doppelzimmern in Hotels und Lodges laut Reiseplan (Einzelzimmerzuschlag auf Anfrage), Safaris in 5-sitzigen Allrad-Geländewagen mit englischsprachigen Führern, alle Eintrittsgelder, Wasser, alkoholfreie Getränke während der Safaris. Nicht enthalten sind Visagebühren (50 US-Dollar pro Person) Getränke in den Hotels und Lodges, Trinkgelder und selbst veranlasste Sonderleistungen. Im Anschluss an die Reise ist anstelle des Rückflugs nach Deutschland gegen Aufpreis und mit gesonderter Reise-Organisation die Weiterreisen zum Sonnebaden auf Sansibar im Indischen Ozean möglich. Informationen hierzu bekommen Sie gerne auf Anfrage..

Die Reise kann nur bei einer Mindestteilnehmerzahl von 20 Personen durchgeführt werden; die Höchstteilnehmerzahl liegt dagegen bei 40 Personen. Anmeldeschluss ist am 3.6.2010. Es zählt das Eingangsdatum der Reiseanmeldung im F. Barg Verlag.

Ein Anmeldeformular finden Sie auf der Seite 2 der aktuellen Ausgabe von **Schiffahrt-online** oder unter dem entsprechenden Link auf www.schiffahrt-online.de

Detailanfragen beantworten wir gerne. Hierfür und für das vollständige Reiseprogramm richten Sie einfach eine E-Mail an f.barg@schiffahrt-online.de oder fragen unter Festnetz 0211-383683 danach.