

WWW.SCHIFFAHRUNDTECHNIK.DE · EINZELPREIS: € 7,50

3993
25. JAHRGANG

SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

3
MAI
2006

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK



Bilder: Grashof



esa: Ihr Spezialist für Schiffsversicherungen

- Rundum-Versicherungsschutz
- 24 Std. Schadenhotline an 365 Tagen im Jahr
- Europaweites Netzwerk an Sachverständigen
- Beratung vor Ort
- Umfangreiche Assistance-Leistungen
- Finanzierung und Leasing von Schiffen
- Expertenteam mit langjähriger Erfahrung

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Allianz-Fachmann
oder unter www.esa-marine.de

esa Schiffs- und Yachtversicherungen

Phone: +49 (0) 71 36 / 9 51 33 13, e-mail: info@esa-marine.de, www.esa-marine.de



SENNEBOGEN®

Seilbagger • Raupenkrane • Umschlagmaschinen • Teleskopkrane • Hafenkrane • Fahrzeugkrane • Multihandler



Quality
made in
Germany

Vorteile die Sie überzeugen werden:

- Reichweite bis 21 m
- Motorleistung 242 kW (330 PS)
- Robuste, sehr servicefreundliche Konzeption
- Besonders niedrige Schallemissionswerte

SENNEBOGEN Maschinenfabrik GmbH
Hebbelstrasse 30 • D-94315 Straubing
Tel.: +49 (0) 9421/540-144 / 146 / 150
Fax: +49 (0) 9421/ 43882
E-Mail: marketing@sennebogen.de

Vorsprung durch Innovation

⌞ ⤴ ⌞ www.sennebogen.com

Sackgasse Bahnbörsengang

Liebe SUT-Leser!

Bahn-Chef Hartmut Mehdorn läuft kurz vor der parlamentarischen Entscheidung über die Struktur des DB-Börsengangs zur Hochform auf: Mit China will er regelmäßige Bahnverkehre einrichten, in Dubai und den Vereinigten Arabischen Emiraten eine Güterbahn bauen und betreiben und in Deutschland und Europa möglichst viele Häfen und Umschlagsgesellschaften übernehmen, allen voran Duisport und Eurogate. „Wir brauchen die Verzahnung an Flughäfen, aber auch in Häfen, in Nord- und Ostsee und am Mittelmeer“, sagte Mehdorn Anfang Mai. Zwar wird die Liste der Langsamfahrstrecken in Deutschlands Güterverkehrsnetz täglich länger und an zahlreichen Bahnbaustellen bewegt sich nach einer von Mehdorn verordneten Ausgabensperre monatelang nichts mehr – dennoch hat Mehdorns weltweiter Amoklauf zur Erschließung neuer Aktionsfelder für die Deutsche Bahn System.

Zum einen sucht er finanziell potente Investoren für den DB-Börsengang, und da kämen ihm Logistiker aus Dubai und China gerade recht, die ohnehin weltweit auf Einkaufstour sind, und bei Milliardeninvestitionen, wie der gerade erfolgten Übernahme von P&O-Ports, nicht so genau hinschauen. Die Aktienpakete der Bahn würden bestenfalls an einige wenige Großinvestoren verkauft, verkündete Mehdorn kürzlich weitsichtig. Offensichtlich ist es ihm ein Graus, die jahrelang ertragene Politikerschelte durch unqualifizierte Kommentare von Kleinaktionären bei künftigen Hauptversammlungen der DB AG einzutauschen.

Zum anderen sieht Mehdorn in der Übernahme von Duisport oder Eurogate die Chance, die lästigen Wettbewerber aus dem Kreis der privaten Güterbahnbetreiber endlich disziplinieren zu können. Diese haben nämlich durch kundenorientiertes Marktverhalten und die Begründung europaweiter Kooperationen mittlerweile fast 20% des nationalen Bahngüterverkehrs an sich gezogen und sind auch bei neuen europäischen Verkehrsverbindungen auf gutem Wege, sich Marktanteile zu erkämpfen. Dieser von den DB-Vertriebsbeamten als Rosinen-Pickerei empfundene ‚unschöne Wettbewerb‘ lässt sich am einfachsten unterbinden, wenn man die Kontrolle über die nichtbahneigenen Güterbahnhöfe in den öffentlichen See- und Binnenhäfen gewinnt. Zwar ist Mehdorns erster Versuch, mit der HHLA den größten Umschlagsbetrieb im Hamburger Hafen zu übernehmen, kläglich gescheitert, bei Duisport und dem europaweit agierenden Terminalbetreiber Eurogate rechnet er sich dagegen



gute Chancen aus. So stehen die immerhin 2/3 des Aktienpaketes umfassenden Gesellschaftsanteile vom Bund und Land NRW an der Duisburger Hafen AG seit Jahren zum Verkauf, ohne dass ernstzunehmende Angebote potentieller Investoren bekannt geworden wären.

Wie schon im Fall der HHLA haben Hafenanlieger und Kunden wie Kühne + Nagel davor gewarnt, die Neutralität von Infrastrukturbetreibern wie Duisport oder Eurogate durch den Verkauf an einen Wettbewerber wie die DB AG aufzugeben. Andernfalls würden Investitionsvorhaben gestoppt, Standorte verlagert und andere Partner in anderen Häfen bei der weiteren Ausgestaltung der weltweiten Logistikketten gesucht. Trotz dieser eindeutigen Aussagen scheint es möglich, dass Mehdorn Erfolg haben wird. Da ist einerseits die bekannte finanzielle Klemme, in der Bund und Länder – NRW und Bremen sind besonders hoch verschuldet – stecken. Und andererseits könnte man mit der Übertragung von Gesellschaftsanteilen an Duisport und Eurogate die „Braut“ DB AG schöner schmücken, um beim bevorstehenden Börsengang mit Schienennetz höhere Privatisierungserlöse zu erzielen.

So hat sich Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee ohne Not schon im Vorfeld der Anhörung im Verkehrsausschuss zur Frage, ob die Bahn mit oder ohne Netz verkauft werden soll, für die integrierte Variante öffentlich stark gemacht und die eigentlich entscheidenden Bundestagsabgeordneten brüskiert. Auch Bundesfinanzminister Peer Steinbrück sind 6 bis 8 Mrd. € Privatisierungserlöse aus dem Verkauf von 49% der DB AG mit Netz, die ihm noch in dieser

Legislaturperiode zufließen, lieber, als 8 bis 10 Mrd. € bei einem vollständigen Verkauf der DB AG ohne Netz, die aber frühestens nach Trennung von Netz und Betrieb in einer späteren Legislaturperiode flüssig würden.

Wolfgang Tiefensee, der noch kurz vor seiner Bestellung zum Minister Gewerkschaftsmitglied geworden ist, sieht sich bei der Verfolgung dieses Modells auch im Einklang mit den mächtigen Eisenbahnergewerkschaften, die ein großes Interesse daran haben, dass der Bund auf Dauer Mehrheitsgesellschafter der DB AG bleibt. Denn mit diesem Modell könnten nicht nur rigide Neustrukturierungswünsche und Effizienzsteigerungsszenarien privater DB-Aktionäre beherrschbar bleiben, sondern sich möglicherweise nicht erfüllende Blütenträume des Weltlogistikers Mehdorn könnten so auch besser abgedefert werden, denn der Bund hat als Zahlmeister für falsche Marktexperimente von Reichs- und Bundesbahn seit mehr als 80 Jahren Tradition. So durfte der Steuerzahler zu Beginn der letzten Bahnreform in den neunziger Jahren 50 Mrd. € zum Ausgleich verfehlter Bahnpolitik der Vergangenheit übernehmen, abgesehen von jahrzehntelang wachsenden und bis heute gezahlten jährlichen Bahnsubventionen in Milliardenhöhe. Wie können Wolfgang Tiefensee und Peer Steinbrück verhindern, dass sich der Bund in der Sackgasse Bahnprivatisierung festfährt und wieder finanziellen Handlungsspielraum erreichen? Die Lösung ist relativ übersichtlich:

Schritt 1: Verkauf der Logistiktochter Schenker und Bax bringt sofort mehr Geld in die Kasse, als der Verkauf mit Bahnunternehmen und Netz und löst Finanzprobleme in dieser Legislaturperiode.

Schritt 2: Trennung von Netz und Betrieb, wirkliche Neustrukturierung des Bahnbetriebs als marktorientierter Verkehrsdienstleister und Verkauf zu einem späteren Zeitpunkt nach dem Modell Post und Telekom, bringt Geld in der nächsten Legislaturperiode in die Kasse.

Schritt 3: Neustrukturierung der DB Netz AG als leistungsfähiger Netzbetreiber nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten, späterer Verkauf nicht ausgeschlossen.

Die Privatbank Lehmann Brothers hat für die Schritte 2 und 3 Mitte Mai ein entsprechendes Privatisierungskonzept vorgelegt und ernsthaftes Interesse zu dessen Umsetzung artikuliert.

Am Anfang dieser Schritte steht allerdings eine mutige politische Personalentscheidung: Ein Wechsel an der DB Spitze, denn mit Hartmut Mehdorn ist das alles nicht zu machen.

*Herzlichst Ihr
Hans-Wilhelm Jünker*

IMPRESSUM

25. Jahrgang ISSN 0936-8396

Postzeitungs-Nr.: 3993

Herausgeber und Verlag: SUT SCHIFFFAHRT UND TECHNIK Verlagsgesellschaft mbH Siebengebirgsstraße 14 D-53757 Sankt Augustin Telefon: +49 (0) 2241/1482517 Telefax: +49 (0) 2241/33 80 47 www.schiffahrtundtechnik.de info@schiffahrtundtechnik.de

Geschäftsführer: Dipl.-Vw. Hans-Wilhelm Dünner

Offizielles Organ: Germanischer Lloyd AG, Hamburg

Chefredaktion: Diplom-Volkswirt Hans-Wilhelm Dünner Siebengebirgsstraße 14 D-53757 Sankt Augustin Telefon: +49 (0) 22 41/1482517 Telefax: +49 (0) 22 41/33 80 47 Mobil: +49 (0) 1 71/3 08 43 46 redaktion@schiffahrtundtechnik.de

Redaktion: Eckhardt-Herbert Arndt, Helmut Betz, Dr. Hermann Blankmann, Dieter Dattelzweig, Jos W. Denis, Dipl.-Ing. Ulrike Dömland, Lutz Ehrhardt, Dipl.-Ing. Hermann Garrelmann, Dr. Armin Gewiese, Axel Götz-Rohm, Volker Grashof, Stephan Grub, Sylvia Guddat, Prof. Dr. Fritz Heinrich, Wolfgang Krause (Technik), Sabine Lange, Sebastian Mainzer, Dipl.-Ing. Mario Maschke, Stephanie Ricken, Bernadette Scheurer, Dr. Siegfried Seibt, Sigrun Tausche, Dr. Günter Teßmann, Karl-Heinz Weingartz

Internationale Korrespondenten: Wilfried Veldhuijzen, BeNeLux Prof. Dr. David Hilling, Groß Britannien Dipl. Ing. Karel Horyna, Tschechien Kpt. Dieter Jahn, Polen Philippe Louarn, Frankreich Hannu Salonoja, Finnland/Schweden Wilf Seifert, Schweiz Kpt. Otto Steindl, Österreich-Donau

Luftfotografie: Modalistics GmbH, Vinckeweg 20-22, 47119 Duisburg, dusborg@modalistics.com

Manuskripte: Bei Zusendung an die Redaktion wird das Einverständnis zur vollen Veröffentlichung vorausgesetzt. Für unverlangt eingehende Sendungen wird keine Haftung übernommen.

Anzeigenleitung: Sylvia Guddat SUT-Anzeigenleitung Oststraße 14, D-53173 Bonn Telefon: +49 (0) 228 / 5 38 86 53 Telefax: +49 (0) 228 / 5 38 86 54 anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

Vertrieb: Marianne Fischer SUT-Vertriebsleitung Siebengebirgsstraße 14 D-53757 Sankt Augustin Telefon: +49 (0) 2241/1482517 Telefax: +49 (0) 2241/33 80 47 vertrieb@schiffahrtundtechnik.de

Erscheinungsweise: Februar, April, Mai, Juli, September, Oktober, November, Dezember 2006.

Bezugspreis: **Inlandsabonnement:** 50,- € (+ MwSt.), Studenten u. Rentner 30,- € (+ MwSt.) jährlich inkl. Versandkosten **Auslandsabonnement:** 65,- € jährlich inkl. Versandkosten per Normalpost (+ MwSt.) Airmail gegen Mehrkosten. Abbestellungen 6 Wochen vor Ende eines Berechnungszeitraumes.

Anlieferung digitaler Daten: **E-Mail:** info@schiffahrtundtechnik.de **Text als doc oder rtf-Dateien** **Fotos:** cmyk, 300 dpi als jpg-Dateien

Anzeigen: f&m - Satz & Druckerei GmbH & Co. Eifelstraße 2-4 · 53757 St. Augustin **ISDN:** Leonardo: +49 (0) 22 41 / 93 07 46 **E-Mail:** info@f-m-druck.de **Digital:** Farbraum für alle Daten: CMYK (keine Profile eingebettet) Datei-Typen: PDF-CMYK-Composit-PDF mit eingebetteten Fonds; EPS-beigelegten, nicht eingebetteten Bildern; TIFF-CMYK mit mind. 300 ppi Auflösung, keine Copy-Dot-Bilder (redigitalisierte Daten);

Satz: f&m - Satz & Druckerei GmbH & Co. Eifelstraße 2-4 · 53757 Sankt Augustin Tel: 0 22 41/34 06-0 · Fax: 34 06-15

Druck: Buersche Druckerei Dr. Neufang KG, Nordring 10 · 45894 Gelsenkirchen Tel: 02 09/93 04-0 Druckverfahren Offset.

Ab 1. 1. 2006 ist Anzeigenpreisliste Nr. 17 gültig. Der Auftraggeber der Anzeigen trägt die volle Verantwortung für den Inhalt der Anzeigen. Der Verlag lehnt jede Haftung ab. Die Verwendung von Anzeigenausschnitten oder -inhalten für die Werbung ist untersagt. Mit Namen der Autoren oder mit einem Signum gezeichnete Artikel drücken nicht in jedem Falle die Meinung der Redaktion aus. Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung sämtlicher öffentlicher Beiträge, insbesondere auch das Recht der Übersetzung, behält sich der Herausgeber vor; Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe (Fotokopie, Mikrokopie, Mikrofilme u. A.), auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Verlages. Erfüllungsort und Gerichtsstand: Siegburg HRB 8248

INHALT

EDITORIAL

Sackgasse Bahnbörsengang 3

MARKT & MELDUNGEN

Persönliches 6 – 7

VERKHRSPOLITIK

Inland Navigation Summit in Wien 8

SCHIFFFAHRT UND PRAXIS

Kostenfaktor Diesel wächst 10

25. Allianz-Jubiläum von esa-Geschäftsführer Walter Szabados 12



Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG: Papstschiiff als Magnet 14

Allianz Marine & Aviation Versicherung eröffnet Büro in Duisburg 16

Abfall – die etwas andere Ladung 17

Konferenz am 8.6.2006 im Congress Center Essen: IPN: Intermodale Logistikketten 19

TITELTHEMA: TRANSPORT UND UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE, OSTSEE UND ODER

Rostock mit Umschlagsrekord 18

Donau Fahrgastschiffahrt bei Berliner ITB gefragt 19

Werften an der Ostsee 20

Schiffswerft Barth, Barth 20

Schiffswerft Neptun, Peenemünde 20

Rean Werft, Sassnitz 21

Das neue Tor nach Rügen 22

Ingo Gottschlich Geschäftsführer der MTG 23

Securitas packt mit Sicherheit 24

SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK

NVG – Neumotorisierung auf der Hitzler Werft in Lauenburg 25

8. HADAG Bügeleisen 26

Untere Havel-Wasserstraße wird rückgebaut: Ausbau statt Rückbau 28



Kiebitzbergwerft in Havelberg: FGS POSITANO für die Ostsee 30

Kranbau Eberswalde für Neu- und Gebrauchtkrane 32

Schiffswerft Hermann Barthel GmbH: 90. Spatz im Schnee getauft 33

Neues Lux-Fahrgastschiff für Ratzeburger See: Inselstadt Ratzeburg 34

Stern- und Kreisschiffahrt: MS ELSA reinigt Fahrwasser 36

Hafen Eberswalde: Holzkraftwerk am Oder-Havel-Kanal 37

Hohe Wachstumsraten für SBO 37

Demontage Palast der Republik, Berlin: Rückbaulogistik mit Binnenschiff 38

Siemens Gasturbinen von Berlin in die Welt 39



Dreifachtaufe bei Riedel 40

35 Jahre Engel & Meier 42

Schwimmbagger TORGAU und EMS 44

Offizielles Mitteilungsorgan
des Germanischen Lloyd für die
Binnenschifffahrt Europas

Der Gesamtauflage ist eine Beilage der
Firma FIWADO B.V. beigefügt.



Portrait Reederei Bruno Winkler 45

Wilfried Wildeboer wechselte
zur Reederei Bruno Winkler 45

Portalkran für Magedburg ausgeliefert:
Kranbau Koethen gut ausgelastet 46

Hochbetrieb im Binnenhafen Aken 47

Magdeburg – Hub im Herzen
Deutschlands 48

Elbstromverein Büro Magdeburg 48

Oberelbe wird ausgebaut 49

HAFEN & TRANSPORT INTERMODAL

Netzwerk IPN-Häfen vorgestellt:
Gezeitenwandel im Hafen Münster 50

+++Containerticker+++

Informationsservice für
den intermodalen Transport 51 – 53

+ 4,8% für deutsche Seehäfen 2005 52

2,07 Mio. TEU per Binnenschiff 2005 52

Geburtsstagsfeier im
JadeWeserPort 54

duisport-Gruppe legt Bestmarken für 2005 vor:
Container Umschlagsgut Nr. 1 56



Kranservice Rheinberg versetzt Kran nach Neuss:
Von der Ruhr an den Rhein 58

Lanfer – Tanklogistik trimodal 60

Aufträge für Euro-Hafen Emsland
vergeben 60

TECHNIK & SCHIFFFAHRT



Reederei Schwaben setzt auf Schiffsneubauten:
MS STADT HEILBRONN getauft 62

Germanischer Lloyd gibt Gas 65



GL-Tätigkeitsbericht 2005 erschienen:
„Erfolg ist harte Arbeit“ 65

Luxushotelschiff MPS AmaDagio 66



ELNA Elektro-Navigation und Industrie GmbH:
HAP-Display – alle Daten zur
Schiffsführung auf einen Blick 68

Spohn+Burkhardt, Blaubeuren:
Kompaktes Steuern und
Überwachen 68

B+V Industrietechnik GmbH, Hamburg:
Seperator trennt feinste Ölpartikel 69

Stromag AG, Unna/Westfalen:
Elastische Kupplungen für
Schiffsantriebe 69

ANZEIGENMARKT

Marktplatz 68 – 75

Schiffsbörse 70

Stellenmarkt 21 / 46 / 70

Einkaufsbörse 71 – 75

VHF voraus!

Schluss mit Schildern und Listen!
Im neuen Trip-Computer sehe ich auf
einen Blick, welchen Funkkanal ich
benutzen muss, wie lange ich schon
unterwegs bin, wie schnell und, und,
und. Fast besser als
meine innere Uhr!



jetzt mit integriertem
Trip-Computer

RADARpilot 720°

INTEGRIERTES NAVIGATIONSSYSTEM

Der RADARpilot720° integriert Radar, GPS und die
elektronische Flusskarte in einer Anzeige. Auf Maus-
klick sind im Trip-Computer alle Informationen über
Durchschnittsgeschwindigkeit der Reise, Gesamt-
reisezeit, Liegezeiten, Durchschnittsgeschwindigkeit
der letzten Stunde, Funkkanäle, Position (Lat/Lon),
Tiefe und Vorausrichtung und vieles mehr abrufbar.

Ausführliche Infos erhalten Sie bei
unseren Vertriebspartnern oder unter:
www.innovative-navigation.de

Kontakt:
Telefon: +49 (0) 71 54 / 807-150; Fax: -154
E-mail: info@innovative-navigation.de



Ein Produkt von innovative navigation

in FAHRT

PERSÖNLICHES

Gerhard Oswald 25. Jahre bei TFG



Gerhard Oswald

Am 1. Mai beging Gerhard Oswald, Leiter Vertrieb, sein 25. Firmenjubiläum bei der TFG Transfracht International. Die Karriere des heute 54-jährigen bei den Spezialisten für Seehafenhinterlandverkehre begann am 1. Mai 1981 in der Frankfurter TFG Zentrale. In verschiedenen Funktionen in Einkauf, Operations und Vertrieb, hat Oswald, seit 1988 in leitender Funktion, entscheidend zum Erfolg des Unternehmens beigetragen. 1990 wurde ihm Prokura erteilt. Besonders hervorzuheben ist die von Oswald in den Jahren 1996 bis 1999 geleistete Pionierarbeit beim Aufbau der internationalen Produkte und die Markteinführung des „AlbatrosExpress“ im Jahre 1998. Seit elf Jahren leitet Oswald den TFG Vertrieb. „Wir haben Gerhard Oswald in all diesen Jahren als stets kompetenten, ambitionierten Menschen kennen und schätzen gelernt, dem bei aller Liebe zur Arbeit das Wort „Humor“ nicht fremd geworden ist“, so TFG-Geschäftsführer Klaus Niemöhlmann. *Dü* □

Uwe Gieseke 25 Jahre bei der Dettmer-Gruppe



Uwe Gieseke
Bild: dcp

Auf sein 25-jähriges Mitarbeiterjubiläum bei der Bremer Dettmer-Gruppe blickte Uwe Gieseke (48) am 1. April zurück. Seine Karriere begann 1974 mit einer Ausbildung zum Speditionskaufmann bei der Bremer Spedition Bachmann. Am 1.4.1981 trat Gieseke als Sachbearbeiter in die Firma Dettmer Lagerhaus ein, den Vorläufer der im Jahr 1984 gegründeten Firma Dettmer Container Packing (DCP). Mit zusätzlichen Aufgaben betraut, erhielt Gieseke bereits 1982 Handlungsvollmacht. 1989 wurde er zum Prokuristen ernannt und im Jahr 2000 zum Geschäftsführer von DCP bestellt. Unter der Führung Giesekes erfolgte die zielstrebige Weiterentwicklung des mittelständischen Verkehrsdienstleisters, zu dessen Service-Portfolio neben dem Containernpacken auch die Lagerhaltung, Distribution sowie die Container-Umfuhr zwischen den verschiedenen DCP-Standorten gehört, das unter der Dachmarke „Multiport-Konzept“ erfolgreich vermarktet wird. Gieseke rückblickend: „Ich habe in den zurückliegen-

den 25 Jahren niemals ein Gefühl von Eintönigkeit verspürt. Es galt, immer neue Herausforderungen zu meistern, und ich hoffe, dass das so bleibt.“ *dcp* □

Detlef Bütow 20 Jahre bei SBO



Detlef Bütow

Der Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO), Kapitän Detlef Bütow beging am 1. März in Dresden sein 20-jähriges Betriebsjubiläum. Bütow wurde am 10.9.1947 in der Erzgebirgsstadt Annaberg geboren. Nach der Schule begann er eine Matrosenlehre bei der Deutschen Seereederei und besuchte ab 1968 die Seefahrtsschule Rostock. Der als Nautiker ausgebildete Kapitän fuhr bis 1986 zur See, wo er über 50 Länder bereiste und in mehr als 150 Häfen vor Anker ging. Im März 1986 wechselte Bütow an Land und war zunächst als Hauptdispatcher in der VEB Binnenhäfen Oberelbe tätig, ein halbes Jahr später wurde er zum Produktionsdirektor ernannt. Seit 1992 verantwortet Bütow als Geschäftsführer die erfolgreiche Neustrukturierung der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH. 1995 zählte Bütow zu den Initiatoren und wesentlichen Förderern der Elbe Container

INTERNATIONALE BEFRACHTUNGS- UND TRANSPORTÜBERNAHME

OVERMEER SCHIFFFAHRT UND TRANSPORT GMBH

OVERMEER

Für unsere neue Niederlassung in
Preussisch Oldendorf-Getmold suchen wir einen

BEFRACHTER
Schwerpunkt Bereich Mittellandkanal und Elbe

Wir suchen einen motivierten Mitarbeiter / Mitarbeiterin mit guten Deutsch- und Niederländischkenntnissen; Französisch bevorzugt. Bekanntheit mit der Binnenschifffahrt im Allgemeinen und der Schiffsbefrachtung im Besonderen sind selbstverständlich.

Wir bieten:
ein angemessenes Gehalt
ein angenehmes Arbeitsklima

Ihre aussagefähige Bewerbung mit Lebenslauf senden Sie bitte innerhalb von 14 Tagen an:

OVERMEER SCHIFFFAHRT UND TRANSPORT GMBH
Getmolderstraße 26
32361 Preussisch Oldendorf-Getmold

Telefonische Information ab 16.00 u unter (05742) 70 10 30

Dr. Kaspar Dütemeyer verstorben



Dr. Kaspar Dütemeyer

Dr. Kaspar Dütemeyer, eine der bedeutenden Persönlichkeiten der deutschen Binnenschifffahrt, ist am 12. April im Alter von 95 Jahren gestorben. Dütemeyer war seit 1947 am Neuaufbau der gewerblichen Organisationsstrukturen der Binnenschifffahrt aktiv beteiligt. 1951 wurde er in die Geschäftsführung des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtinteressen und anderer im Haus Rhein in Duisburg vertretenen Verbände berufen. Von 1953 bis 1980 war Dütemeyer Sekretär der internationalen Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt. Von 1960 bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1975 fungierte er als Hauptgeschäftsführer des Vereins für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen, Geschäftsführer des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt und des Verbandes Deutscher Rheinreeder. Seine großen organisatorischen Fähigkeiten und juristischen Erfahrungen konnte Dr. Dütemeyer schließlich in der Verschmelzung der früheren Stromgebietsverbände zum Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt zur Geltung bringen, den er von 1972 bis 1975 als Hauptgeschäftsführer führte. Die bleibenden Verdienste von Dr. Dütemeyer um das Gewerbe wurden 1979 durch Verleihung des Bundesverdienstkreuzes 1. Klasse und 1985 durch Verleihung der Rheinschifffahrtplakette des Mannheimer Schifffahrtsvereins gewürdigt.

Dü □

Linie, die seit dem Jahre 2000 durch regelmäßige Bahnverkehre im Hafen Riesa Ergänzung fand. Zum 1. Oktober 2002 erwarb die SBO die tschechischen Häfen Decin und Lovosice und gründete die Tschechisch-Sächsische-Häfen GmbH mit Sitz in Decin, deren Geschäftsführung ebenfalls in Bütows Händen liegt. Ende 2004 wurde der Hafen Roßlau in den deutsch-tschechischen SBO-Hafenverbund aufgenommen, der seither unter dem Slogan „Sechs Häfen – ein Partner“ qualifizierte logistische Dienstleistungen für die Wirtschaft in den Ballungsräumen Leipzig – Dresden – Prag erbringt. **Dü** □

Helmut Wießner Geschäftsführer des Mainhafens Wertheim

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Mainhafen Wertheim hat den Wertheimer Oberbürgermeister Stefan Mikulicz turnusgemäß am 1.6.2005 zum Vorsitzenden gewählt. Zum gleichen Termin wechselte die Geschäftsführung des Hafens zur Stadtverwaltung Wertheim. Einstimmig wurde Helmut Wießner, bei der Stadt Wertheim für die Leitung der Eigenbetriebe Abwasserbeseitigung, Gebäudemanagement, Baubetriebshof und Wald verantwortlich, in die Position des Geschäftsführers gewählt. Wießner übernimmt die Funktion von Landrat Georg Denzer, der mit seinem Ausscheiden aus dem Landratsamt sein Amt als Hafengeschäftsführer zur Verfügung stellte. **Dü** □



Stefan Mikulicz



Helmut Wießner

BöB-Arbeitsgemeinschaften unter neuem Vorsitz

Einen Wechsel an ihrer Führungsspitze haben die Arbeitsgemeinschaften Norddeutschland und Rheinland-Pfalz/Saarland vollzogen. Zum neuen Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft Norddeutschland wurde Jens Hohls gewählt. Der 37jährige gelernte Speditionskaufmann ist seit 2005 Geschäftsführer der Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig. Hohls zeichnete seit 1999 bis zur Übernahme der Geschäftsführung insbesondere für den Aufbau des Containerverkehrs im Hafen Braunschweig verantwortlich. Davor leitete Jens Hohls die Abteilung Internationale Verkehre eines Speditionsunternehmens. Den Vorsitz der Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz/Saarland hat Dr. Wolfgang Bonberg (57) übernommen. Nach beruflichen Stationen als Referent beim Umweltbundesamt und dem Bundesministerium des Inneren sowie als Abteilungsleiter Technischer Umweltschutz bei den Umweltministerien der Länder Bremen und Saarland, ist der promovierte Volkswirt seit 2002 Geschäftsführer der Hafenbetriebe Saarland GmbH, der Flughafen Saarbrücken Besitzgesellschaft mbH und der Muttergesellschaft Verkehrsholding Saarland GmbH. In ihrer neuen Funktion als Vorsitzende regionaler Arbeitsgemeinschaften rücken Hohls und Bonberg ins erweiterte Präsidium des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen (BöB) auf. **BöB** □



Jens Hohls



Dr. Wolfgang Bonberg

Anzeigenschluss SUT 4/2006: 10. Juni
 Telefon: (02 28) 53 88-653
 E-Mail: anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

DER ANDERE DIENSTLEISTER IN DER CONTAINERTRANSPORTBRANCHE

<p>PER BINNENSCHIFF</p> <p>PRIVATER, REGELMÄSSIGER BARGE-/BISCHI SHUTTLE</p> <ul style="list-style-type: none"> Bremen ↔ Bremerhaven 2x pro Woche Minden / Hannover Deutsche-/ARA Häfen ↔ u. a. Dörpen / Emden sowie allen Rheinterminals - andere Terminals auf Anfrage <p>OPERATIVER SOWIE VERMARKTUNGS-PARTNER U. A. FÜR</p> <p>Kontakt: Frau Cordula Radtke Tel.: 0421 - 5 98 15 160 - e-mail: c.radtke@acos-d.com</p>	<p>PER PRIVATEM BAHNSHUTTLE</p> <p>PRIVATER, REGELMÄSSIGER BAHN - SHUTTLE</p> <p>NTT Terminal-Verkehre zwischen den Seehäfen - Seehafen Hinterland-Anbindung ↔ Erfurt, Hof, Schweinfurt, Nürnberg, Stuttgart andere Inlandterminals in Planung</p> <p>OPERATIVER SOWIE VERMARKTUNGS-PARTNER U. A. FÜR</p> <p>Kontakt: Frau Sabine Meyer Tel.: 0421 - 5 98 15 170 - e-mail: s.meyer@acos-d.com</p>	<p>PER TRUCK</p> <p>NATIONAL Deutsche Seehäfen - Deutsches Hinterland - vice versa</p> <p>INTERNATIONAL ARA-Häfen - Deutsches Hinterland-Frankreich - Benelux - Österreich... vice versa</p> <p>ONE WAY- SOWIE RUNDLAUFSPEZIALIST</p> <p>Kontakt: Herrn Michael Holtkemper Tel.: 0421 - 5 98 15 120 - e-mail: m.holtkemper@acos-d.com</p>
---	--	--

Neuenlander Strasse 35 . 28199 Bremen

TRUCK -
PRIVATE BAHNEN -
BINNENSCHIFF -
FEEDER OPERATOR

Vom Reden zum Handeln? Österreich markiert Zeitenwende für die Binnenschifffahrt

Inland Navigation Summit in Wien

Die Binnenschifffahrt steht am Wendepunkt: Entweder wird sie, so wie in den letzten Jahren, zu Tode konferiert und diskutiert oder es wird eine Ära des Handelns und Anpackens eingeläutet. Der „Inland Navigation Summit“ vom 13. bis 15. Februar in Wien setzte Zeichen für eine deutlich spürbare Aufbruchstimmung.

Gleich zwei gute Nachrichten sorgten bei dem Treffen der gut 300 Spitzenvertreter aus Politik und Wirtschaft für positive Stimmung.

So hatte die EU-Kommission kurz vorher das Förderprogramm NAIADES vorgelegt, zum anderen präsentierte das Österreichische Verkehrsministerium (BMVIT) den „Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt“.

Hubert Gorbach, Österreichischer Vizekanzler und Verkehrsminister ging in seiner Eröffnungsrede auf die Bedeutung der Donau für die Güterverkehrsentwicklung seines Landes und der EU ein: „Die gewachsene Union hat zu erheblichen Verkehrszuwächsen geführt, die durch Straße und Schiene alleine nicht zu bewältigen sind. Mehr Binnenschifffahrt bedeutet weniger Staus und Unfälle auf den Straßen, weniger Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß“. Auch Matthias Ruete, seit Januar Generaldirektor für Energie und Transport der Europäischen Kommission, betonte die europäische Dimension der Binnenschifffahrt. „Durch die Globalisierung verlängern sich die Transportwege. Daher wird es immer wichtiger, die Binnenschifffahrt in Transportketten zu integrieren“, erklärte Ruete. „Die Binnen-



Setzen in Österreich Zeichen für die künftige europäische Binnenschifffahrtspolitik: (v.l.n.r.) Staatssekretär Helmut Kukacka und Verkehrsminister Hubert Gorbach aus Österreich und der griechische EU-Direktor Fotis Karamitsos
Bild: Götze

schifffahrt ist ein starker Partner für die europäische Wirtschaft – sie könnte aber noch deutlich mehr leisten. Ich fordere die Wirtschaft auf, diesen modernen Verkehrsträger mehr als bisher zu nutzen“, so Ruete. Den institutionellen Rahmen bezeichnete Ruete als ineffizient und stellte klar, dass das NAIADES-Programm die Initiativen des Marktes nicht durch Bürokratie ersetzen wolle. „Ich fordere alle Mitgliedstaaten auf, die nationale Binnenschifffahrt besser und effizienter zu fördern. Die Beispiele in Österreich, Belgien und den Niederlanden zeigen, was eine positive Begleitung bewirken kann!“, erklärte Ruete. Deutschland ließ Ruete dabei wohl bewusst aus.

Veronika Kessler, Leiterin der Abteilung Transport und Infrastrukturpolitik bei der Österreichischen Wirtschaftskammer, fasste am Ende des Wirtschaftskongresses die Ergebnisse der diversen Workshops zusammen. „Das Image der Binnenschifffahrt ist

leider schlechter, als eigentlich gerechtfertigt wäre“, sagte Frau Kessler und bot auch gleich einen ausgesprochen ungewöhnlichen Weg aus der Krise an. „Die Beispiele des WWF und anderer, der Binnenschifffahrt kritisch gegenüberstehenden Gruppen zeigen immer wieder deutlich, wie professionelles Marketing aussehen kann!“

BMVIT Staatssekretär Helmut Kukacka, schloss die Veranstaltung mit dem Vorschlag eines europäischen Innovationsfonds, der aus den 40 Mio. € im Reservefond des Gewerbes sowie jeweils dem gleichen Betrag von der EU-Kommission und den Mitgliedsstaaten gespeist werden solle. „Mit 120 Mio. € wären wir in der Lage, die notwendigen Innovationen für die Binnenschifffahrt voranzubringen“, sagte Kukacka und berichtete von ersten positiven Reaktionen aus den EU-Partnerländern und aus dem Gewerbe. Auch Heinz Hofmann, Präsident der Europäischen Binnenschifffahrtsunion (EBU) begrüßte den Vorschlag. Kukacka ging auch auf die dringenden erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen ein: „Die Engpässe an der Donau müssen beseitigt werden, damit wir ganzjährig schiffbare 2,5 m Wassertiefe bekommen. Nur so kann die Binnenschifffahrt ihre Stärken optimal ausspielen“. Kukacka forderte auch den Dialog mit den Umweltschutzgruppen: „Wir müssen deutlich machen, dass die Binnenschifffahrt nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch Vorrang hat“.

Das abschließende „High-Level Meeting“ in der Wiener Hofburg am 15. Februar mit Vertretern aus 24 Ländern, der EU-Kommission sowie Schifffahrts- und Umweltorganisationen formulierte eine einheitliche Position zum NAIADES-Aktionsprogramm als Grundlage für die weitere Arbeit der Kommission und des Verkehrsministerrates am 8. und 9. Juni 2006 in Luxemburg. Fotis Karamitsos, EU-Direktor für See- und Binnenschifffahrt sowie Intermodalität, begrüßte das außerordentliche Engagement Österreichs für die europäische Binnenschifffahrt. „Wenn wir die Verkehrsprobleme in Europa bewältigen wollen, müssen wir den Anteil der Binnenschifffahrt am Modal-Split deutlich erhöhen. Das Aktionsprogramm NAIADES bietet hierfür eine ausgezeichnete Basis“.

Binnenschifffahrt und Verloader haben den Kongress als ein deutliches Startsignal fürs Ärmel hochkrepeln und anpacken verstanden. Jetzt muss vor allem die Politik beweisen, dass es ihr Ernst ist.

Axel Götze-Rohen □

WÄRTSILÄ Deutschland GmbH

SCHUBKRAFT-BETRIEBSKOSTENEINSPARUNG und QUALITÄT
Nur das bringt Sie weiter - Wir liefern IHNEN dies
ALLES in EINEM
Service - Verkauf - Beratung
Schiffspropulsion
LIPS-Propeller LIPS-Hochleistungs Düsen

Mannheim
Rheinkaistraße 12
D-68159 Mannheim
Tel. 06 21-10 20 04
Fax 06 21-10 21 44

Duisburg
Werftstraße 6
D-47053 Duisburg
Tel. 02 03-66 76 52
Fax 02 03-7 29 74 68



WÄRTSILÄ
LIPS®



MOTOREN EINBAUEN
Bei **MARKERINK** in Lobith (NL)
sind Sie **RICHTIG!!!**

• 24/7 Service
• Vertrauen
• Qualität

Kompletter Kaskoausbau inkl. Elektronik- und Hydraulik-Arbeiten.
Einbau, Reparatur und Service
von Schiffsmotoren - alle Fabrikate - und Getrieben

MARKERINK BV

Tel. 00 31-3 16-54 10 41 • Fax 00 31-3 16-54 24 36 • E-Mail: Info@markerink.nl • Internet: WWW.MARKERINK.NL
MARKERINK B. V. • Bijlandseweg 30 • 6916 BJ Tolkamer (Holland)



SCHIFFAHRT HAFEN
BAHN UND TECHNIK
MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe: **10. Juni 2006**

Telefon 02 28-53 88-653 - Telefax 02 28-53 88-654
E-Mail: anzeigen@schiffahrtundtechnik.de - www.schiffahrtundtechnik.de



BÜTER[®]
HEBETECHNIK GmbH

BÜTER-SCHERENHEBEBÜHNEN

- Einfachscherenbühne
- Doppelscherenbühne
- Tandemscherenbühne
- Flachhubscherenbühne
- Bordkrane

E-Mail: hebetechnik@bueter.com
www.bueter.com

Büter Hebetchnik GmbH • Emmener Straße 9 • D-49716 Meppen • Telefon (0 59 35) 70 59-0 • Telefax (0 59 35) 70 59-10



Fun Yak Beiboote

- Ab Lager lieferbar: der Fun Yak 360 und Fun Yak 390
- Fun Yak Beiboote sind durch SI, CE und BSBG geprüft
- Hergestellt aus linearem Polyethylen, einem superstarkem Kunststoff
- Doppelwandig, komplett nahtlos, wartungsfrei und **umweltfreundlich** recyclebar
- Außenbordmotore Mercury und Honda

Die Fun Yak Beiboote erhalten Sie bei:
Bunkerstation Heijmen bv
Millingen a/D Rijn

Info-Hotline +31 481 43 83 10 / 43 14 12

www.bunkerstationheijmen.nl • e-mail: info@bunkerstationheijmen.nl

Gasölpreis als Wirtschaftsfaktor in der Binnenschifffahrt

Kostenfaktor Diesel wächst

Seit auf den Binnenwasserstraßen nicht mehr gesegelt, getreidelt und gestakt wird und die Dampfmaschine vom Dieselmotor abgelöst wurde, ist die Binnenschifffahrt auf Gasöl angewiesen. Dieser Treibstoff hat den Nachteil, dass er immer teurer geworden ist. In der jüngsten Vergangenheit war die Entwicklung rasant, und ein Ende der Preissteigerungen ist – zumindest vorerst – nicht abzusehen.

Gasölpreissteigerungen bedeuten zwangsläufig auch Kostensteigerungen für die Wasserstraßentransporteure. In einigen Schifffahrtsunternehmen hat sich das Gasöl zum größten Kostenblock noch vor den Personalkosten entwickelt. Allerdings stellt diese Entwicklung keine Existenzbedrohung für das Gewerbe dar, denn die Kostenentwicklung trifft alle Verkehrsträger und hat daher insgesamt steigende Transportkosten zur Folge.

Seit der ersten so genannten Ölkrise im Jahre 1973 haben sich die Gasölpreise kontinuierlich, zeitweise auch sprunghaft entwickelt. Am 1. Dezember 1996 lag der Gasölpreis bezogen auf Duisburg bei 35,35 DM pro 100 Liter, also bei umgerechnet 18,07 €. Bis 2003 hatte sich der Preis im Jahresmittel auf 23,45 € erhöht, 2004 betrug der Gasölpreis Duisburg im Jahresmittel 29,29 €. Im letzten Jahr machte der Preis mit im Mittel bei 40,20 € einen weiteren deutlichen Schritt nach oben. Dabei schwankte der Preis im Jahresverlauf deutlich, wie der Verlauf der Gasölpreiskurve in der Abbildung zeigt. Die Kurve unterstreicht auch deutlich, dass es eine steigende Tendenz gibt. Auch für das laufende Jahr setzt sich die Tendenz nach oben weiter fort. Anfang April 2006 musste

ein Gasölpreis Duisburg von 45,50 € bezahlt werden, und er wird sicher weiter steigen, denn schließlich hat Mitte April 2006 der Barrelpreis für Rohöl erstmals seit August 2005 wieder die 70 Dollar-Grenze überschritten.

Für die Binnenschifffahrtsunternehmen sind die Gasölpreise zu einem bedeutenden Kostenfaktor geworden. Der genaue Anteil ist abhängig von der jeweiligen Kostenstruktur. Die Auswertung von Unterlagen, die eine Reihe von Partikulierunternehmen, die allerdings nicht als repräsentativ für die deutschen Binnenschifffahrt angesehen werden können, zur Verfügung gestellt haben, zeigt, dass innerhalb kurzer Zeit der Stellenwert der Gasölkosten „explodiert“ ist. Bezogen auf den Jahresumsatz ist der Anteil von knapp unter 20 Prozent im Jahr 2003 auf fast 30 Prozent im letzten Jahr gestiegen. Dies bedeutet einen Zuwachs von 50 Prozent innerhalb von nur zwei Jahren (vgl. Abbildung).



Die Auswertung der Gesamtkosten gestaltet sich etwas schwieriger, da die kalkulatorischen Kosten unterschiedlich berücksichtigt bzw. angesetzt werden. Wird bei einem Partikulierunternehmen der kalkulatorische Unternehmerlohn in der Kostenrechnung berücksichtigt, dann lag im Jahr 2005 der Gasölkostenanteil bei 21 bis 25 Prozent, je nach Berücksichtigung anderer kalkulatorischer Kosten wie die Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals und den individuellen Abschreibungen. Wird der kalkulatorische Unternehmerlohn vom Partikulierunterneh-

men bei der Kostenrechnung nicht berücksichtigt, dann liegt der Anteil bei über dreißig Prozent und übersteigt in etlichen Partikulierunternehmen den bis dato größten Kostenblock, nämlich die Personalkosten.

Die ständigen Gasölpreis-Steigerungen sind für die gewerbliche Binnenschifffahrt ein Ärgernis, aber für einen Binnenschifffahrtsunternehmer, der diesen Namen verdient, grundsätzlich nicht existenzbedrohend. Bei längerfristigen Verträgen ist es Usus – zumindest sollte der „gute“ Binnenschifffahrtsunternehmer darauf bestehen –, dass Gasölklauseln „eingebaut“ sind, die dafür sorgen, dass steigende Gasölpreise an den Verlager gleichsam automatisch weitergereicht werden. Die Vertragspartner akzeptieren solche Gasölklauseln, denn sie sind an der Zuverlässigkeit der Transportabwicklung interessiert. Was nützt es dem Verlager, einen längerfristigen Transportvertrag ohne Gasölklauseln abzuschließen, wenn das Schifffahrtsunternehmen bei Gasölsteigerungen insolvent wird und als Transporteur ausfällt. Dann muss der Verlager kurzfristig Schiffsraum teuer am Spotmarkt besorgen, was die eigene Kalkulation über den Haufen wirft. Binnenschifffahrtsunternehmen, die ohne längerfristige Verträge im Tagesgeschäft fahren, können ihre Frachten für jede Fahrt unter Berücksichtigung der aktuellen Gaspreisveränderungen zeitnah kalkulieren.

Anders sieht es für die Fahrgastschifffahrt aus. Hier gibt es keine Gasölklauseln oder sich tagtägliche ändernde Fahrpreise. Einen Treibstoffzuschlag wie im Luftverkehr lässt sich bei den Gästen auf den Tagesausflugschiffen und den Kabinenschiffen nach Angaben von Norbert Schmitz, Vorstand der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrts AG (KD), nicht durchsetzen.

Auch die Fahrgastschifffahrt ist von Gasölpreisänderungen betroffen, allerdings ist der Anteil der Gasölkosten aufgrund einer anderen Kostenstruktur geringer. Da neben der nautischen Besatzung auch das gastronomische Personal bezahlt werden muss – das am 12. April 2006 in Köln getaufte und in Fahrt genommene Kabinenschiff „Avalon Tapestry“ der Premicon AG verfügt z.B. über eine Personalstärke von insgesamt 40 – entfällt auf die Personalkosten ein Anteil von mehr als 50 Prozent, auf das Gasöl weniger als 20 Prozent. Absolut gesehen sind die Gasölkosten in der Fahrgastschifffahrt beeindruckend. Die KD hatte im letzten Jahr Gasölkosten in der Größenordnung von mehr als



Ein modernes Flusskreuzfahrtschiff wie der Twin Cruiser FLAMENCO der PREMICON verbraucht täglich 3.000 - 4.000 l Dieselkraftstoff
Bild: Premicon



Regel Betrieb bei der Bunkerstation Göttert in Ludwigshafen. Auch Tankschiffe müssen gelegentlich bunkern Bild: Dünner

1,5 Mio. Euro zu verbuchen. Bei der erwähnten „Avalon Tapestry“ fallen täglich bis zu 1.500 Euro Gasölkosten an, denn neben dem dieselerbrauchenden Schiffsantrieb sind Klimaanlage, Beleuchtung, Unterhaltungselektronik, Küche oder die bordeigene Abwasseraufbereitung bedeutende Verbraucher, die dieselektisch versorgt werden wollen. Die Fahrgastschifffahrt muss für die Saison entsprechend exakt planen, um über die „richtig“ kalkulierten Fahrpreise die Kosten abfangen zu können. Bei den Gasölpreisen werden für 2006 – wie nicht anders zu erwarten – Erhöhungen einkalkuliert. Die KD geht z.B. von Gasölkosten von 1,8 Mio. Euro aus, allerdings hat sie im Vergleich zu 2005 auch ihr Angebot ausgeweitet. Preissicherungsmaßnahmen durch Termingeschäfte sind in dem Gewerbe eher selten. Praktiziert wird dies nach Angaben von Klaus Hildebrand, Vorstand der Premicon AG, in geringem Umfang von seinem Unternehmen, allerdings nicht zu spekulativen Zwecken, sondern in Hinblick auf eine preislich gesicherte Versorgung der eigenen Schiffe. Die KD versucht durch langfristige Belieferungsverträge mit ihrem Bunkerunternehmen Esso Kalkulations-sicherheit zu schaffen.

Wie die Entwicklung der Gasölpreise weitergehen wird, hängt von der Entwicklung des Rohölpreises ab. Hier exakte Prognosen abzugeben, ist äußerst schwierig, da es zu viele unkalkulierbare Einflüsse gibt. Die starke Entwicklung des Rohölpreises im letzten Spätsommer wurde durch die Auswirkungen des Hurrikans Katrina ausgelöst; das Überspringen der 70-Dollar-Grenze pro Barrel (159 Liter) im April 2006 ist die Folge von Spekulationen um einen möglichen Iran-Krieg.

Die hohen Preise sind kein Ausdruck der Knappheit. Rohöl ist ausreichend vorhanden. Auf zusätzliche Nachfrage wird mit einer Erhöhung der Förderung reagiert. Derzeit wird mehr Öl gefördert als verbraucht. Das Problem ist die Tatsache, dass ein Großteil der Mengen vorab verkauft ist – auch aus spekulativen Gründen – und damit die freien Mengen immer weniger werden. Heute stehen als freie Mengen nur noch ein Drittel der Mengen von 2004 zur Verfügung. Die vertraglich gebundenen Mengen für 2007 liegen preislich über dem Niveau der heute schon nicht gerade niedrigen Preise. Normalerweise liegen die langfristigen Preise unter dem jeweils aktuellen Niveau.

Aufgrund dieser Entwicklungen und der vorliegenden Daten kommt der in Bochum ansässige stellvertretende Chef-Ökonom des BP-Konzerns Christof Rühl zu der Auffassung, dass sich der Durchschnittspreis für Rohöl in 2006 über 60 Dollar bewegen wird, bis 2010 wird der Durchschnittspreis nicht unter 40 Dollar fallen. Danach rechnet Rühl mit einer gewissen Normalisierung. Allerdings kann jedes unvorhergesehene bedeutende politische Ereignis oder eine Naturkatastrophe die Entwicklung in eine andere Richtung lenken.

Auch wenn es sich auf den ersten Blick etwas widersprüchlich ausnimmt, so kann es der gewerblichen Binnenschifffahrt – abgesehen von den gesamtwirtschaftlichen Nachteilen – eigentlich nur recht sein, wenn sich der Rohölpreis erhöht, denn von den Folgen werden nicht nur die Wasserstraßentransporte betroffen, sondern auch die anderen Verkehrsträger, die es relativ gesehen härter trifft. Da die Binnenschifffahrt relativ energie günstiger fährt, verbessert jede Treibstoffkostenerhöhung die Wettbewerbssituation dieses Verkehrsträgers zu Lasten der beiden anderen Binnenverkehrsträger Straße und Schiene. Dass der Güterverkehr reduziert wird, damit ist zumindest mittelfristig nicht zu rechnen, denn durch die Globalisierung und Arbeitsteilung sind die Weichen in Richtung zusätzlicher Verkehre gestellt.

Dr. Hermann Blankmann □

Mit Qualität zum Erfolg



HTAG

Häfen und Transport AG



HTAG Häfen und Transport AG

Baumstraße 31 · 47198 Duisburg
Tel.: +49 (0) 20 66/2 09-0 · Fax: +49 (0) 20 66/2 09-1 92
www.htag-duisburg.de

Duisburg · Berlin · Emden · Gustavsborg · Mannheim
Karlsruhe · Würzburg · Rotterdam · Thionville

 **GUASCOR®**

MARINE DIESELMOTOREN

ÜBER 35 Jahre Erfahrung bei der Entwicklung und Fertigung von Diesel Motoren und Getrieben für die internationale Berufsschifffahrt.
Mehr als 10.000 zufriedene Kunden.

Hauptantriebe bis 1155 kW und Bordstromaggregate bis 1020 kW. Hohe Wartungs- und Servicefreundlichkeit, hohe Zuverlässigkeit und Lebensdauer.



 **sauer**
motive systems

Groß-Zimmerer-Str. 51 - D-64807 Dieburg
Telefon: 06071-2060 · Fax: 06071-206300
www.sauerundsohn.de

- Generalvertretung für Marinemotoren und Bordstromaggregate
- 50 Jahre Erfahrung in der Motorentechnik
- Über 100 Servicestationen in Deutschland

25. Allianz Jubiläum des esa-Geschäftsführers Walter Szabados

Innovation und Kundenorientierung bringen den Erfolg

Anlässlich des 25-jährigen Allianz Jubiläums ihres geschäftsführenden Gesellschafters Walter Szabados hatte die EuroShip Assekuradeurgesellschaft mbH & Co. KG (esa) am 25. April zu einer bemerkenswerten Veranstaltung auf die Burg Hornberg am Neckar eingeladen. Mehr als 100 prominente Gäste, darunter der Vorsitzende des Vorstandes der Allianz Versicherungs AG, München, Thomas Pleines waren dabei, als das Werden der erfolgreichen Zusammenarbeit von Allianz und Walter Szabados nachgezeichnet wurde.

Ferdinand Henke, Vertriebsdirektor Süd West der Allianz Deutschland AG, erinnerte an den Beginn der Ausbildung von Walter Szabados bei der Allianz in Stuttgart am 1.4.1981. Von Anfang an prägten Kreativität, innovative Ideen, unternehmerisches Denken und Tun den Weg des „Lehrlings“ – Tugenden, die in einem Großunternehmen wie der Allianz nicht immer auf

Gegenliebe stießen. Dennoch fand Szabados in seinen Ausbildern und Vorgesetzten Förderer, die das große Potenzial des jungen Mitarbeiters erkannten und ihm Gelegenheit gaben, die „Machbarkeit“ seiner Vorstellungen und Ziele unter Beweis zu stellen. Nach erfolgreichem Ausbildungsabschluss und praktischer Tätigkeit im Allianz

Außendienst in Verbindung mit dem Studium zum Versicherungsfachwirt übernahm Walter Szabados am 1.10.1988 den Bestand einer Allianz Generalvertretung mit einem Volumen von rund 376.000 DM in Bad Friedrichshall und machte sich selbständig. Er nahm ein Darlehen in etwa gleicher Höhe auf, richtete damit ein neues Büro ein und stellte einen eigenen Kundenbetreuer ein – für viele Kollegen sichere Zeichen für den baldigen Ruin. Entgegen diesen Erwartungen stellte sich bald Erfolg ein, denn Walter Szabados konnte nicht nur die Risiken richtig einschätzen, sondern erkannte auch die Chancen des neuen Verkaufsgebietes.



Die Allianz-Familie unter sich: Susanne Fischer-Szabados erhielt zum Dank für die stetige Unterstützung ihres Mannes einen großen Allianz Blumenstrauß (v.l.n.r.): Dr. Rüdiger Schäfer, Susanne Fischer-Szabados, Walter Szabados, Thomas Pleines und Dr. Ferdinand Henke Bild: Dünner

Da Bad Friedrichshall am Neckar liegt, war der Weg zur Binnenschifffahrt nicht weit. Walter Szabados stieg an einer Schleuse auf ein Partikulierschiff, um eine Strecke mitzufahren und wusste beim Aussteigen an der nächsten Schleuse viele Einzelheiten über einen interessanten Berufsstand, der versicherungsmäßig nicht optimal betreut wurde. Nach und nach wuchs das Konzept für ein maßgeschneidertes Versicherungsangebot für die mittelständische Binnenschifffahrt, aber auch Freundschaften zu den umliegenden Schiffervereinen am Neckar, besonders ins benachbarte Hassmersheim. In Zusammenarbeit mit der Lauenburg Alshebe-

Achtung Partikuliere!



Mainschiffahrts-Genossenschaft eG
Südl. Hafenstr. 15 • 97080 Würzburg
Telefon: 09 31 / 90 81 - 0 • Telefax: 09 31 / 95 02 61
e-mail: MSG@MSGGeG.de • Internet: www.MSGGeG.de

Gut für alle Güter!

Das Fahrgebiet der **MSG** erstreckt sich von Holland, Belgien und Frankreich über den Rhein und seine Nebenflüsse Main, Neckar, Mosel und Saar und zu den westdeutschen Kanälen. Besonders ausgeprägt ist die Verkehrsbeziehung von und zum Main, Main-Donau-Kanal und zur Donau.

Nach wie vor bieten wir interessierten Partikulieren die Mitgliedschaft bei der **MSG** an und garantieren eine sichere Beschäftigung in einem gut geführten Genossenschaftsverband – auch zunächst auf Probe.

Schreiben Sie uns bitte oder rufen Sie am besten gleich an unter **Telefon (09 31) 90 81-110**, um ein Gespräch mit dem Vorstand zu vereinbaren.



MSG mit über 100.000 t Schiffsraum – die Nr. 1 in Bayern



Anlässlich des Jubiläums spendeten Walter und Susanne Szabados 2.500 € und die Allianz Deutschland AG 500 € an die Jugendhilfe Bad Friedrichshall e. V.. Unser Bild zeigt (v.l.n.r): Dr. Rüdiger Schäfer (Allianz), Peter Dolderer (Bürgermeister Bad Friedrichshall), Susanne und Walter Szabados, Thomas Pleines (Allianz), Harold Hartmann (Jugendhilfe) und Dr. Ferdinand Henke (Allianz) Bild: Dünner

ner Schiffsversicherung wurden bald neben Hausrat-, Haftpflicht-, PKW- und Krankenversicherungen auch Schiffs-kaskoversicherungen angeboten und Walter Szabados' Idee von einer Komplettversicherung für die gewerbliche Binnenschifffahrt nahm Gestalt an: Damit alle Risiken aus dem normalen Schiffsbetrieb abgedeckt werden, versicherte er das Schiff, alle maschinellen Einrichtungen, technischen Anlagen und Geräte, die Ausrüstung sowie die Mannschaftseffekten – alles aus einer Hand.

So glänzend diese Geschäftsidee war, so schwierig war es für Walter Szabados, auch die eigene Gesellschaft von diesem Konzept zu überzeugen. Allianz Vorstand Thomas Pleines erinnerte sich an seine Zeit als Leiter des Firmenressorts Süd/West in Stuttgart und sein erstes Zusammentreffen mit Walter Szabados. „Vorher wurde ich von meinen Mitarbeitern gewarnt: ‚Den Szabados muss man bremsen‘. Als ich mich dann dennoch mit Walter Szabados einließ, weil mich seine Person und Ideen überzeugt hatten, war ich

plötzlich von zahlreichen Bedenkenträgern umgeben, die die Risiken unserer Arbeit in den schwärzesten Farben zeichneten“. Dies galt erst recht, als Pleines 1997 die von Walter Szabados vorgeschlagene Idee der Gründung der esa nicht nur befürwortete, sondern aktiv unterstützte. „Der Erfolg gibt Walter Szabados recht, denn aus 1,8 Mio. € Beitragsvolumen 1997 sind heute 30 Mio. € geworden, und aus einem Dienstleister in einer kleinen Marktnische ist das Kompetenzzentrum der Allianz Versicherungs-AG bei Wassersportversicherungen und gewerblicher Binnenschifffahrt mit europaweiter Bedeutung geworden“. Entscheidend für den Erfolg der esa sei neben den unternehmerischen Fähigkeiten von Walter Szabados dessen Glaubwürdigkeit gewesen, so Pleines: „Walter Szabados hat seine Versprechungen immer gehalten und pünktlich geliefert. Er kanns! Insofern ist seine Erfolgsgeschichte ein Beispiel für ein solides Zweckbündnis zwischen innovativer mittelständischer Marktbearbeitung und den vielfältigen

Produktdiversifizierungen eines breit aufgestellten Versicherers wie der Allianz – ein Bündnis mit Zukunft“, meinte Thomas Pleines abschließend: „Ich traue ihnen zu, dass sie die Entwicklung der Vergangenheit fortsetzen und die esa in wenigen Jahren ein Beitragsvolumen von 80 bis 100 Mio. € realisiert hat!“

Walter Szabados dankte vor allen seinen Mitarbeitern, ohne die der Erfolg nicht möglich war. Er dankte aber auch Thomas Pleines für seine Unterstützung und Vertrauen: „Insbesondere die Entscheidung, dass die Allianz ab 2001 Gesellschafter der esa wurde, brachte einen enormen Aufschwung und wir können heute gemeinsam auf das Erreichte stolz sein. Aus der esa ist mittlerweile ein attraktiver Hochleistungssportler geworden, dem wir auch künftig einiges zutrauen können. Absolute Kundenorientierung, ein breites Angebotspektrum und eine erstklassige Betreuung durch mehr als 5000 Allianzvertreter und Makler kennzeichnen unsere Vertriebsstärke und sind die wesentlichen Faktoren, in denen wir uns vom Wettbewerb unterscheiden. Heute stehen wir am Anfang einer neuen Entwicklungsphase“. Die EU Osterweiterung erschließte neue Märkte für die esa, verdeutlichte Szabados: „Diese Märkte werden wir künftig über strategische Partnerschaften noch aktiver für die Vermarktung der esa Produkte nutzen“. Auf diesem Wege lasse sich die von Thomas Pleines genannte Zielgröße durchaus erreichen, meinte Walter Szabados abschließend: „Unser Ziel ist bekannt, wir lassen uns nicht treiben, wir bestimmen den Kurs und setzen die Segel, egal woher der Wind weht!“

Hans-Wilhelm Dünner □



Ihre
Werft im
Fahrgast-
Schiffbau

www.lux-werft.de



Lux-Werft und Schifffahrt GmbH
 Moselstraße 10 | 53859 Niederkassel-Mondorf bei Bonn
 Telefon 02 28 / 9 71 28-0 | Fax 02 28 / 9 71 28-35

Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG



Papstschiff als Magnet

Auch 2006 wird wieder ein erfolgreiches Jahr für die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG (KD) mit Sitz in Köln werden. Dies unterstrichen die beiden Vorstände der ältesten deutschen Aktiengesellschaft, Norbert Schmitz und Klaus Hader, bei der Jahrespressekonferenz Anfang April.

Die KD feiert 2006 ihren 180. Geburtstag und am 5. Juli ihre 175. Hauptversammlung. Damit ist die KD die erfahrenste Fluss-Schiffahrtlinie der Welt. Und auch auf ein weiteres Unikat weist der für den Vertrieb zuständige Vorstand Norbert Schmitz hin: Als einzige Reederei befährt die Köln-Düsseldorfer in der Saison täglich durchgehend den gesamten Rhein zwischen Köln und Mainz. Zu ihrem Geburtstag bietet die KD den Fahrgästen zahlreiche

attraktive Jubiläumsangebote mit einem Schwerpunkt am Jubiläumswochenende vom 9. bis zum 12. Juni 2006.

Im vergangenen Geschäftsjahr konnte der Umsatz um 6,3% auf 22,9 Mio. € gesteigert werden, wie Klaus Hader erläuterte. Das Ergebnis bewegte sich mit 40.000 € hingegen auf Vorjahresniveau. Ursache für diesen „Stillstand“ sind die deutlich gestiegenen Preise für das Gasöl, für die 2005 insgesamt gut 1,5 Mio. € bezahlt wurden - eines der Sorgenkinder der KD. Da Steigerungen nicht einfach wie im Luftverkehr über Treibstoffzuschläge auf den Fahrpreis weitergegeben werden können, müssen die Gasölkosten bei der Planung des Geschäftsjahres „vorhergesagt“ werden, um die Fahrpreise zu kalkulieren. Für 2006 plant die KD Gasölkosten von 1,8 Mio. €, wobei neben erwarteten Gasölpreissteigerungen auch ein Mehrverbrauch durch das erweiterte Fahrtenangebot enthalten ist. Schließlich wurden die Fahr-

preise für die laufende Saison um 2% erhöht, während die Preise im Gastronomiebereich unverändert blieben. Insgesamt beschäftigt die KD 210 Mitarbeiter, 60 davon im nautischen Bereich. Hinzu kommen freie Mitarbeiter, die an 35 Orten entlang der Wasserstraße Fahrscheine verkaufen und die Organisation vor Ort ab-



KD-Vorstand Norbert Schmitz hieß den Papst im Namen der KD an Bord von MS RheinEnergie willkommen
Bilder: KD

wickeln. Für das laufende Jahr erwartet die KD laut Schmitz und Hader einen steigenden Umsatz und ein gleichfalls steigendes Ergebnis.

KÖLNER BINNENSCHIFFFAHRT-SERVICE
Schiffsreparaturen in Köln - Kundendienst und Wartung

KSD

KÖLNER SCHIFFSWERFT DEUTZ

Auenweg 173 - 51063 Köln
Tel. 02 21/98 10 88-0 - Fax 02 21/98 10 88-6
Internet: www.ksd-koeln.de - e-mail: info@ksd-koeln.de

Wir gratulieren der **KD** zu Ihrem 180-jährigen Jubiläum, bedanken uns für die partnerschaftliche Zusammenarbeit und wünschen für die Zukunft viel Erfolg.

Instandsetzer für Wasserfahrzeuge aller Klassen!
Im Zentrum Europas für die Aufgaben und Anforderungen der Zukunft zu Ihrer Verfügung.
Unser Fachwissen und unsere Kontakte zu BV, GL, TÜV, SUK, BSBG sind Ihre Vorteile.
Helling 110 m - Stevendock 350 t
Fachbetrieb nach § 19 I-WHG. Zertifiziert nach EN ISO 9001 : 2000-12
Stützpunkt der VAN VOORDEN REPARATIE BV Propellerreparatur



Papst Benedikt XVI. an Bord von MS RheinEnergie: Im Rahmen des Weltjugendtages konnten am 18.08.2005 in Köln zehntausende Pilger den Heiligen Vater vom Ufer des Rheins aus an Bord des KD-Schiffes MS RheinEnergie begrüßen und bejubeln



Im letzten Jahr wurden auf den 14 Schiffen der KD insgesamt 1,5 Mio. Fahrgäste gezählt. Prominentester Fahrgast war Papst Benedikt XVI., der im Rahmen des Weltjugendtages im August 2005 mit der MS RheinEnergie eine kurze Strecke des Rheins bereiste und von Bord aus vor jugendlichen Pilgern am Rheinufer predigte. Diese Bilder gingen um die Welt und erreichten rund eine Milliarde Zuschauer. Seitdem ist bei Touristen die Nachfrage nach einer Fahrt auf dem „Papstschiff“ immens. Auch wenn es nicht das taktische Kalkül der KD war, als sie das Schiff für die Fahrt kostenlos zur Verfügung stellte, so hat sich diese „Investition“ durchaus bezahlt gemacht, wobei Schmitz den zusätzlichen Imagegewinn nicht zu beziffern vermag.

Die 90 m lange und 19 m breite RheinEnergie ist in erster Linie Veranstaltungsschiff, das wegen der großen Nachfrage der „Papstfahrer“ zeitweise in der Linienfahrt eingesetzt wird. Schmitz beschreibt das Schiff etwas unkonventionell als eine 40 Quadratmeter große Bühne, um die ein Schiff gebaut wurde. Das im Juni 2004 in Fahrt genommene Fahrzeug hat sich schnell zur „gefragtesten Location“, so Schmitz, für große Veranstaltungen auf dem Rhein entwickelt. Die Bühne erfüllt alle Voraussetzungen für professionelles Entertainment. Bis zu 1.650 Gäste finden auf drei Decks und einem großzügigen Freideck Platz.

Nach wie vor bildet die Linien- und Kabinenfahrt das Kerngeschäft der KD. Doch dies ist stark wetter- und saisonabhängig, weshalb die KD ihre Anstrengungen im witterungsunabhängigen Eventbereich verstärkt. Dazu zählen musikalische Ereignisfahrten mit Tanz und Unterhaltungsprogramm, Disco-Partys, Feuerwerks- und Schlemmerfahrten, wie die 2004/5 von 23.000 Gästen besuchte „Ganymée on Water“, Kinderfeste, Märchenfahrten, Karnevalpartys, Adventausfahrten mit der Show „Adventsick op kölsch“ sowie Sylvesterfahrten. Aber auch für Konferenzen, Tagungen, Geburtstags- und Betriebsfeiern werden die Schiffe verchartert. Dieses Angebot wird ganzjährig durchgeführt und hat sich als sehr erfolgreich erwiesen, wodurch die Saisonabhängigkeit des KD-Geschäftes reduziert wird.

Dr. Hermann Blankmann □

Nehmen Sie Platz!

Schiffsausrüstung - Schiffselektronik
Industriebedarf - EDV-Systeme
Nautische Geschenkartikel

Amtsgerichtsstraße 15
47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon (02 03) 81 72-0 Fax 81 72-9

Steuerstühle aus dem Hause ISRI

E-Mail: schiffahrt@vanrens.de

NEU! ELNA in Duisburg:

Neues Team, neue Adresse, kompletter Service.

ELNA voraus.

Navigation, Kommunikation,
Automation, Service.
ELNA macht Ihr
Schiff komplett –
mit System.

Autopilot PilotMaster MLE0 – ideal für den Einsatz auf Flüssen und allen Binnenengewässern

Flussradar
ELNA 4006/7/9 TFT

mit 6', 7' oder 9' Antenne in Kombination mit Irland ECDIS-RadarPlot 720 – direkt auf dem Radardisplay darstellbar

- MasterLine Autopiloten und Wendeanzeiger
- MasterLine Ruderlagenanzeiger und Echolote
- MasterLine Windmesssysteme
- Wechselsprechanlagen
- GPS/DGPS Navigatoren
- Sailor UKW Binnenfunkanlagen mit ATIS
- GSM Telefonanlagen
- Video-Kameraüberwachung, s/w, farbig, mit Infrarot (Option)
- TV-SAT-Antennenanlagen
- Signal- und Kommandoanlagen
- Feuermeldeanlagen, konventionell oder adressierbar
- Maschinenüberwachungsanlagen
- Signallampenüberwachung
- Scheibenwischer und Klarsichtscheiben

SAILOR RT2048I UKW-Binnenfunkanlage mit ATIS

GSM Offshore Office
Telefon-, Fax-, eMail- und Internetzugang ohne Festnetzanschluss

TV-SAT Antenne PK 7500B für die Binnen-schiffahrt, vollautomatisch nachführendes System

ELNA

ELNA Elektro-Navigation und Industrie GmbH

Siemensstraße 35 | 25462 Rellingen
Tel. +49 (0)4101 301-00 | Fax +49 (0)4101 301-214
eMail info@elna.de | www.elna.de

Zweigniederlassungen:
Bremen: Tel. 0421 384618, Fax 0421 3961600
Duisburg: Tel. 02066 993445, Fax 02066 993458
Kiel: Tel. 0431 362081, Fax 0431 362083
Rostock: Tel. 0381 519870, Fax 0381 5198710
Dresden iFE: Tel. 0351 4700454, Fax 0351 4700455

Allianz Marine & Aviation Versicherung eröffnet Büro in Duisburg

Schiffsversicherung: Ein Nasengeschäft

Die Allianz Marine & Aviation Versicherungs-AG (AMA) mit Sitz in Hamburg/München will ihre Kundenkontakte in der Schifffahrt vertiefen und intensivieren. Dazu wurde am 1. Januar an der Ruhrorter Dammstraße in Duisburg ein Büro eröffnet, das am 5. April in Anwesenheit zahlreicher Makler, Sachverständiger, Fachanwälte und Geschäftspartner feierlich eröffnet wurde.

Bisher hatte die AMA neben der Zentrale in Hamburg Vertriebsstandorte in Frankfurt, Köln, Berlin, München. „Aber Schiffsversicherungen sind für mich ein Nasengeschäft! Der direkte Kontakt zum Kunden ist enorm wichtig. Der Schritt nach Duisburg, einem der wichtigsten Plätze für die deutsche Binnenschifffahrt, ist somit fast selbstverständlich“, erklärt Volker Dierks, Abteilungsleiter „Kasko-Marine-Deutschland“ der AMA im Gespräch mit SCHIFFFAHRT UND TECHNIK die Entscheidung. In Duisburg sollen Makler, Sachverständige aber auch Direktkunden Ansprechpartner für alle Fragen rund um das Versicherungsgeschäft für die (Binnen)schifffahrt finden.

Allianz Marine & Aviation betreut ca. 700 Kunden mit rund 3.000 Objekten in Deutsch-

land. Dabei handelt es sich vorrangig um Binnenschiffe und Schubleichter aber auch Schwimmbagger, Fahrgastschiffe und schwimmende Kieswerke. In Deutschland kommt AMA nach eigenen Angaben auf einen Marktanteil von 15 – 20 % im Flusskaskogeschäft. Die AMA, eine 100%ige Tochter des Allianz Konzerns versichert nahezu alles was schwimmt, fliegt und transportiert. Geschäftssegmente sind dabei die Binnen- und Seeschifffahrt, Werften und der Wassersport. Ansprechpartner in dem neuen Büro in Duisburg sind Ralf Behrendt, Rainer Ortmann



Ein kompetentes Team: (von links) Klaus Martin Meier, Ralf Behrendt (sitzend) und Volker Dierks
Bild: Goetze

und Kerstin Siemers (Vertrieb) sowie Klaus-Martin Meier und Janice Neumann (Schadenbearbeitung).

Sorgen von Versicherungsmaklern, dass die AMA in direkte Konkurrenz zu diesen gehen will, sind für Volker Dierks unbegründet. „Das ist ganz klar nicht unser Ziel. Für uns sind die Makler keine Konkurrenten, sondern wichtige Partner in diesem komplexen Geschäft. Der Makler ist wichtiger Partner für einen Schiffseigner“, betont Dierks. Der ehemalige Kapitän auf großer Fahrt, der nach langjähriger Leitung der Schadengruppe der Allianz mittlerweile die Abteilungsleitung „Kasko-Marine“ übernommen hat, begründet diese Aussage unter anderem damit, dass die AMA nicht alle Produkte anbietet. Aber auch im Tagesgeschäft seien Versicherungsmakler wichtige Partner, die der Allianz einerseits viel Arbeit abnehmen würden und andererseits als unersetzliche Mittler zwischen Versicherer und Schiffseigner fungierten. Und so war diese Gruppe von Geschäftspartnern anlässlich der Eröffnung Anfang April in Duisburg zahlreich vertreten.



Zahlreiche Geschäftspartner der Allianz Marine & Aviation Versicherungs-AG konnte AMA Abteilungsleiter Volker Dierks am 5. April in Duisburg begrüßen
Bild: Dünner

Ein immer wichtigeres Thema bei den Aktivitäten der AMA ist der Komplex „Schadenvermeidung“. Der intern „loss prevention“ genannte Themenkomplex wird strategisch ausgebaut. Auch die internationale Zusammenarbeit wird verstärkt. Die Allianz Marine & Aviation wird in diesem Jahr mit der Allianz Global Risks (AGR) fusionieren und unter einem neuen Namen neben einer breiteren Produktpalette auch die Länder übergreifende Aufstellung ausbauen. „Das hat natürlich einen positiven Einfluss auf unser Geschäft“, so Dierks. Das Geschäft selbst betrachtet Dierks eher als Marathon, denn als Sprint. „Wir sind auf eine langfristig verlässliche Partnerschaft aus, nicht auf kurzfristige Abschlüsse. In diesem sehr speziellen Geschäftssegment ist es wie in einer Ehe: In guten wie in schlechten Tagen...“, skizziert Dierks die Strategie der Allianz.

Anlässlich der Büroeinweihung hatte Volker Dierks den Gästen ein besonderes Bonbon zu bieten: In Zeichnungsgemeinschaft mit der Gothaer Allgemeine Versicherung AG, der Kravag-Logistik Versicherung AG und der SOVAG bietet die Allianz über die Zeller Associates Management Services GmbH (ZAM) ab sofort eine eigene P&I Versicherung unter dem Namen TRITON P&I für das Schifffahrtsgewerbe an. ZAM Geschäftsführer Dr. Harald Zeller erläuterte in einem Kurzvortrag die bis auf die Festprämie ohne Nachschussrisiko marktüblichen Konditionen des neuen Produktes, das Risiken bis 500 Mio. \$ abdeckt. Eine weitere Besonderheit ist, dass diese Versicherung nach deutschem Recht abgeschlossen wird, was rechtliche Auseinandersetzungen im Schadensfall deutlich vereinfachen dürfte. *ag/dü* □

Anzeige

Die ganze Welt der Trimodalität:
planen, wachsen, optimieren



Modalistics GmbH
Vindckeweg 20-22, 47119 - Duisburg
+49 203 4 67 06 05
E-Mail: duisburg@modalistics.com



Das neue Büro der Allianz Marine & Aviation Versicherungs-AG an der Ruhrorter Dammstraße in Duisburg
Bild: Goetze

Zahlreiche nationale und internationale Gesetze und Verordnungen sind zu beachten

Abfall – die etwas andere Ladung

Der letzte Greifer geschredderter Bahnschwellen ist verladen, die Reise kann losgehen. So weit so gut! Aber was passiert, wenn der angegebene Empfänger die Ladung nicht löschen will? Oder es stellt sich heraus, dass der Auftraggeber es mit den Vorschriften nicht so ganz genau genommen hat? Die Ladung als Pfand nehmen? Wohl kaum, denn die hat ja keinen bzw. einen negativen Wert, nämlich durch die Entsorgungskosten. Und die können im Zweifel beim Eigner des Schiffes hängen bleiben.

Beim Thema Abfall ist also besondere Sensibilität gefragt. Es gilt, sich mit zahlreichen nationalen und internationalen Gesetzen und Verordnungen zu beschäftigen. Papiere, Papiere, Papiere! Und diese Vorschriften fordern vor allem eins: Papiere! An erster Stelle für den Beförderer steht die Transportgenehmigung (TG). Werden Abfälle zur Beseitigung oder besonders überwachungsbedürftige (gefährliche) Abfälle zur Verwertung transportiert, ist auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland eine Transportgenehmigung mitzuführen. Deutsche und ausländische Transporteure müssen selbst für die TG sorgen und diese auch an Bord haben. Beim konkreten Transport kommen dann Entsorgungsnachweise und Begleit- oder Übernahmescheine, bei grenzüberschreitenden Transporten die Notifizierungsunterlagen dazu. All diese Unterlagen werden vom Abfallerzeuger / Verloader gestellt.

Transportgenehmigung

Mit der TG wird die Zuverlässigkeit- und Fachkunde des Transporteurs bestätigt. Sie wird unabhängig von einem konkreten Transport und in der Regel unbefristet erteilt, kann auf Antrag aber auch befristet werden. Sie ist also nicht für jeden einzelnen Transport zu beantragen, sondern wird für einen Zeitraum erteilt. In der Regel gilt die Genehmigung für alle Abfallarten, sie kann auf Antrag aber auch auf bestimmte Abfallschlüssel beschränkt werden. Ähnliches gilt für den Geltungsbereich: Der Transporteur kann die eigentlich bundesweit geltende TG auf bestimmte Gebiete beschränken. Die Geltungsdauer, der Geltungsbereich und die Zahl der Abfallschlüssel beeinflussen die Gebühr für die Genehmigung. Gerade in der Schifffahrt wird nur ein eingeschränktes Spektrum von Abfällen transportiert. Es kann sich also lohnen, die TG auf bestimmte Abfallschlüssel zu beschränken und sehr genau zu überlegen, welche TG beantragt wird! Jeder, der gewerbsmäßig Abfall transportiert, muss eine TG haben. D.h. jeder selbständige

Unternehmer, der nicht nur ausnahmsweise Geld mit dem Transport von Abfällen verdienen will. In der Schifffahrt ist es üblich, Subunternehmer einzusetzen. Bei Abfalltransporten kann das aber zu Problemen führen, denn die TG ist personengebunden und damit nicht übertragbar. Daher werden zwischen dem Inhaber einer TG und dem Subunternehmer häufig Miet- oder Charterverträge geschlossen. Diese Verträge sollen sicherstellen, dass der Inhaber der TG dem Subunternehmer Weisungen erteilen darf und für den Abfalltransport voll verantwortlich ist. Das bedeutet aber de facto, dass der Partikulier für diesen Transport seine Selbständigkeit aufgibt. Eventuell ist das abfallrechtlich in Ordnung, es kann aber auf anderen Gebieten zu Problemen führen (Stichworte Scheinselbständigkeit und Arbeitnehmerüberlassung).

Bundeseinheitliche Regelung angestrebt

Die Praxis, Partikuliere auf diese Weise „einzubinden“ ist äußerst umstritten und wird von den Behörden in den Bundesländern unterschiedlich gehandhabt. Da dies in der Binnenschifffahrt zu erheblicher Unruhe geführt hat, wird jetzt angestrebt, ein bundeseinheitliches Vorgehen festzulegen. Dies soll in Kürze erfolgen. Es ist zu hoffen, dass damit die herrschende Ungleichbehandlung beendet wird.

TG auf holländisch: VIHB-Liste bei der NIWO

Auch in Holland gibt es klare Regeln. Seit dem 1.8.2004 besteht eine Registrierungspflicht, die in etwa der deutschen TG entspricht. Transporteure, Einsammler, Händler und Makler von Abfällen müssen sich in die sogenannte VIHB-Liste eintragen lassen, die von der niederländischen Straßenverkehrsorganisation NIWO geführt wird. Wer in die VIHB-Liste eingetragen werden will, muss nachweisen, dass er kreditwürdig, fachkundig und zuverlässig ist. Er erhält dann ein Registrierungspapier, das wie die TG bei jedem Transport mitgeführt werden muss.

Ab 2007: mit Bits und Bytes gegen die Papierflut

Wie erwähnt, gehören weitere Dokumente zu einem Abfalltransport. Die erhält der Transporteur vom Verloader. Der Entsorgungsnachweis (bzw. die Notifizierungsunterlagen bei grenzüberschreitenden Transporten) enthält wichtige Informationen über den Abfall. Er ist die Genehmigung, dass der Abfall entsorgt werden darf. Auf dieser Grundlage kann beurteilt werden, ob die TG für diesen Transport ausreichend ist. Auf dem Begleitschein (bzw. Versand-/Begleitformular bei grenzüberschreitenden Transporten) wird die Übergabe der Abfälle dokumentiert. Dies ist

Dr. Anja Rohen ist Fachberaterin für Abfallwirtschaft und berät interessierte Unternehmen zu Fragen des Abfalltransportrechts. Regelmäßig



werden auch Schulungen zur Erlangung der notwendigen Fachkunde, die zur Antragstellung der Transportgenehmigung für Abfalltransporte nachgewiesen werden muss, angeboten. Der Schwerpunkt der Kurse liegt im Bereich Binnenschifffahrt, diese sind aber auch für Teilnehmer anderer Verkehrsträger nützlich. Info und Termine unter: www.abfall-inform.de · Dü □

wichtig, damit der Beförderer belegen kann, wem er die Abfälle übergeben hat. Anfang 2007 wird hier einiges geändert. Um die Papierflut einzudämmen, kann u.a. der Begleitschein dann elektronisch erstellt werden. Ab 2010 soll dann die elektronische Signatur der Begleitpapiere Pflicht werden. Auch wenn die gesamte Materie komplex und unübersichtlich erscheint: Unwissenheit schützt nicht vor Schaden! Es lohnt sich, sich intensiv und dauerhaft mit dem Thema zu beschäftigen. Denn: Nicht nur in der Binnenschifffahrt ist alles im Fluss!

Dr. Anja Rohen □

Anzeige

Abfall
InForm

Bei Abfalltransporten immer richtig informiert!

Telefon: 0 28 01 - 70 65 30

Dr. Anja Rohen

TITELTHEMA: TRANSPORT UND
UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE,
OSTSEE UND ODER

Bestes Ergebnis in 45 Jahren Überseehafen Rostock

Rostock mit Umschlagsrekord 2005

Der Rostocker Hafen verzeichnete im Jahr 2005 mit insgesamt 24,2 Mio. t (+5%) das höchste Umschlagergebnis seiner Geschichte. Diese Entwicklung setzt sich 2006 fort. Im ersten Quartal wuchs im Seehafen der Umschlag von Fährgütern um 12%, von RoRo-Gütern um 27% und von Stückgütern um 26%.

Mit 22,9 Mio. t (+5%) hat der Seehafen 2005 den Löwenanteil am Rostocker Güterumschlag erbracht. Nie zuvor in der 45jährigen Geschichte des Rostocker Überseehafens gingen mehr Güter über die Kaikanten. Mit 2,22 Mio. Fährpassagieren behauptete der Seehafen seine Position als bedeutendster deutscher Passagierhafen mit Linienverbindungen nach Dänemark, Schweden, Finnland, Russland, Estland und Lettland. Mehr als 8.000 Anläufe von Fähr-, RoRo-, Fracht-

und Kreuzfahrtschiffen gab es im vergangenen Jahr an der Warnowmündung, darunter etwa 5.500 Anläufe von Fähren und 380 von RoRo-Schiffen.

Zuwächse bei Fähr-, Schütt- und Stückgütern

„Der Strukturwandel im Gütertransport und -umschlag schlägt sich in den Hafenergebnissen nieder“, sagt Ulrich Bauermeister. „Bei fast allen Hauptgutarten konnten Steigerungsraten erzielt werden, wenn auch von einem unterschiedlichem Niveau.“ So wuchs der Umschlag von Fährgütern um 7% auf 12,85 Mio. t. Bei den Schüttgütern wurde ein Umschlag von 5,77 Mio. t (+6%) registriert. Schrittmacher bei den Schüttgütern war der Getreideumschlag, der im Vergleich zu 2004 um 1,1 Mio. t auf 2,3 Mio. t anstieg. Mit insgesamt 2,5 Mio. t blieb der Umschlag von Flüssiggütern im Vergleich zum Vorjahr konstant. Stückgüter legten um 15% auf 656.000 t zu. In diesem Bereich wurden insbesondere mehr Gipskartonplatten, Zuckersäcke und Holz umgeschlagen. Nur bei den RoRo-Gütern musste ein Rückgang von 1,4 auf 1,1 Mio. t hingenommen werden. „Gründe für diesen Rückgang sind die Zunahme der LKW-Straßenverkehre in

Richtung Baltikum durch verbilligten Dieselmotorkraftstoff in Osteuropa und der siebenwöchige Arbeitskampf im Frühsommer 2005 in der finnischen Papierindustrie“, sagt Ulrich Bauermeister.

Von den Auswirkungen des Arbeitskampfes blieb auch der von der Rostocker Niederlassung UPM Kymmene betriebene Papierum-



Pünktlich zum ersten Anlauf eines Kreuzfahrtschiffs in dieser Saison wurde am 14. Mai am Warnemünder Werftbecken ein zweites 600 qm großes gläsernes Abfertigungsgebäude für Kreuzfahrttouristen in Betrieb genommen

Bild: Rostock Port

schlag im Seehafen nicht verschont. Wurden 2004 noch 570.000 t Papierrollen umgeschlagen, waren es im letzten Jahr 500.800 t. Insgesamt wurden im Seehafen 545.800 Tonnen Papier umgeschlagen.

Zentrum für Fähr- und RoRo-Verkehre

Der Anteil des Fähr- und RoRo-Verkehrs am Gesamtumschlag des Seehafens betrug im vergangenen Jahr 61 %. 13,95 Mio. t rollende Ladung wurden registriert. Das waren 600.000 t mehr als 2004. Die Zahl der beförderten begleiteten LKW erhöhte sich von 322.000 im Jahr 2004 auf 352.000. Die



54.107 Ladeeinheiten wurden 2005 am Rostocker KV-Terminal umgeschlagen. Seit Anfang 2006 werden hier wöchentlich 19 Ganzzüge, u. a. aus Duisburg, Verona und Basel abgefertigt - Bild: nordlicht / Rostock Port 2005



TFG Transfracht
International
www.transfracht.de

» VOLLTREFFER LANDEN!
Anstoß beim TFG-Tippspiel
Jetzt mitmachen und gewinnen unter » www.transfracht.de



Der Seehafen Rostock hat 2005 mit 24,2 Mio. t das beste Ergebnis seiner 45jährigen Geschichte erzielt Bild: nordlicht / Rostock Port 2004

Zahl der unbegleiteten Trailer und Wechselbrücken erhöhte sich um 780 Einheiten auf 117.547. Die Anzahl der beförderten Eisenbahnwaggons sank von 26.726 im Jahr 2004 auf 21.151 im vergangenen Jahr.

Auf dem Rostocker Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV) wurden 54.107 Ladeeinheiten umgeschlagen. Das entspricht einer Tonnage von 1,05 Mio. t und einem Zuwachs von 46.000 t im Vergleich zu 2004. Seit Anfang des Jahres werden auf dem KV-Terminal wöchentlich 19 Ganzzüge abgefertigt. Die Frequenz von und nach Duisburg erhöhte sich von drei auf fünf Ganzzüge pro Woche. Von und nach Verona fahren zehn und von und nach Basel vier Ganzzüge wöchentlich. Über Hamburg-Billwerder werden durch den Bahnoperator Kombiverkehr zudem große Verteilzentren wie Köln, Kornwestheim, München, Ludwigshafen und Frankfurt am Main angebunden.

„Die positive Umschlagentwicklung des vergangenen Jahres setzt sich auch zu Beginn des Jahres 2006 fort“, sagt Ulrich Bauermeister, Geschäftsführer der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock. Auch für 2006 werden daher erneut Rekordmarken angestrebt. Dü □

Donau Fahrgastschiffahrt bei Berliner ITB gefragt

Eines der ersten Pressegespräche der diesjährigen Internationalen Tourismusbörse Berlin (ITB) wurde vom ITB-Pressbüro gemeinsam mit Donau Touristik zum Thema Rad & Schiffsreisen organisiert. Zahlreiche deutsche Reisejournalisten zeigten großes Interesse an der Entwicklung und der Historie des Donauradweges, der in Deutschland zu den bekanntesten Radfernwegen zählt. Die Fragen der Journalisten bezogen sich auf die Radfäher, deren Übersetzzeiten, Besitzverhältnisse und Erhaltung des Donauradweges sowie über den Stand der Fahrgastschiffahrt zwischen Passau und Wien nach dem Ende der DDSG. Donau Touristik ist auch Besitzer des schnellsten Fahrgastschiffes auf der Donau, der KAISERIN ELISABETH (1440 PS). Im Mai wurde ein Teil der Journalisten zu einer Pressefahrt, welche gemeinsam von der Österreich Werbung in Berlin und Donau Touristik veranstaltet wird, eingeladen.



Stellten sich in Berlin den Fragen der Journalisten: Konsulent Kpt. Otto Steindl, Horst Schwartz und GF Manfred Traunmüller von Donau Touristik



MFS "Kaiserin Elisabeth" bei Mauthausen in voller Fahrt zu Tal

Kpt. Otto Steindl □

TITELTHEMA: TRANSPORT UND UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE OSTSEE UND ODER

Termine +++ Termine +++ Termine +++ Termine

8.6. im Congress Center Essen: InterPorts präsentiert erfolgreiche Beispiele intermodaler Logistikketten

Die Initiative Interports lädt zum 8. Juni 10.30 - 16 h zur Veranstaltung „Intermodale Transportketten über NRW-Binnenhäfen – Beispiele aus der Praxis“ in das Congress-Center Essen ein. Namhafte Referenten, z.B. Jürgen Helten, Geschäftsführer der Imperial Reederei und Spedition, Hermann Journée vom Hafen Amsterdam, Dr. A.Schmidt, Geschäftsführer Rhenus, Heinz Rößler, Geschäftsführer Spedition Kübler oder Friedrich Weege, Leiter Hafen Hamm präsentieren erfolgreiche Beispiele für kombinierte Transportketten über Binnenhäfen. Sie stellen neue Konzepte aus der Praxis vor und zeigen: Die Binnenschifffahrt ist in Bezug auf Transportkosten, Transportdauer, Zuverlässigkeit und Kombinationsmöglichkeit voll konkurrenzfähig. Verlader und Logistiker können sich aus erster Hand über die konkreten Vorteile der vorgestellten Lösungen informieren und anschließend im direkten Dialog mit Referenten und beteiligten Häfen individuelle Fragen erörtern. Die Teilnahme ist kostenlos.

Termin: 8. Juni 2006, 10.30 Uhr bis 16.00 Uhr
Veranstaltungsort: Messe Essen, Congress Center EssenSüd, Norbertstraße/Lührmannstraße, Essen
Weitere Informationen: www.interports.org Dü □

Drehscheibe an der Ostsee



Der Seehafen Rostock ist einer der wichtigsten Knotenpunkte für trimodale Verkehre in der südlichen Ostsee.

Sehr gut ausgebaute Hinterlandverbindungen sichern einen reibungslosen Transport über Straße und Schiene. Vom Rostocker KV-Terminal fahren wöchentlich 19 Züge nach Verona, Basel und Duisburg. Schnelle Verbindungen in den Ostseeraum bieten moderne Fähr- und RoRo-Schiffe mit 120 Abfahrten pro Woche.



Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH
 Ost-West-Straße 32 · D - 18147 Rostock
 fon: +49 381 350-0 · fax: +49 381 350-5515
 e-mail: info@rostock-port.de · net: www.rostock-port.de

Opening new horizons

TITELTHEMA: TRANSPORT UND
UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE,
OSTSEE UND ODER

Schiffbau zwischen Tradition und Moderne

Werften an der Ostsee

Die Werften an der Ostsee haben eine lange Schiffbautradition sowohl beim Bau von Seeschiffen als auch bei Binnenschiffen und der Freizeitschiffahrt.

Schiffswerft Barth GmbH mit Zukunftsplänen

Am Südufer des Barther Boddens liegt die kleine 750 Jahre alte Hafenstadt Barth mit ca. 10.000 Einwohnern. Das Geschäftsjahr 2005 war für die Schiffswerft Barth GmbH als auch für die Barther-Yachtservice GmbH (ein Unternehmen, daß 1995 aus der Schiffswerft Barth ausgegliedert wurde) erfolgreich. Neben den 105 Aufträgen zur Reparatur an Schiffen, einschließlich Klasseerneuerungen, war die Werft mit Kleinaufträgen gut ausgelastet. Ein besonderes Plus der Werft ist Fertigung nach Kundenvorgabe, je nach Wunsch aus Stahl, Aluminium und Edelstahl. Umfangreiche Baumaßnahmen prägten im zurückliegenden Jahr das Bild des Barther



Die Schiffswerft Barth GmbH ist in der Lage, Schiffe bis zu einem Eigengewicht von 150 t mittels Längsslipanlage an Land zu nehmen und in eine Halle zu verfahren

Hafens. Eine neue Mole im Westbereich des Hafens, die diesen vor Überflutung und Verschlammung schützen soll, stieß nicht immer auf die Zustimmung der Anwohner. Streitpunkt war die Höhe des Bauwerkes, die den freien Blick über den Bodden versperrt, so einige der Anwohner. Der Bau des Hochwasserschutzes geht nunmehr zügig voran und bietet der Werft jetzt Planungssicherheit, im Hinblick auf eine Erweiterung des Werftstandortes und für den Ausbau der Angebote für die Freizeitschiffahrt. Eine weitere wichtige



Die Fahrgastschiffahrt auf den touristisch attraktiven Boddengewässern zählt zur regelmäßigen Kundschaft der Barther Schiffswerft

Bilder: Maschke

Maßnahme war das Ausbaggern des Fahrwassers von Barhöft nach Barth und des Werfthafens. So können durch die Wassertiefe von 3 m Schiffe bis 35 m Länge die Werft ungehindert anlaufen. Die Schiffswerft Barth GmbH beschäftigt derzeit 24 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und mit drei Lehrlingen ein wichtiger Ausbildungsbetrieb in der Region. Auch die Barther-Yachtservice GmbH bildet mit seinen sechs Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen Lehrling aus. Für die nächsten Jahre ist ein neuer Hallenbau mit modernen Entrostungs- und Konservierungsanlagen geplant. Es sollen weiterhin



Segelschiff DUNBRODY auf Probefahrt in der irischen See

die notwendigen Voraussetzungen für den Schiffsneubau von kleineren Freizeit- und Fahrgastschiffen geschaffen werden. Gleichfalls wird über eine Modernisierung der Anlandnahme von größeren Schiffen nachgedacht.

Voraussetzungen sind allerdings, so Armin Pfeiffer, Geschäftsführender Gesellschafter der Schiffswerft Barth GmbH, eine Stabilisierung der Wirtschaftslage in Deutschland und eine Verbesserung der politischen Voraussetzungen für Unternehmen in Mecklenburg-Vorpommern.

www.barther-schiffswerft.de

Dipl.-Ing. Mario Maschke □

Schiffswerft Neptun Peenemünde baut Großsegler

An der Nordspitze Usedom gelegen und in unmittelbarer Nachbarschaft zum Museum Peenemünde werden Schiffe eines auf unseren Meeren selten gewordenen Typs geplant, gebaut und restauriert.

Die Neptun Peenemünde GmbH ist mit 24 Mitarbeitern eine der größeren deutschen Holzbootswerften. Das Unternehmen wurde Anfang 2004 gegründet und ist spezialisiert auf die innovative Neugestaltung der traditionellen Takelage.

Realisierte Projekte waren im vergangenen der Umbau des Museumsschiffes DUNBRODY zu einem funktionsfähigen Passagiersegelschiff. Die DUNBRODY ist die Replik eines Auswandererschiffes von 1860. Es ist fast 57 Meter lang und komplett aus Holz gebaut. Gefragt war das Können der Peenemünder bei der Planung und Berechnung der notwendig gewordenen Erhöhung des Ballastanteils, der Überholung der Takelage, der



SUPREME[®]

Stern tube seals and bearings

Several thousands of ships, sailing the world's oceans are fitted with SUPREME stern tube seals and white metal bearings produced by IHC Lagersmit. SUPREME seals are suitable for all types of ships and propeller shaft diameters and offer many advantages.





IHC Lagersmit BV

www.ihclagersmit.com
Tel.: +31 (0)78 6910472 Fax: +31 (0)78 6910477
Member of the IHC Holland Merwede Group

Vergrößerung des Ruders, der verstärkten Aussteifung des Schiffes, Einbau der Hauptmaschinen, des Bugstrahlruders, der Navigationstechnik usw. Der Segler konnte, dank der hervorragenden Arbeit, an dem internationalen Großsegelertreffen Tallship Event in Waterford/Irland erfolgreich teilnehmen. Derzeit arbeiten die Peenemünder an der Takelage und an den Masten für die Segelyacht NORDLAND, die auf einer Werft in Kroatien umgebaut wird. Die Hauptaufgabe für die Neptun Peenemünde GmbH ist neben der Lieferung der gesamten Takelage, die



Neubauten: Gentlemanracer und Wassertaxi

Fertigung der beiden Masten (16m und 22m hoch) und Bäume aus Holz, auch das stehende und laufende Gut einschließlich aller notwendigen Beschläge und Segel.

www.neptun-peenemuende.de
Dipl.-Ing. Mario Maschke □

Rean Werft baut Kogge für die Störtebekerspiele

Die Rean Werft baute diesen Winter eine neue Kogge für die Störtebekerspiele, die am 12. April durch REAN-Geschäftsführer Rainer Käning im Stadthafen Sassnitz an den Intendanten der Störtebekerspiele Peter Hick übergeben wurde. Zum Einsatz kommt das Spezialschiff in der 14. Spielsaison vom 24. Juni bis 09. September auf der Naturbühne Ralswiek, wo unter dem Titel "In Henkers Hand" die Abenteuer des legendären Seeräubers Klaus Störtebeker aufgeführt werden – ein Theaterstück mit über 120 Mitwirkenden, 4 Schiffen, 30 Pferden, Spezialeffekten und vielem mehr. Das neue Schiff besteht aus einem stählernem Schwimmkörper und einem Spantensystem, welcher der Kogge die klassische Schiffsform verleiht. Dieses Spantensystem wurde von der Firma Bootsbau Rügen GmbH aus Lauterbach mit Holz verkleidet. Die Außenhülle und der Mast der Kogge können abgesenkt und gehoben werden. Angetrieben wird die 16 m lange, 4,80 m breite, 12 m hohe und 20 t schwere Kogge mit zwei Außenbordern mit jeweils 70 PS. Die Kogge wurde so gebaut, dass der Zuschauer den Eindruck gewinnt, dass sie bei einer Seeschlacht, nach insgesamt 14 Sprengungen auf dem Schiff, untergeht. Bis zum endgültigen Einsatz wird das Doppelhüllenschiff noch mit Mast, Segeln und Wanten aufgetakelt. Umgesetzt wurde die Idee der



In einer Show, mit viel Feuer und Rauch, verließ die Kogge die Werfthalle der REAN GmbH

"untergehenden Kogge" in enger Zusammenarbeit mit dem Konstruktionsbüro Engelhaus aus Rechlin.

Nachdem die Kogge aus der Halle war, wurde bei REAN ein neues Schiff aufs Kiel



Danach wurde die 20 Tonnen schwere Kogge auf einen Tieflader gehievt und der Schwerlasttransport setzte sich nach Ralswiek, dem Ort der Störtebekerspiele, in Bewegung

Bilder Lindemann

gelegt. Eine neue 35 m lange und 8 m breite Seilfähre für das Amt Wilster wird den Fluss Stör überqueren. Gefertigt wird sie in längsgeteilter Ausführung, die nach der Überführung in den Fährhafen Sassnitz, dort zusammengeschweißt wird.

Dieter Lindemann/Dü □



GLOBAL RIVER CRUISES is one of Europe's leading river cruise line, operating deluxe vessels on the European waterways exclusively designed for the demanding North American traveller. GRC is based in Basel, Switzerland and owns 8 ships in Europe with a capacity of 130 passengers each.

For our office in Arnhem, NL, we are seeking for an experienced, team oriented, well organized

•Technical Superintendent

The main area of responsibilities

- Day to day technical management of the fleet of 8 passenger ships including emergency repairs
- Elaboration/implementation of a planned maintenance and repair system for all vessels
- Monitor costs of technical department
- Purchasing of all technical/nautical items and set up logistic to deliver all over Europe
- Supervision of Engineers on board of ships, including training
- Regular visit to all ships to monitor technical performance of ship and crew

Your background/experience

- You have experience in day to day technical management of ships, either cargo or passenger vessels
- You are a qualified marine engineer and your experience would include the position of Chief Engineer on cargo or passenger vessels
- You are experienced in administration works related to the technical management and your computer skills are excellent (Excel, Word, Power Point)
- You speak and write English, Dutch and German

We require a mature personality with good communication skills, team spirit and flexibility. You are used to work towards goals and know how to organise the work of the technical department, respecting the budget.

We offer an interesting position in a growing company with the ambition to be the best small river shipping company, offering luxury ships and services to our passengers.

If your background meets our requirements we are pleased to receive your full CV with recent photograph and testimonials.

Global River Cruises (Switzerland) GmbH
Mrs. Sonja Kohler
Executive Assistant
Uferstrasse 90
4019 Basel

or mail to skohler@unlworld.com

TITELTHEMA: TRANSPORT UND
UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE,
OSTSEE UND ODER

Größter Brückenbau Deutschlands bringt bessere Anbindung des Hafens Sassnitz

Das neue „Tor nach Rügen“

Der gegenwärtig größte Brückenbau in Deutschland, die Strelasundquerung von Stralsund nach Rügen, wird im Sommer 2007 befahrbar sein. Mit einem Investitionsaufwand von ca. 112 Mio. € werden fünf Brücken und ein Damm errichtet, um den im Jahre 1935 gebauten zweispurigen Rügendamms vom Straßenverkehr zu entlasten.

Die neue Rügenbrücke steht im Zusammenhang mit dem inzwischen vollständig dem Verkehr übergebenen Neubau der „Ostseeautobahn“ A 20. Ziel des VDE-Zubringerprojektes „B96n Zubringer Stralsund/Rügen“ ist es, eine leistungsfähige Verkehrsanbindung der Stadt

Sie wird als eine Schrägseilbrücke mit einem trotz der 196 m bzw. 126 m Spannweite noch sehr schlanken Stahlüberbau errichtet. Gleichzeitig ist dieses Bauwerk mit seinem markanten, 128 m hohen Pylon der architektonische Höhepunkt des Brückenzuges. Zu Recht wird er künftig als das „neue Tor nach Rügen“ ein weiteres Wahrzeichen der Hansestadt Stralsund bilden. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung eines möglichst störungsfreien Verkehrsablaufs sind besondere Ausstattungsmerkmale auf der Hochbrücke vorgesehen. Hierzu gehört in erster Linie eine Verkehrsbeeinflussungsanlage, mit deren Hilfe der 3-streifige Querschnitt der 2. Strelasundquerung je nach Bedarf für beide Fahrtrichtungen flexibel genutzt werden kann.

Der Baubeginn für das Brückenbauwerk war der 31. August 2004. Das Projekt war in einem offenen Verfahren europaweit ausgeschrieben worden. Den Zuschlag hatte die Bietergemeinschaft Walter Bau AG vereinigt mit Dywidag/Max Bögl mit dem wirtschaftlichsten Angebot erhalten. Nach der Insolvenz von Walter Bau und Dywidag wird das Projekt nunmehr allein von Max Bögl realisiert. Die Firmengruppe Max Bögl mit Stammsitz in Neumarkt in der Oberpfalz kann auf eine 75-jährige erfolgreiche Firmenge-

schichte zurückblicken. Im Laufe der Jahrzehnte hat sich Max Bögl durch Innovationen in Technik und Organisation kontinuierlich vom Anbieter reiner Bauleistungen zu einem Technologie- und Dienstleistungsunternehmen entwickelt. Heute erstrecken sich die



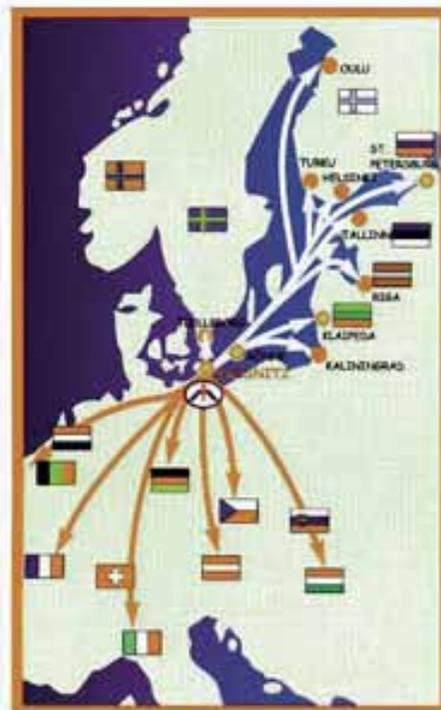
Udo Hiller, Montageleiter der Rügenbrücke/Fa. Max Bögl
Bild: Teßmann

Aktivitäten auf alle Bereiche und Schwierigkeitsgrade des modernen Bauwesens. Ein Beispiel dafür ist der weltweit erste kommerziell eingesetzte Fahrwegträger für den Transrapid in Shanghai (China). Die Firmengruppe beschäftigt derzeit rund 4.000 Mitarbeiter und erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2005 einen Umsatz von rund 940 Millionen Euro.

Beim Bau der neuen Rügenbrücke war das Einsetzen des mit 845 Tonnen schwersten und mit 100 m längsten Brückensegmentes das bautechnische Glanzstück der Brückenmontage. Das Segment wurde auf der einen Seite mit dem größten Schwimmkran Europas aus den Niederlanden und auf der anderen Seite mit Litzenhebern in 42 m Höhe eingesetzt. „Eine solche Montage wurde bisher noch nie gemacht, es war eine Premiere“, stellte Udo Hiller, Montageleiter der Rügenbrücke von Max Bögl mit Stolz heraus. Die neue Rügenbrücke ist für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit des Fährhafens Sass-

Drehscheibe Fährhafen Sassnitz:

- Ideale Lage direkt an der offenen See
- Unkomplizierte Ansteuerung
- Keine Revierfahrt
- Keine Lotsenpflicht
- Größzügige Möglichkeit zur Ansiedlung hafennaher Industrie



Verkehrslage Hafen Sassnitz (Quelle: DEGES VDE Zubringer im Zuge der A 20 Lübeck – Stettin (VDE Nr. 10))



Auflage des längsten und schwersten Teilstücks der Rügenbrücke
Bild: Teßmann

Stralsund und der Insel Rügen an das europäische Fernstraßennetz zu schaffen. Das ist sowohl für den Tourismus als auch für die Hafenwirtschaft in Sassnitz wichtig. Verkehrsplaner gehen davon aus, dass die Dauerstaus, die bisher zu Verkehrsspitzenzeiten, insbesondere in der Feriensaison, im Verkehr zwischen dem Festland und Deutschlands größter Insel auf der Tagesordnung waren, dann der Vergangenheit angehören. Das Kernstück der insgesamt 4.100 m langen Strelasundquerung ist ein rund 2.830 m langer Brückenzug mit der ingenieurtechnisch herausragenden, ca. 600 m langen Schrägseilbrücke. Diese Brücke überspannt bei 42 m Durchfahrts Höhe stützenfrei den Ziegelgraben mit einer 330 m breiten Wasserfläche zur Freihaltung für die Schifffahrt.



Visualisierung der Schrägseilbrücke

nitz von enormer Bedeutung. Von Sassnitz bestehen auf Grund der idealen seegeografischen Lage die kürzesten Seeverbindungen von Deutschland nach Schweden, Dänemark, Finnland, Russland sowie in die Staaten des Baltikums. Diese Produktivitätsvorteile vor allem für hochfrequente und schnelle Fähr-Liniendienste zu nutzen, erfordert eine reibungslose und zuverlässige Erreichbarkeit auf Schiene und Straße. Die Drehscheibenfunktion des Hafens im internationalen Verkehr und die Verfügbarkeit von 200 ha Entwicklungsfläche in seiner unmittelbaren Nähe sind außerordentlich gute Voraussetzungen für die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe. Deshalb ist das neue „Tor nach Rügen“ ein harter Standortfaktor für potentielle Investoren für Ansiedlungen, wie z. B. zur Errichtung eines LKW-Montagewerkes oder eines Biomassekraftwerkes.

www.strelasundquerung.de
Dr. Günter Teßmann

Ingo Gottschlich Geschäftsführer der Märkischen Transport Gesellschaft

Ingo Gottschlich (50) wurde von den Gesellschaftern der Berliner Märkische Transportgesellschaft mbH (MTG), Rhenus PartnerShip (60%) und Imperial Reederei (40%), zum 1. März als zweiter Geschäftsführer bestellt. Er soll in zwei Jahren Eberhard Graf nachfolgen, der dann voraussichtlich in den Ruhestand geht, und für das Berliner Unternehmen in anderen Regionen neue Kundenkontakte erschließen.



Dank positiver Marktentwicklungen gibt es fröhliche Gesichter bei der märkischen Transportgesellschaft in Berlin (v.l.n.r): Firmengründer Eberhard Graf, sein neuer Geschäftsführerkollege Ingo Gottschlich und der Leiter der Flottendisposition Werner Hensel Bild: Dünner

Gottschlich war zuletzt geschäftsführender Gesellschafter des Duisburger Befrachtungsunternehmens GOLOG, von dem er auch einige Befrachtungsgeschäfte mitbringt. Die MTG ist vornehmlich im Kanal- und Wechselverkehr tätig und hat sich auf die Logistik an Wasserbaustellen spezialisiert. Während das Wasserbaugeschäft in 2005 rückläufig war, ergibt sich in diesem Jahr wieder eine Belebung, so Geschäftsführer Eberhard Graf: „Mittlerweile haben wir die Preisattacken des polnischen Wettbewerbs nach dem EU-Beitritt Polens überstanden und bei einigen Kunden ist wieder Qualität gefragt. Große Baustellen brauchen eine verlässliche Performance und die können wir mit unseren meist deutschen Hauspartikulieren bieten“. Aber auch das Befrachtungsgeschäft in der Relation Berlin/Stettin und vom Berliner Raum in Richtung Niederlande und Kanalnetz hat sich stabilisiert, so dass Graf positive Markterwartungen für 2006 einschätzt: „Seit der Öffnung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg hat sich die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Binnenschiffahrt deutlich verbessert, da anfallende Transporte zu verlässlicheren Konditionen abgewickelt werden können“.

Hans-Wilhelm Dünner

Mechanik

Prozesssteuerung

Effizienz



KSR Kranbau
Kranservice
Kranhandel
A Demag Cranes & Components Company

Optimale Performance – höchste Effektivität

Neue Getriebemotoren mit digitalen elektronischen Frequenzumrichtern und eine umfassende SPS-Steuerung sorgen für mehr Leistung, zusätzliche Funktionen und eine längere Lebensdauer – nutzen Sie Ihre Anlage optimal aus und vermeiden Sie hohe Investitionskosten für Neugeräte. Wir passen Ihre Krane durch modernste Technik und spezielles Know-how den neuen Anforderungen an. Rasch, unkompliziert und wirtschaftlich.

Besuchen Sie uns im Internet: www.ksr-kran.de

Kranservice Rheinberg GmbH

Niederlassung Nord / Hamburg
Telefon (0 40) 75 24 90-0
nl-nord@ksr-kran.de

Niederlassung Ost / Eberswalde
Telefon (0 33 34) 58 58-0
nl-ost.eberswalde@ksr-kran.de

Niederlassung Süd / Viernheim
Telefon (0 62 04) 70 47-0
nl-rmn@ksr-kran.de

Niederlassung West / Rheinberg
Telefon (0 28 43) 9 23-0
service@ksr-kran.de

TITELTHEMA: TRANSPORT UND
UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE,
OSTSEE UND ODER

Seemäßige Verpackung von Schwergut in Hamburg normales Tagesgeschäft

Securitas packt mit Sicherheit

Obwohl der Grad der Containerisierung im Hamburger Hafen bereits über 97% beträgt, gibt es noch immer einen beträchtlichen Anteil an Exportladungen, die konventionell verladen werden. Ob hochwertige Maschinen, Ausrüstungen, Konstruktionen, oder auch ganze Fabrikanlagen – die Securitas Gesellschaft für Seeverpackungen mbH & Co. KG sorgt in den Häfen Hamburg, Mukran/Rügen und Antwerpen für die seetransportgerechte Verpackung.

Wenn Maschinen und Fabrikanlagen nach Übersee exportiert werden, müssen die verschiedensten Faktoren berücksichtigt werden. Zwei wichtige Aspekte in der Planung aufseiten des Exportlandes sind der



Setzen in Österreich Zeichen für die künftige europäische Binnenschiffahrtspolitik: (v.n.r.) Staatssekretär Helmut Kukacka und Verkehrsminister Hubert Gorbach aus Österreich und der griechische EU-Direktor Fotis Karamitsos

Bild: Götze

Transport und die fachgerechte Exportverpackung, die sich nahtlos ergänzen. So werden in der Verpackungsplanung bereits Ladungssicherungsaspekte berücksichtigt. Die Verpackungsexperten und die Konstrukteure des Anlagenbaus planen gemeinsam evtl. Anschlagpunkte und -mittel, um einen sicheren Transport zu gewährleisten. Beim Transport von Schwergut und Großkolli zum Seehafen geht der Trend wegen der engen Raumgröße und immer stärker werdender Kontrollen auf den Autobahnen zum

unverpackten Transport auf der Straße. Unverpackte Schwergolli lassen sich durch direktes Anschlagen an der Maschine leichter auf dem Tieflader sichern, als eine fertige Kiste. Zudem erhöhen sich die Transportabmessungen und -gewichte durch die Verpackung nicht.

In der Praxis fährt der Verpackungstechniker zum Aufmass der Maschinenteile ins Herstellerwerk, wo anhand einer technischen Zeichnung oder an der Maschine Maß genommen und die Verpackung geplant wird. Denn gerade bei einer Verladung von Schwergolli auf einem Containerschiff müssen entsprechende Anschlagpunkte direkt an der Maschine berücksichtigt werden und mit dem Stauer und Schiffsverantwortlichen abgesprochen werden. Hierbei zahlt sich die jahrzehntelange Erfahrung der qualifizierten Mitarbeiter und die Zugehörigkeit der Securitas zur Buss Ports + Logistics Gruppe aus, einem der größten privaten Hafendienstleister in Hamburg.

Nach dem Aufmaß werden die Verladetermine mit dem Anlagenbau abgesprochen und nach einer statischen Berechnung der Konstruktion die Kistenelemente vorbereitet. Dies ist ein wichtiger Faktor, denn auch der Verloader haftet für die Verpackungsausführung, selbst wenn er Sie an einen Dienstleister vergibt. Mit dem Prinzip „Verpackung direkt am Verladeterminale“ kombiniert die Securitas zwei wichtige Vorteile. Zum einen entfallen weitere Umfuhrkosten, wenn direkt am Verladeschuppen gepackt werden kann und zum anderen stehen am Verladeschuppen Schwergutkräne und Umschlagsgeräte bis zu 150 t zur Verfügung. Bereits vor Anlieferung des Kollo wird der Boden am Terminal bereitgestellt und kurz nach Anlieferung wird das Schwergut direkt auf dem Boden aufgesetzt und abgepackt. In Spezialfällen wird mittels Schwimmkran abgewickelt.

Mit ca. 100 Beschäftigten ist Securitas einer der führenden Anbieter für seemäßige Exportverpackung in Hamburg und bedient mit ihren Niederlassungen in Antwerpen und Mukran auf Rügen weitere wichtige Verladehäfen. Mitten im Hamburger Freihafen gele-

gen bietet Securitas ein komplettes Angebot für Verpackung und Logistiksysteme. Seit über 40 Jahren ist das Unternehmen, das zu den Gründungsmitgliedern des BFSV – Institut f. Beratung, Forschung, Systemplanung, Verpackung e.V., Hamburg zählt, mit erfahrener und geschulten Fachpersonal Verpackung von der kleinsten Kiste bis zu Schwergütern befasst.

Nachdem man bereits seit 1995 nach DIN ISO 9002:94 von SGS ICS qualitätszertifiziert und 2003 die Revision 2000 umgesetzt wurde, wurde die Securitas als erstes Unternehmen weltweit für Schwergutverpackung zertifiziert. Die BFSV hat diese Schwergutzertifizierung in 2003 durchgeführt.

Die Außerhausverpackung im Hafen durch spezialisierte Fachunternehmen wie Securitas hat für die Kunden mehrere Vorteile: Neben niedrigeren Kosten und hoher Qualität zählen reduziertes Volumen der Packstücke, weniger Schäden und reibungslosere Abläufe. Das Verpacken direkt an den Verladeterminale in den Häfen spart darüber hinaus teure Transport- und Handlingkosten. Die Konzentration von Lagerung, Verpackung, Seetransport, Vor- und Nachlauf in einer Hand reduziert ebenso die Gesamtkosten. So hat die Securitas IT Systeme entwickelt, die den gesamten Transportablauf vereinfachen und optimieren. Bei Projektverladungen kommt die Nutzung als Sammelstandort als weiterer Vorteil in Betracht. Securitas kennt keine Kapazitätsbegrenzung, weder beim Personal, der Lagerung, der Abwicklung, noch dem eigentlichen Verladeort. Zu dem gesamten Leistungsangebot zählt neben der eigentlichen Verpackungstätigkeit selbstverständlich auch die kostenlose Beratung und weitere Serviceleistungen wie Haftungseinbindungen in Millionenhöhe, Warenausgangsbestätigungen, Zollabwicklungen, Erstellung von Packlisten und Fotodokumentationen.

Mit der Tochtergesellschaft, der Grabower Kistenfabrik in Mecklenburg-Vorpommern, verfügt die Securitas über einen eigenen, kostengünstig produzierenden Subkontraktor für die Produktion von Kisten und Verpackungsmaterial. Wenn es darum geht, wertvolle Kaufmannsgüter fachgerecht, effizient und kostengünstig nach Übersee zu transportieren, ist die Securitas mit 40-jähriger Erfahrung eine erste Adresse und ein zuverlässiger Partner der verladenden Wirtschaft. Securitas heißt: Wir packen es ... mit Sicherheit. *Lutz Ehrhardt* □

Anzeige

www.binnenhafen.info

So finden Sie
Ihren Hafen in Bayern!

Neumotorisierung auf der Hitzler Werft in Lauenburg

Caterpillar ersetzt Deutz

Im Zuge der kontinuierlichen Flottenmodernisierung der Niedersächsischen Verfrachtungsgesellschaft mbH (NVG) in Hannover wurde kürzlich das Trockengütermotorschiff NIEDERSACHSEN 2 auf der Hitzler Werft in Lauenburg mit einer modernen CATERPILLAR Hauptmaschine neu motorisiert.

Die 1917 gegründete NVG, Tochtergesellschaft der Imperial Reederei GmbH, Duisburg, befördert überwiegend Massengüter wie Kohle, Futtermittel, Getreide und Baustoffe im norddeutschen Fluss- und Kanalgebiet. Zum Einsatz kommen reedereieigene moderne Koppelverbände und Einzelfahrer sowie Partikulierschiffsraum.

Der Hauptmotor eines Binnenschiffs muss leistungsfähig und zuverlässig sein, wenn Transporte auf der Wasserstraße gut und schnell erledigt werden sollen. Binnenschiffe werden im Reedereibetrieb nach festen Fahrplänen disponiert, für deren Erfüllung eine hohe Verlässlichkeit der Schiffstechnik absolute Voraussetzung ist. „Deshalb haben wir im August 2005 am Motorschiff NIEDERSACHSEN 2 eine Neumotorisierung vorgenommen“, erklärt Frank Rode, Schiffsinspektor bei der NVG. Für den Umbau erhielt die Hitzler Werft in Lauenburg nach einer europaweiten Ausschreibung den Auftrag. Neben dem Preis und der bekannten Qualitätsarbeit gab hierbei auch die sehr kurze Bauzeit für den Gesamtauftrag den Ausschlag.

Der alte Deutz-Hauptmotor mit einer Leistung von 800 PS wurde nach 33 Jahren durch ein neues Caterpillar Antriebsaggregat vom Typ 3512 B DI-SCAC mit einer Leistung von 1.379 PS/1.014 kW ersetzt. Wesentliches Entschlei-



Blick auf die neue Propellerdüse Typ HODI Superior mit Düsenpropeller von van Voorden und die neue Hitzler – Doppelrudernanlage

Bild: Hitzler Werft



Mit einem Mobilkran wurden Getriebe und der Caterpillarmotor eingekrant Bild: Hitzler

Werkungskriterium für das Produkt Caterpillar ist neben der technischen Verlässlichkeit und dem kraftstoffsparenden Betrieb, die Erfüllung der schärferen Abgasnormen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und das dichte Servicenetz im Fahrtgebiet der NVG. „Innerhalb von einer Stunde haben wir an jedem Ort einen Caterpillar Servicetechniker an Bord“, unterstreicht Rode diesen Aspekt der Herstellerwahl.

Als Kastenkühler wurde ein NRF – Kühler eingebaut. Bei dem Getriebe entschied man sich für ein ZF-Masson Wendeunterstützungsgetriebe Typ ZF W 7000 mit einer Unterstützung von 4,54:1. Die Propellerwellenanlage erfuhr eine komplette Überholung und es wurde eine neue Hitzler – Doppelrudernanlage sowie eine Propellerdüse Typ HODI Superior mit neuem Düsenpropeller (Ø 1,55 m) von van Voorden eingebaut. Parallel zu den Arbeiten am Antriebsstrang wurden in den Kajüten umfangreiche Modernisierungsarbeiten vorgenommen. So erhielt das Schiff neue Fenster, neue Bäder und eine Auffrischung der Inneneinrichtung. Hierbei arbeiteten die am Ort ansässigen Subunternehmer bei den Fliesen-



MS NIEDERSACHSEN 2 während der Standprobe auf der Elbe · Bild: NVG

legearbeiten und Holzinneausbauten Hand in Hand mit den Facharbeitern der Werft. Die Lauenburger Hitzler Werft führte den Umbau unter der Leitung von NVG-Schiffsinspektor Rode in nur 16 Arbeitstagen problemlos durch. „Im Vergleich zu auf Wettbewerbswerften sonst üblichen 25 Arbeitstagen ist dies ein Spitzenwert“, meint Rode gegenüber SUT. „Nach der Probefahrt wurden noch einen halben Tag lang Restarbeiten erledigt. Seither ist MS NIEDERSACHSEN 2 ohne Störung im Dauerbetrieb eingesetzt und hat die Erwartungen hinsichtlich Leistungsverbesserung und Kraftstoffersparnis voll erfüllt“, lobt Frank Rode die Qualitätsarbeit der Hitzler Werft. MS NIEDERSACHSEN 2 transportiert mit dem Schubleichter HANNOVER 2 als Koppelgelenkverband mit den Abmessungen 162 x 9 m und einer Gesamttragfähigkeit von 2.678 t vor allem Importkohle für die Kraftwerke Hannover, Mehrum und Braunschweig. Hans-Wilhelm Dünner □

HITZLER WERFT
GMBH



• Neubauten

• Umbauten

• Reparaturen



Transport einer 15-m-Verlängerungssektion aus der Schiffbauhalle zum Einbau auf der Slipanlage

Hitzler Werft GmbH
Postfach 1240
21471 Lauenburg/Elbe
Tel.: (0 41 53) 58 80
Fax: (0 41 53) 58 81 00

E-Mail:
info@hitzler-werft.de
www.hitzler-werft.de

TITELTHEMA: TRANSPORT UND
UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE,
OSTSEE UND ODER

Flottenerneuerung des Hamburger Hafenfähren-Traditionsunternehmens geht zügig voran

FS ÖVELGÖNNE: 8. HADAG-Bügeleisen

Anfang März stellte das Hamburger Hafenfähren-Traditionsunternehmen HADAG mit der FS ÖVELGÖNNE das achte Schiff der beim Publikum sehr beliebten Typ-2000-Serie in Dienst und ging damit einen weiteren Schritt bei der Flottenerneuerung. Ein neunter Neubau kommt bereits in diesem Sommer, insgesamt setzt die HADAG jetzt 20 Schiffe unterschiedlicher Baumuster ein.

Im Jahr 1997 ging das erste Schiff der Serie vom Typ-2000 unter dem Namen „St.Pauli“ in Fahrt. Es wurde von den Fahrgästen sehr schnell angenommen und diese prägten auch den neuen Namen: „Bügeleisen“ heißen die Fähren aufgrund der markanten Linienführung, die an ein Bügeleisen erinnert. Damit hatte das 1888 gegründete Unternehmen einen würdigen Nachfolger für die aus den Anfang der 1960-er Jahre stammenden Fähren gefunden.

Am 3. März 2006 stellte die HADAG das achte Schiff dieser Serie im Rahmen einer kleinen Tauffeier an den Landungsbrücken in Dienst. Mit dabei: Hamburgs Stadtentwicklungs- und Verkehrssenator Michael Freytag (CDU), HADAG-Vorstandsvorsitzender Jens Wrage und Klaus Schlunzen von der Hamburger Werft SSB Spezialschiffbau Oortkaten GmbH. Sie baute einschließlich dieses Schiffs bislang sieben Fähren für die HADAG. Taufpatin der Fähre war Sabrina Völz, eine Altenpflegerin des Seniorenheims Augustinum Neumühlen. Der Name der Fähre: „Övelgönne“, benannt nach einem Hamburger Stadtteil am Elbufer.

Europaweite Ausschreibung

Den Auftrag für diese und noch eine weitere Fähre, die voraussichtlich im Juli 2006 in Fahrt geht, hatte die HADAG europaweit ausgeschrieben. Erneut konnte sich die Hamburger SSB durchsetzen, trotz des „scharfen Wettbewerbs“, so Werft-Chef Schlunzen. Trotz zahlreicher Anpassungen

Anzeige

www.binnenhafen.info
So finden Sie
Ihren Hafen in Bayern!

noch während der Bauphase konnte das Schiff sowohl termingerecht abgeliefert als auch zum vereinbarten Kaufpreis hergestellt werden. Auch das im Bau befindliche Schiff werde, so versicherte Schlunzen vor den rund 150 Teilnehmern der Gästefahrt, „termingerecht an den Auftraggeber übergeben“. Dass die Fähren keine Schön-Wetter-Schiffe sind, sondern auch widrigsten Witterungsverhältnissen erfolgreich trotzen, zeigte sich einmal mehr in diesem Winter. „Das haben sie prima gemeistert“, lobte HADAG-Chef Wrage. Der fahrplanmäßige Dienst mit diesen Schiffen habe trotz des teilweise extremen Eisgangs auf der Elbe aufrechterhalten werden können. Ernsthafte Beschädigungen, zum Beispiel an den Propellern, habe es nicht gegeben. „Wohl hat die Farbe des Rumpfanstrichs durch den Eisgang gelitten, aber



Die äußerst leistungsstarke und sparsame Zwei-Motoren-Antriebsanlage von VOLVO-PENTA mit CRP-Ruderpropellern ermöglicht ausgezeichnete Manöviereigenschaften und ein „Drehen auf dem Teller“

das ist völlig normal“, so Wrage. Die Entscheidung zum Bau der beiden neuen Fähren sei auch vor dem Hintergrund des anhaltenden Wachstums bei den Beförderungszahlen zu sehen. Dabei profitiert die HADAG von ihrer Einbindung in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV), zu dem auch Busse und Bahnen gehören. Die auf einem Liniennetz fahrenden Hafenfähren sind gewissermaßen Wasser-Busse. Und: Das Unternehmen zieht Nutzen aus dem boomenden Hafen- und Touristik-Standort Hamburg. Nach Angaben von HADAG-Vorstand Jens Wrage beförderte das Unternehmen 2005 rund 5,6 Mio. Fahrgäste in seinem Netz, ein Zuwachs von 10,8% gegenüber dem Vorjahr. Seit 1997 wuchs das Passagieraufkommen sogar um 154%.

Bewährte Systempartner, bewährte Ausrüstung

Die Ausrüstung der Fähren mit den wesentlichen Elementen Antrieb, Elektronik, Rettungssysteme, Radar oder Bugstrahlruder erfolgt durch die bewährten Hersteller wie ELNA Elektro-Navigation und Industrie GmbH aus Rellingen, Volvo Penta Central Europe GmbH (Hauptmaschinen) oder Jastram (Bugstrahlruder). Die „Övelgönne“ ist mit dem neuen elbkartengestützten Radarsystem – ELNA FIS Fluss-Informationssystem – ausgerüstet worden. Die HADAG hat mit diesem System auf den anderen Fähren dieses Typs sehr gute Erfahrungen im täglichen Einsatz auf der Elbe, besonders bei der Nebel- und

Schiffsdaten FS ÖVELGÖNNE

Länge:	29,94 m
Breite:	8,15 m
Tiefgang:	1,7 m
Hauptantrieb:	2 VOLVO PENTA D 12 450-B MH
Leistung:	je 331 KW
Generatoren:	2 VOLVO PENTA D 5 A/TA
Leistung:	2 x 95 KVA
Querstrahlruder:	Jastram 50 KW
Radaranlage:	ELNA Flussradar 4007

Nachtfahrt gemacht. Dies sei, so die HADAG, das geeignete, zugelassene integrierte Navigationssystem, das gewohnte Navigationsgeräte, wie das Radar, den Wendeanzeiger und eine elektronische Karte in einer Bedienungseinheit vereint. Im Zusammenspiel mit dem meteregenauen Differential-GPS und einer leistungsfähigen elektronischen Karte hat der Schiffsführer alle Informationen auf einen Blick und im direkten Zugriff. Gegenüber dem traditionellen Radarbild werden auf



2 VOLVO PENTA Dieselaggregate D 5 A/TA bringen mit einer Leistung von je 95 KVA die notwendige elektrische Energie an Bord



Die festlich geschmückte ÖVELGÖNNE auf Ihrer Jungfernfahrt



Die „Övelgönne“ wurde mit dem neuen elbkartengestützten Radarsystem – ELNA FIS Fluss-Informationssystem – ausgerüstet, die dem Fährschiff im Einmannbetrieb bei jeder Witterung optimale Sicherheit verleiht

der elektronischen Fluss- und Hafenkarte die Uferlinien, Lage der Fahrinne, Radartonnen, Brücken etc. ebenso angezeigt wie der eigene exakte Standort. Andere Schiffe werden mit einem Geschwindigkeitsvektor markiert. Auf stehende Objekte wird mit einem kleinen Kreuz aufmerksam gemacht. Die Radarechos werden mit einer sehr hohen Genauigkeit dargestellt. Mit dieser Investition und der Nachrüstung aller 17 im Einsatz befindlichen Schiffe beschreitet die HADAG konsequent weiter den Weg bestmöglicher Sicherheit im Fährverkehr mit „Einmann-Schiffen“.

Die HADAG Bügeleisen können bis zu 250 Passagiere an Bord nehmen, wobei im Sommer das sich vor dem Brückenaufbau erstreckende Hauptdeck aufgrund der phantastischen Sichtmöglichkeiten besonders beliebt ist. Die „Övelgönne“ und ihre Schwestern gelten als sehr wirtschaftlich. Dafür sorgen neben dem Einmann-Betrieb auch die äußerst leistungsstarke und sparsame Zwei-Motoren-Antriebsanlage von VOLVO-PENTA mit CRP-Ruderpropellern. Und die Schiffsführer schätzen die Fähren wegen ihrer ausgezeichneten Manöviereigenschaften, die ein „Drehen auf dem Teller“ erlauben.

Eckhard-Herbert Arndt/Dü ☐



Die HADAG Bügeleisenflotte hat sich im Eiswinter 2006 hervorragend bewährt
Bilder Arndt



6 BIS 16 ZYLINDER

DAS NEUE KOMMERZIELLE LIEFER-PROGRAMM

Volvo Penta bietet Schiffsdieselmotoren von 72-bis 1.400 kW. Alle gewartet durch Volvo Penta – mit unserem gut ausgebildeten Kundendienst- Ersatzteil- Netzwerk in mehr als 100 Ländern – WELTWEIT

Volvo Penta
Schiffsdieselmotoren
4-bis 65 Liter Hubraum
72-bis 1.400 kW
IMO zertifiziert



TITELTHEMA: TRANSPORT UND
UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE,
OSTSEE UND ODER

Mit der Unteren Havel-Wasserstraße wird erstmals eine Wasserstraße rückgebaut

Ausbau statt Rückbau

Wasserstraßen sind bekanntlich in den Boden gegrabene Kostenvorteile. Da ist es dann ärgerlich, wenn eine funktionstüchtige Wasserstraße ohne Not für die gewerbliche Binnenschifffahrt aufgegeben wird und nur noch für Fahrzeuge mit einer Länge von 41,50 m und einer Breite von 5,10 m zur Verfügung steht, wie dies bei der Unteren Havel-Wasserstraße der Fall ist.

Mit der bestehenden Situation sind nur wenige glücklich; das sind die Naturschutzverbände und scheinbar auch noch das derzeitige Bundesumweltministerium. Alle anderen, die Binnenschifffahrt, deren Verbände BDB, BDS und BÖB, die Wasserstraßenverwaltung, inoffiziell auch das Bundesverkehrsministerium sowie das Land Sachsen-Anhalt, sind mit der Regelung weniger glücklich. Aus der Rückschau ist der derzeitige Zustand mehr oder weniger das Ergebnis einer Verkettung unglücklicher Umstände.

Angefangen hat alles 1996 mit dem aus Sicht der Binnenschifffahrt „faulen Kompromiss“ einer Elbe-Erklärung, die der damalige CDU-Bundesverkehrsminister Wissmann auf Druck der Umweltverbände herausgab. Diese Erklärung enthielt viele für die Binnenschiff-

fahrt positive, aber auch negative Maßnahmen. Fatalerweise wurden von der seit 1998 regierenden rot-grünen Koalition die negativen Maßnahmen mit großem Engagement in Angriff genommen, die positiven Maßnahmen ging man nur halbherzig oder überhaupt nicht an.

Eine der negativen Maßnahmen war die Renaturierung der Unteren Havel-Wasserstraße (UHW), was keinen Rückbau bedeutet, sondern die punktuelle, teils streckenweise Umgestaltung der Ufer, so heißt es offiziell. Der Zeitplan sieht vor, dass bis 2008 der „Träger des Vorhabens“ (TdV), nämlich das Land Brandenburg, die entsprechenden Pläne erstellt. Für das Planfeststellungsverfahren ist die Zeit von 2008 bis 2012 vorgesehen, wobei für jeden Uferbereich bzw. für jeden sinnvoll, fachlich zusammenhängenden Uferabschnitt jeweils ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, in dem die Wasserstraßenverwaltung als „Einvernehmensbehörde“ beteiligt sein wird. 2012 beginnt dann der erste Abschnitt der Renaturierungsmaßnahmen. Endgültig abgeschlossen sein sollen die Maßnahmen 20 Jahre später.

Der von dieser Maßnahme betroffene Abschnitt der UHW erstreckt sich von km 82,1 (Bahnitz) bis km 148,5 (Havelberg), der Einmündung in die Elbe bei Stromkilometer 422,8. Die gesamte Strecke bleibt eine gewidmete Bundeswasserstraße. Die Vorhal-

tung der Fahrhinne erfolgt allerdings nur für die Wasserstraßenklasse I für Fahrzeuge mit der Länge von 41,50 m und der Breite von 5,10 m. Die deutsche gewerbliche Binnenschifffahrt verfügt allerdings nicht über solch kleinen Schiffchen. Auch die mittel- und osteuropäischen Flotten setzten solche Minischiffe im Westen nicht ein. Damit bietet sich hier nur noch ein Revier für Oldtimerschiffe



Fahrgastschiff 'Elbe Kaiser' aus Tangermünde in der Schleuse Havelberg. Wenn es nach den Umweltschützern geht, dann wird die Untere Havel Wasserstraße künftig nur noch der Freizeitschifffahrt dienen
Bild: PAK

sowie die Freizeit- und Fahrgastschifffahrt. Ausgenommen von dieser Klassifikation sind die Abschnitte km 82,1 bis 102,6 sowie km 144,9 bis 148,5. Dort bleibt es bei der bis-

Binnenhafen Eberswalde

Der optimale Standort für Umschlag, Industrie und Gewerbeansiedlung



TECHNISCHE WERKE
EBERSWALDE
GmbH

Angermünder Straße 68
16225 Eberswalde
Tel. (0 33 34) 3 84 70
Fax (0 33 34) 38 47 20



BINNENHAFEN EBERSWALDE

Begrenzte Anziedlung möglich!
Sie sind interessiert?
Wir freuen uns auf Ihren Anruf!
Telefon: 0 33 34/3 84 70
oder kontaktieren Sie uns per:
E-Mail: hafen@twe.telha.de

- Portaldrehkran mit 45 t Tragkraft
- Roll-Rampe
- 32.000 m² Lagerfläche
- 110.000 m² Industriefläche











Die Kiebitzberg Werft in Havelberg hat in den letzten Jahren einen erfreulichen Aufschwung genommen. Nahezu 50 Arbeitsplätze wurden hier geschaffen – eine weiterhin vollwertige Nutzung der Unteren Havel Wasserstraße könnte weitere Wachstumspotentiale erschließen helfen
Bild: Werft Kiebitzberg

herigen Wasserstraßenklasse III. Hier können Einzelfahrzeuge mit einer Länge von 82 Meter und einer Breite von neun Meter bzw. mit den Maßen 86 mal 8,25 Meter fahren. Eine Sondernutzung erfolgt durch Hotelschiffe mit einer Länge von 82 Meter, einer Breite von 9,50 Meter und einem Tiefgang von 1,40 Meter.

Obwohl sich noch alles in der Planungsphase befindet und sich die Wasserstraße nach wie vor in ihrem ursprünglichen Zustand befindet, wurde die niedrigere Wasserstraßenklassifikation bereits im August 2005 eingeführt. Nach wie vor fahren dort die Schiffe, die früher auch dort fuhren, jedoch mit einem Unterschied: Die Fahrzeuge benötigen eine Sondergenehmigung. Neben dem Verwaltungsaufwand fallen für jedes Schiff 25 Euro für die Einzelgenehmigung, 100 Euro für die erste Jahresgenehmigung sowie 50 Euro für die Verlängerung einer Jahresgenehmigung an – für die Binnenschiffahrtsunternehmen sowie BDB und BDS reine Geldschneiderei. Erschwert wird die Reise auf der UHW zusätzlich durch den seit Sommer letzten Jahres geltenden Einrichtungsverkehr. Grundsätzlich wird die derzeitige Herabstufung und zukünftige Renaturierung mit ihren Folgen von der Binnenschiffahrt abgelehnt. Der Weg über die UHW ist die kürzeste Verbindung zwischen Berlin bzw. Stettin und Hamburg. Vor allem die Tankschiffahrt Richtung Berlin nutzt weiter die UHW, denn neben rund 8 Stunden Zeitersparnis gegenüber der 47 km längeren Strecke über den Elbe-Havel-Kanal (EHK) mit der Schleuse Niegripp oder der Schleuse Parey werden stündlich auch 120 bis 150 l Diesel eingespart, ein Kostenfaktor, der zur Zeit ständig an Bedeutung gewinnt.

Bargelink your link to future shipping ...
... die Frachtenbörse für
**Binnenschiffahrt,
Handel & Industrie**
jetzt registrieren – jetzt profitieren
www.bargelink.com

Zudem ist zu bedenken, dass es nur zwei Wasserstraßenverbindungen zwischen Polen, Berlin und anderen Stationen im Osten und der Elbe gibt. Die Alternativ zur UHW ist der EHK, und der befindet sich in einem schlechten Zustand, denn der Ausbau im Rahmen des Projektes 17 steht noch aus. Eine Schwachstelle ist die Schleuse Wusterwitz, die akut in Angriff genommen werden müsste. Wenn der EHK – sei es durch planmäßige Bauarbeiten oder unvorhergesehene Unterbrechungen wie Schleusenanhörungen – nicht zur Verfügung steht, böte sich die UHW als Ausweichstrecke an. Die Erfahrungen mit dem Dortmund-Ems-Kanal in der jüngsten Vergangenheit sollten den Verantwortlichen zu denken geben.

Die stiefmütterliche Behandlung der UHW mit der mangelnden Nutzung in der Vergangenheit zu begründen, wird der Sachlage nicht gerecht. Zwar ist das Ladungsaufkommen in den letzten Jahren – auch bedingt durch die Inbetriebnahme der Elbe-Trogbrücke – von 512.000 t in 1996, 156.000 t in 2001 auf 60.000 t im letzten Jahr zurückgegangen. Doch man muss klar sagen, dass es sich im Prinzip um eine veraltete Wasserstraße handelt. Würden die 200 Mio. Euro, die wohl in die komplette Renaturierung gesteckt werden, in den Ausbau, Höherklassifizierung und die Containertauglichkeit der Wasserstraße gesteckt, würde sie besser angenommen und wäre gut ausgelastet, denn die Mengen zwischen dem Seehafen Hamburg und dem Osten sind da und wachsen.

Die Begeisterung für die Renaturierung liegt – wie erwähnt – in erster Linie bei den so genannten Naturschützern, die aufgrund der Koalitionsraison in der rot-grünen Regierung diese Maßnahmen durchsetzen konnten und über das Land Brandenburg

TITELTHEMA: TRANSPORT UND UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE OSTSEE UND ODER

und das Bundesumweltministerium den naturnahen Rückbau initiiert haben. Doch mittlerweile sitzt in Berlin eine andere Regierung. Also auch neues Glück für die Binnenschiffahrt auf der UHW? Die Chancen dafür stehen nicht unbedingt schlecht. Das Bundesland Sachsen-Anhalt hat sich zwischenzeitlich klar für die Beibehaltung der Unteren Havel-Wasserstraße in der alten Klassifikation ausgesprochen und dies in ihrem Hafekonzept dokumentiert. Auch die Wasserstraßenverwaltung weiß um die Bedeutung dieses Weges von und zur Elbe. Die Binnenschiffahrtsverbände stehen derzeit in der Diskussion mit dem Land Brandenburg und dem Bundesverkehrsministerium, um die Folgen der Maßnahmen, unter Federführung des Bundesumweltministeriums zu mildern oder insgesamt abzuwenden. Für die Binnenschiffahrt steht zunächst einmal als kurzfristiges Ziel die Abschaffung der Sondergenehmigungen auf dem Programm. Doch über den Erfolg entscheidet letztlich nicht die Vernunft, sondern die politische Entscheidung – und da kann, wie die Erfahrung lehrt, die Binnenschiffahrt schnell zur politischen Manövrier-masse werden.

Dr. Hermann Blankmann □

KIEBITZBERG
Yacht- und Schiffbau Möbelfertigung Mineralstoff-Design

Neubau Fahrgastschiff für die Ostsee

Neubau und Konstruktion von Fahrgastschiffen bis 40 m
Eigene Möbelfertigung für Schiffsinnausbau
Stlkapazität bis 85 m

Kiebitzberg Schiffswerft GmbH & Co. KG
39539 Havelberg, Rathenower Straße 6
Tel.: 039387/72540 Fax: 039387-72541

www.kiebitzberg.de

TITELTHEMA: TRANSPORT UND
UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE,
OSTSEE UND ODER

„Offene Tür“ auf der Kiebitzberg-Werft in Havelberg

FGS POSITANO für die Ostsee

Das erste Seeschiff, das seit 300 Jahren wieder auf einer Havelberger Werft gebaut wurde, ist fertig. Der Baufortschritt des Ostseekreuzers POSITANO auf der Kiebitzbergwerft war seit der Kiellegung im Januar 2005 im Internet zu verfolgen. Beim „Tag der offenen Tür“ am 17. Februar konnte das fast fertige Schiff in der Werfthalle besichtigt werden.

Der künftige Eigner hatte das Schiff in Auftrag gegeben, nachdem er eine auf der Kiebitzbergwerft gebaute kleine Luxusyacht auf der Ostsee gesehen hatte, berichtet Werftchef Andreas Lewerken. „Die ist ihm von der Qualität her aufgefallen. Er hat in unseren Internetauftritt www.kiebitzberg.de reingeguckt und gesehen: Die haben ja Schiffswerft und Möbelwerkstätten kombiniert!“ Etwa ein halbes Jahr sei man in Kontakt gewesen, Vorschläge wurden unterbreitet, und im Herbst 2004 fiel die Entscheidung, das Schiff in Havelberg zu bauen. Gut ein Jahr nach der Kiellegung wurde das Schiff nun abgeliefert.

Dies sei nicht nur der erste Ostseekreuzer, der am ‚Kiebitzberg‘ gebaut wurde, sondern auch das erste Schiff, bei dem vollständig die neuen europäischen Baurichtlinien eingehalten werden mussten, so Lewerken. „Das Bauprojekt war natürlich Herausforderung und Chance zugleich, diesen für uns neuen Bereich kennen zu lernen. Wir wissen jetzt, worauf man achten muss und haben die notwendigen technischen Arbeiten erfolgreich selbst bewältigt“. Zum Erfolg des Projekts habe auch der Schiffbauingenieur Mathias Lutter beigetragen, der anstelle des unerwartet verstorbenen Horst Jung die Bauleitung übernahm. Außerdem kam mit Norbert Petzka aus Tangermünde ein guter Maschinenbaumeister hinzu, unterstützt von Andreas Sandrock aus Klietz. Im Zusammenhang mit dem Bau der Yacht und weiteren Aufträgen, die parallel liefen, wurden zwei weitere Schiffbauer eingestellt und die Mannschaft insgesamt hochgefahren.

Die Besonderheit der POSITANO sei die sehr hochwertige Bauausführung im Stil einer Yacht, die aber trotzdem ein vollwertiges Fahrgastschiff ist, betont Lewerken. Dieser Standard wurde auch durch die Zulieferer erfüllt: IEA Genthin verantwortete die Elektroinstallation, nautische Geräte kamen von

der Planung nicht hinterherkam. Es musste immer wieder auf Teilgenehmigungen gewartet werden, wodurch es zu Pausen kam. „Für ein Seeschiff, das in dieser Art und nach diesen Richtlinien noch nicht gebaut worden ist, war es ziemlich schwierig, sofort auf alles eine Antwort zu haben“, erläutert Andreas



Andreas (l.) und Renate (r.) Lewerken am „Tag der offenen Tür“ im Gespräch mit dem Berliner Fahrgastreeder Bruno Winkler (2.v.l.) und Reedereikaufmann Wilfried Wildeboer (2.v.r.)

Bild: Tausche

Lewerken. „Viele technische Details mussten in Zusammenarbeit mit GL und See-BG erst erarbeitet werden, wobei man dieses Projekt vom Schwierigkeitsgrad her nicht mit einem Binnenschiff vergleichen kann“. Da im Bauvertrag reichlich Bauzeit eingeplant worden war, konnte man sich mit den Konstruktions-



Der fertig gestellte Ostseekreuzer POSITANO am Ausrüstungskai in Havelberg

Bild: Werft Kiebitzberg



Zum Tag der offenen Tür stand die POSITANO mit ihrem für Seeschiffe typischen Bugwulst noch in der Bauhalle

Bild: Tausche

„Die Reederei Belis aus der Gemeinde Timendorfer Strand wächst mit dem Ostseekreuzer POSITANO bei Flottengröße und Marktanspruch“, erklärt Lewerken. Unter anderem werde auch die Seebestattung angeboten. Ziel sei ein Fahrgastschiff im Stil einer Yacht gewesen. „Wir haben dem Auftraggeber dafür innovative Ideen geliefert und konnten diese dann auch so umsetzen“.

ELNA, die Schiffs- und Hilfsantriebe von Wolf und Jansen, Minimax lieferte Feuerlöschtechnik, die Firma Meier aus Magdeburg erledigte die Lackierarbeiten, Rohrleitungen, Heizung, Sanitär, Belüftung lieferte die Firma Querfurth aus Tangermünde und die Firma FS Schiffstechnik Hydraulik und Rudertechnik. Die verhältnismäßig lange Bauzeit erklärt Lewerken damit, dass der Konstrukteur mit

problemen eingehend beschäftigen, ohne in Zeitdruck zu geraten, „und jetzt haben wir das ‚Rezeptbuch‘ im Schrank, nach welchem wir problemlos weitere solche Schiffe bauen können“, zeigt sich Lewerken am Ende doch zufrieden: „Das geht dann schneller“. Insgesamt hat das Unternehmen jetzt 47 Mitarbeiter, weitere gute Fachleute für die Werft werden noch gesucht. Zu Beginn des



Ob Heckbereich, wohnlicher Innenbereich oder Steuerhaus – der Yachtcharakter der POSITANO vermittelt überall den Eindruck von Komfort und technischer Ausstattung auf höchstem Niveau Bild: Werft Kiebitzberg



neuen Lehrjahres werden die ersten Schiffbau-Lehrlinge eingestellt, die gute Voraussetzungen mitbringen müssen, vor allem Motivation. Im Großen und Ganzen sind Renate und Andreas Lewerken mit der Entwicklung des Unternehmens zufrieden. Dem betrieblichen Aufschwung entsprechend wurde kürzlich das Bürogebäude komplett renoviert. Im hellen, freundlichen Verwaltungstrakt ist auch die ganze Schiffbauabteilung untergebracht. „Die Kiebitzberg Gruppe hatte 2006 einen guten Start und im Januar und Februar den besten Umsatz der Firmengeschichte“, bekräftigt Andreas Lewerken, „und das Unternehmen besteht immerhin schon 21 Jahre!“

Neben dem Fertigbau des Ostseekreuzers liefen Anfang des Jahres noch weitere Aufträge parallel, unter anderem die Verlängerung des Fahrgastschiffes „Harmonie“ der Reederei Herzog um 3,5 m und eines weiteren Schiffes eines Berliner Eigners um knapp drei Meter. Neben Neubauten übernimmt die Werft Umbauten, Verlängerungen, Rückbauten, Neumotorisierungen von Fracht- und Fahrgastschiffen sowie deren Innenausbau mit Komplettausstattung auf der Basis eigener Entwürfe. Beide Betriebe – Werft und Möbelwerkstätten – sind rechnerunterstützt und vernetzt, so dass Beratung, Entwurf und Gestaltung optimal erfolgen können. Er selbst und Daniel Dreßler, ein sehr erfahrener Tischler, der im Innenausbau arbeitet, seien dafür zuständig, sagte Andreas Lewerken. Größter Wert wird auf absolute Qualitätsarbeit gelegt. „Wir haben keine einzige Hilfskraft im Unternehmen, nur Facharbeiter, darunter allein acht Meister“, betont er. Einen größeren Auftrag bekam die Werft zur Lieferung einer Steganlage für Timmendorfer Strand. Die Kiebitzbergwerft verfügt über ein patentiertes System, das nicht nur für größere Lasten geeignet, sondern auch eissicher ist. Renate und Andreas

Lewerken legen großen Wert darauf, dass sowohl in der Werft und den Möbelwerkstätten auch die Kleinkunden prompt bedient werden. So ist Kiebitzberg unter anderem Händler für Außen- und Innenbordmotoren und bedient auch die Freizeitschiffahrt mit Service und Reparaturen. „Wir vergessen auch bei guter Auftragslage die kleineren Kunden nicht. Das ist unser Prinzip“, unterstreichen Renate und Andreas Lewerken abschließend ihre Geschäftsphilosophie. Der Erfolg gibt ihnen Recht.

Sigrun Tausche/Dü □

Schiffsdaten Ostseekreuzer POSITANO

Länge:	23,00 m
Breite:	6,10 m
Seitenhöhe:	2,90 m
Tiefgang:	1,80 m
Verdrängung:	80,5 t
Geschwindigkeit:	11,5 kn
Fahrgäste:	36 Pers.
Antrieb:	2 "SISU" Diesel Marine 620 DSBM
Leistung:	je 125 KW bei 1800 RPM
Generatoren	2 "SISU" – Diesel 420 DMG
Leistung:	je 40KW
Bugstrahlruder:	"Kalkman" 40 PK-400 V
Klasse:	Germanischer Lloyd GL 100 A5 K (20) + MC-AUT
Konstruktion:	Ship Design Ingo Clausen
Interior - Design:	Andreas Lewerken



Das Fahrgastschiff „Harmonie“ der Reederei Herzog wurde auf der Kiebitzbergwerft um 3,5 m verlängert Bild: Tausche



Herbert Granzow (l.) von der Reederei Belis gibt einigen Besuchern Erläuterungen zur technischen Ausstattung des Maschinenraums der POSITANO Bild: Tausche

IEA INDUSTRIE-ELEKTRONIK UND -AUTOMATION GMBH

Schiffselektrotechnik und -elektronik · industrielle Steuerungen einschl. SPS und IPC · Maschinensteuerungen · Computer-Hard- und Software



39307 Roßdorf/Genthin
 Thomas-Müntzer-Straße 40a
 Tel. 0 39 33 - 80 22 04
 Fax 0 39 33 - 80 22 33
 Internet: www. lea-genthin.de - E-Mail: lea-genthin@t-online.de

TITELTHEMA: TRANSPORT UND UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE, OSTSEE UND ODER

Erfinder des Doppellenkerwippkrans liefert weltweit deutsche Umschlagstechnik

Kranbau Eberswalde für Neu- und Gebrauchtkrane

KE Kranbau Eberswalde, Erfinder des Doppellenkerwipp-Prinzips ist technisch weltweit führend für Drehkrane aller Art. Zum Lieferprogramm von KE für Binnen- und Seehäfen gehören Verladebrücken, Balancerkrane, Containerbrücken sowie FEEDER Server, die weltweit ersten mobilen Containerbrücken.

KE greift dabei auf die große Tradition der berühmten ARDEL-Werke zurück, die bereits in den dreißiger Jahren Drehkrane, Verladebrücken, Mobilkrane und Eisenbahnkrane fertigten. Bis 1990 gehörte Kranbau Eberswalde zum TAKRAF-Konzern und war verantwortlich für die Entwicklung, Konstruktion und Herstellung von Hafenausrüstungen. KE gehört

heute, wie auch Kocks Krane International, zur Kirow Gruppe. Kirow, Kocks und KE haben sich auf das Bewegen von schweren Lasten unter harten Einsatzbedingungen für Eisenbahnen, Häfen, Werften und Stahlwerke spezialisiert. Sie sind die "HEAVY DUTY SPECIALISTS".

Ein Schwergewicht für Weserport

Am 15. Dezember 2005 wurde ein brandneuer KE-Doppellenkerwippdrehkran an die Weserport GmbH in Bremen übergeben,

Herzstück des neuen Shortsea-Containerterminals am Weserport Terminal 1. Die neue Krananlage verfügt über eine Tragfähigkeit von 55 t und eine maximale Ausladung von 50 m. Neben Containerumschlag kann dieser Multipurpose Kran auch für den Umschlag von Schüttgütern (Kohle, Koks, Schrott), sowie im Stückgutbetrieb beim Umschlag von Coils oder Brammen bis hin zum Schwerlastbetrieb auch in Zusammenarbeit mit dem Nachbarkran eingesetzt werden.

Die Steuerung aller Lastaufnahmemittel und die Kommunikation des Krans mit dem Logistikzentrum erfolgt über Funk (WLAN). Der Kran verfügt über eine Portalspannweite von 87 m, um den am Kai vorhandenen Lagerplatz ohne Teilung komplett überspannen zu können. Der sehr lange, 300 t schwere Portalriegel ist innen begehbar und wird als Lagerraum für Ersatzteile genutzt. Auf dem Portalriegel können die verschiedenen Lastaufnahmemittel problemlos abgelegt werden und stehen so bei notwendigen Wechsels ohne Zeitverzug bereit.

In enger Zusammenarbeit zwischen Kunden und dem Lieferanten wurde in der relativ kurzen Zeitspanne von 12 Monaten ein technisches Meisterwerk geschaffen, bei dem alle Details auf die Bedürfnisse des Kunden und auf die Gegebenheiten des Standortes abgestimmt sind.

Die Steuerung aller Lastaufnahmemittel und die Kommunikation des Krans mit dem Logistikzentrum erfolgt über Funk (WLAN). Der Kran verfügt über eine Portalspannweite von 87 m, um den am Kai vorhandenen Lagerplatz ohne Teilung komplett überspannen zu können. Der sehr lange, 300 t schwere Portalriegel ist innen begehbar und wird als Lagerraum für Ersatzteile genutzt. Auf dem Portalriegel können die verschiedenen Lastaufnahmemittel problemlos abgelegt werden und stehen so bei notwendigen Wechsels ohne Zeitverzug bereit.



Ein technisches Meisterwerk ist der neue KE-Doppellenkerwippdrehkran im Bremer Weserport
Bild: Rhenus



KE Containerbrücke im Berliner Westhafen
Bild: Dünnert



Logistik von ihrer schönsten Seite

Die HGK ist ein modernes Dienstleistungsunternehmen des Kombinierten Ladungsverkehrs. Mit einem umfassenden Leistungsangebot in allen Bereichen der Logistik deckt die HGK die gesamte Dienstleistungspalette des modernen Güterverkehrs ab.

Häfen und Güterverkehr Köln AG
Harry-Blum-Platz 2 - 50678 Köln
Fon: +49 (0)221 3 90 0 - Fax: +49 (0)221 3 90 13 43
E-Mail: hgkpresse@hgk.de - Internet: www.hgk.de





Moderne KE-Containerbrücke im DIT-Terminal in Duisburg
Bild: Dünner

Werftkran für Split, Kroatien

Bereits Ende Dezember 2005 wurde durch KE an die Schiffswerft "BRODOSPLIT" ein Portaldrehkran mit Doppelenker-Wippsystem und 5/10/25t Tragfähigkeit bei einer beeindruckenden Ausladung von 60/55/28m bei nur 8,5m Portal-spurweite übergeben. Der Kran wurde in sehr enger und erfolgreicher Kooperation mit dem Endkunden gefertigt und montiert. Neben modernen SIEMENS Drehstrom-Frequenzumrichter-antrieben und SPS-Steuerung ist der Kran unter anderem auch mit einem Personenlift ausgestattet. Auch ist der Kran mit einem Teleservice Modem ausgerüstet, welches bei eventuellen Störungen eine umgehende und direkte Kommunikation mit der Service-Abteilung von KE Kranbau Eberswalde ermöglicht und damit Ausfallzeiten reduziert.

Neben den klassischen Neukrananlagen befasst sich das Unternehmen auch mit der Vermarktung von Gebrauchtkrananlagen. Mit über 100 jähriger Erfahrung als Kranbauer und Dienstleister bietet KE für den Kunden maßgeschneiderte Lösungen, hierzu gehören u.a. Werkstattüberholungen, Modernisierungen sowie Anpassungen an die lokalen Verhältnisse der Kunden.

160 t Werftkran aus Wismar nach Kroatien

KE erhielt im Februar aus Kroatien den Auftrag zur Lieferung eines gebrauchten Werftkranes. Der Werftkran des ehemaligen Herstellers VTA – Leipzig (KE verfügt über die Originaldokumentation sämtlicher VTA – Krane) wird mit hohem logistischen Aufwand zurzeit durch KE Monteur demontiert. Die maximale Hubkraft des Kranes beträgt 160 t bei Ausladung 32m bzw. 100 t bei Ausladung 47m. Des Weiteren ist der Kran mit einem schnellen Hilfshubwerk von 20 t ausgerüstet. Die Hubhöhe beträgt maximal 65 m! Die Höhe des Kranes beträgt 90 m bei einem Eigengewicht von 1.000 t. Der Auftragsumfang beinhaltet neben der Bereitstellung des Kranes auch die komplette Demontage in Wismar, Transport und Remontage in Rijeka sowie Erneuerung der Elektrotechnik auf modernste Technik.

Dü □

Anzeige



KE Portaldrehkran mit Doppelenker-Wippsystem auf der BRODOSPLIT Werft in Split
Bild: KE

90. Spatz „Schorfheide“ im Schnee getauft

Die zweite Schiffstaufe in diesem Jahr auf der Derbener Werft Barthel fand im dichten Schneetreiben statt. Das Arbeits- und Aufsichtsboot „Schorfheide“ vom Typ „Spatz“ war das 40. Schiff dieses Typs für die WSD Ost, die damit auch die meisten „Spatzen“ erhielt, betonte Werfteigner Hermann Barthel – und es war der 90. „Spatz“ insgesamt, der auf der Werft gebaut wurde. Die 40 Spatzen haben etwa 16 Mio. € gekostet und sind über einen Zeitraum von acht Jahren gebaut worden. Vorläufig werde dies das letzte Schiff dieser Bauart für die WSD Ost sein.

Dieses Schiff ist ein „fast normaler Spatz“, ein Doppelschrauber mit hochfahrbarem Steuerhaus, hat aber als Besonderheit eine verringerte Fixpunkthöhe von 3,50 Metern. Um das zu erreichen, waren konstruktive Veränderungen am Deck und an den Aufbauten notwendig. Angetrieben wird das Schiff von zwei Iveco-Dieselmotoren 8065 M 12 mit 81 kW bei 2500 U/min, geliefert von Sauer und Sohn aus Dieburg. Es hat eine Radaranlage von Elna und ein Vermessungs-Echolot von Simrad mit DGPS. Die Elektrik und Elektronik wurde von der Firma IEA Genthin ausgeführt, die Schiffstischlerei Bolle aus Neuderben erledigte den Innenausbau und die Korrosionsschutzfirma Liebchen übernahm die Anstricharbeiten.



Gruppenbild nach der Taufe (v.l.n.r.): Baubetreuer Dirk Jankowski (WSA Lauenburg), Uwe Zachow und Taufpatin Karin Nichelmann (WSA Eberswalde), Werfteigner Hermann Barthel
Bild: Tausche



Die beiden Hauptantriebsmotoren vom Typ IVECO 8065 M 12 leisten je 81 kW bei 2500 U/min
Bild: IVECO



Die SCHORFHEIDE auf Probefahrt
Bild: Tausche

Sigrun Tausche □

Schiffswerft
HERMANN BARTHEL GMBH

- Instandsetzung von Binnenschiffen und technischen Fahrzeugen
- Konstruktion und Neubau bis 70 m Länge
- schiffstheoretische Berechnungen
- Slip bis 70 m Länge
- Stahlbauarbeiten

Unsere Werft ist Schweißbetrieb im Schiffbau mit Zulassung durch den Germanischen Lloyd.

Schiffswerft HERMANN BARTHEL GmbH
 Hauptstraße 123 - 39317 Derben/Elbe
 Telefon und Fax 03 93 49/2 58

TITELTHEMA: TRANSPORT UND UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE, OSTSEE UND ODER

Neues LUX-Fahrgastschiff für die Ratzeburger Seen

Inselstadt Ratzeburg klein aber oho

Die „Schiffahrt Ratzeburger See GmbH & Co. KG“ ist seit April um ein stolzes Schiff reicher. Die Lux Werft in Niederkassel Mondorf fertigte in achtmonatiger Bauzeit die „Inselstadt Ratzeburg“ für die Personenschiffahrt auf den Ratzeburger Seen.

Der erste Eindruck: Ein ganz normales Personenschiff für Touristen. Weit gefehlt, wie sich auf den zweiten Blick herausstellt. Denn wie so viele Schiffe aus der Fertigung der Lux Werft am Rhein hat auch dieses hier seine Besonderheiten, die den feinen Unterschied ausma-

chen. Es sind zahlreiche Kleinigkeiten, die vieles erleichtern sollen. Die Ideen dazu kamen dem Auftraggeber, Reederei-Geschäftsführer Wilfried Meyer, in der Regel selbst. Geplant ist das Schiff für den Einsatz auf den vier Seen in Ratzeburg, Schleswig Holstein. Ein Problem waren die niedrigen Brücken der schmalen Verbindungskanäle, die es den bislang auf den Ratzeburger Seen eingesetzten Schiffen schwer machten, durchzukommen.

So entstand aufgrund der besonderen Bedingungen der Ratzeburger Seen ein Schiff, das vom Tiefgang bis zur Fixpunkthöhe exakt auf sein Einsatzgebiet abgestimmt ist. Die Wassertiefe beträgt rund 70 bis 80 Zentimeter, jedoch schwankt der Pegel um bis zu 20 Zentimeter. Das erschwert es zusätzlich, ein Schiff unter den Brücken hindurch zu manövrieren. Meyers Antwort auf dieses Problem sind einklappbare Sitzbänke und eine per Hydraulik versenkbare Reihung auf dem oberen Deck des Motorschiffes. So kann der Kapitän Höhe einsparen, wenn es eng wird. Vorausgesetzt natürlich, es ist niemand an



Eng geht's her in den Verbindungskanälen zwischen den Seen...



...doch auch die niedrige Königsdammbücke wird dank einklappbarer Decksrüstung ohne Schrammen gemeistert
Bild: Guddat



6Zylinder-Herz: Ein Volvo D7CTA mit 182 kW im Bauch der „Inselstadt Ratzeburg“ sorgt für kraftvollen Vortrieb
Bild: Mainzer



Die ‚Inselstadt Ratzeburg‘ ist das erste Schiff, in das der neue Schottel-Twinpropeller STP 110 eingebaut wurde
Bild: Guddat

www.Wöcken.de
Spedition · Schwertransporte · BegleitService BF2 / BF3

Wöcken Spedition GmbH & Co. KG
Standort Horen (6ms): Tel.: 0 59 32/ 72 27-0 Fax: 0 59 32/ 72 27-17
Niederlassung Berlin: Tel.: 030/ 417 205 57 Fax: 030/ 417 017 05
Niederlassung Leipzig: Tel.: 03 42 04/ 70 82 80 Fax: 03 42 04/ 70 82 82

Unsere Angebotspalette: Schwerlastmodulfahrzeuge Kranfahrzeuge
Sattelklotzer bis 30 t. Planentrailer
Talesattel Tankfahrzeuge für Bitumen
Anhängerkuppeln Hippeliefahrzeuge

Deck. Auch der Innenraum gestaltet sich außergewöhnlich. Hier gibt es Platz für rund 80 Passagiere, eine bordeigene Küche und ein von Wilfried Meyer selbst gestaltetes Führerhäuschen. „Ein Hobby von mir,“ so Meyer stolz. Das Ausflugschiff operiert völlig unabhängig von festen Anlegepunkten – die „Inselstadt Ratzeburg“ ist ein Kopfanleger. Damit kann jede beliebige Stelle am Seeufer angefahren werden, um Menschen ein- oder aussteigen zu lassen. Außergewöhnlich präsentiert sich auch der Antrieb mittels einem VOLVO PENTA Antriebsmotor, der seine 182 kW Leistung über einen Schottel Twinpropeller ins Wasser bringt. Der „STP 110 SD“ ist eine



Mit dem Kopfanleger kann das Schiff überall anlegen und ist von Anlegestellen unabhängig
Bild: Guddat



Für sonnige Tage: Auf dem Dach finden 100 Gäste Platz
Bild: Mainzer



Eine Getränkebar und kleine Küche sorgen an Bord für das leibliche Wohl, rechts: Betriebsleiter Hans Werner Jarr ist jedenfalls mit seinem Arbeitsplatz ganz zufrieden
Bild: Guddat

Neuentwicklung von Schottel. Mit einem Schraubendurchmesser von 60 cm und einer Einbauhöhe von nur einem Meter ist der Antrieb für Fahrzeuge konstruiert, die in flachen Gewässern fahren. Zum Manövrieren wurde ein Bugstrahlruder „Pump Jet“ eingebaut. Das Aggregat mit der Bezeichnung „SPJ 22“ leistet rund 55 kW und kann auch als Antrieb genutzt werden, wenn die Hauptmaschine einmal ausfallen sollte.

Der Transport von der Lux Werft am Rhein zum Einsatzgebiet in Ratzeburg wurde von Beginn an bei der Konstruktion berücksichtigt. Am 20. März fuhr das Schiff nach der Fertigstellung aus eigener Kraft von Niederkassel-Mondorf nach Köln Niehl. Hier wurde das 29 m lange und 4,80 m breite Kasko aus dem Wasser gehoben und auf einen Tieflader verladen. Den Rest der Strecke legte es über zwei Nächte mit der Spezialtransportfirma „Wocken“ aus Haren über Land bis nach Ratzeburg zurück. Auftraggeber Meyer zeigte sich zufrieden: „Die Lux Werft ist führend, wenn es darum geht, Schiffe über Land zu Seen zu transportieren, das muss ja schon beim Konstruieren berücksichtigt werden. Bei den Transporten über die Straße mit der Lux Werft ist uns bisher noch nie auch nur eine Scheibe zu Bruch gegangen.“

Mit der „FGS Inselstadt Ratzeburg“ bekam Geschäftsführer Wilfried Meyer bereits das siebte Schiff aus der ‚Fahrgastschiffsschmiede‘ Lux Werft am Rhein. Mittlerweile hat das brandneue Passagierschiff die Vier-Seen-Route vom Ratzeburger See, über den Dausee zum kleinen- und anschließend zum großen Kuchensee erfolgreich abgefahren. Am Ende der Tour erwartet die Touristen laut Meyer dann „ein großes Gasthaus in der Natur – sehr idyllisch“. Die Taufe war am

sechsten April und das meist schöne Frühlingswetter verhalf dem neuen Schiff zu einem gelungenen Saisonstart.
Sebastian Mainzer □



Weg damit: Bei zu niedrigen Brücken kann der Kapitän die Rehring einfach hydraulisch einklappen lassen
Bilder: Mainzer

SCHOTTEL

für die Welt der Schifffahrt

SRP

STP

SPJ

SSP

STT

NAV

SCP

Unser Produkt- und Dienstleistungsprogramm umfasst rundum steuerbare Antriebs- und Manövriersysteme, komplette konventionelle Antriebsanlagen sowie Umbau und Modernisierung bestehender SCHOTTEL-Anlagen. Über unser weltweites Vertriebs- und Service-netz bieten wir wirtschaftliche und zuverlässige Lösungen für Schiffe aller Art und Größe.

Innovators in propulsion technology

SCHOTTEL GmbH & Co. KG · Mainzer Str. 99 · D-56322 Spay/Rhein
Tel.: +49 (0) 26 28 / 6 10 · Fax: +49 (0) 26 28 / 6 13 00 · eMail: info@schottel.de · www.schottel.de

Schiffsdaten	
FGS INSELSTADT RATZEBURG	
Länge:	29 m
Breite:	4,8 m
Fixpunkthöhe:	3 m
Tiefgang:	55 cm
Personenzahl:	180
Hauptantrieb:	1 Volvo D7CTA
Leistung:	182 kW bei 2100 U/min
Antrieb:	1 Schottel-Twinpropeller STP 110
Stromaggregat:	1 Deutz BF 4M 1013 E
Leistung:	77 kW bei 1500 U/min
Generator:	Leroy Somer LSA
Leistung:	90 kVA
Bugstrahlanlage:	1 x Schottel-Pump-Jet SPJ 22
Leistung:	55 kW

TITELTHEMA: TRANSPORT UND
UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE,
OSTSEE UND ODER

Stern und Kreisschiffahrt sorgt für Ufer- und Gewässerreinigung in Berlin

MS ELSA reinigt Fahrwasser

Dass ein Unternehmen der Fahrgast-schiffahrt ein Geschäftsfeld „Entsorgung/Ufer- und Gewässerreinigung“ betreibt, ist etwas Besonderes. Die Stern und Kreisschiffahrt GmbH, Berlin, führt mit dem speziell für die Entsorgung ausgerüsteten MS ELSA diese Aufgaben seit Jahren erfolgreich durch.

Die MS Elsa wurde 1936 als Frachtschiff gebaut und im Jahre 1976 zu einem Fäkalienschiff umgebaut. Im Winter 2003 erfolgte im Rahmen umfangreicher Werftarbeiten ein Neubau der kompletten Tank- und Absauganlage mit einem Fassungsvermögen von 50 cbm. Bereits ein Jahr früher war die Krananlage auf dem Schiff installiert worden, die ein Hubvermögen von 950 kg bei einer maximalen Ausladung von 10 m hat. Das Schiff kann im Fahrtgebiet Zone 4 eingesetzt werden und damit die Berliner Gewässer einschließlich Landwehrkanal bereisen.

Bereits zuzeiten der Weißen Flotte Berlin vor 1990 war das Schiff für die mobile Fäkalienentsorgung der Fahrgastschiffe genutzt worden. In den 90er Jahren erhielt die Stern und Kreisschiffahrt erstmalig vom Berliner Senat den Auftrag, die Fäkalien- und Bilgenölentsorgung auch der anderen Schiffe auf den

Berliner Gewässern auszuführen. Bis zum Jahre 2000 war die Entsorgung der Schiffe in den Berliner Gewässern kostenlos und wurde vom Land Berlin den Entsorgern bezahlt. Seitdem werden die Leistungen vom Senat von Berlin ausgeschrieben, wobei der Preis für die Entsorgung auf 74,00 € pro cbm begrenzt wurde.

Mit der schrittweisen technischen Aufrüstung der „Elsa“ schuf die Stern und Kreisschiffahrt die Voraussetzungen, sich auch an den Ausschreibungen des Senats von Berlin für die Ufer- und Gewässerreinigung zu beteiligen. Im Wettbewerb im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung hat das Unternehmen nunmehr seit einigen Jahren wiederholt den Auftrag erhalten, u.a. die Ufer- und Gewässerreinigung der Berliner Innenstadt mit einer Uferlänge von rd. 81 km und einer Unratmenge von rd. 400 cbm pro Jahr durchzuführen. Insgesamt sind im Auftrag des Senats im Berliner Stadtgebiet 450 km Uferlänge, davon zum größten Teil Bundeswasserstraßen, in die Ufer- und Gewässerreinigung mit einer jährlichen Unratmenge von rd. 1000 cbm einbezogen. Neben der Stern und Kreisschiffahrt sind drei weitere Unternehmen auf dem Gebiet tätig. Zur Gewässerreinigung zählt auch eine sog. Sohlpeilung (Verkehrssicherungspeilung) und Sohlräumung (Bergung und Entsorgung von Gegenständen im Sohlenbereich) zur Einhaltung der vorge-

schriebenen Fahrwassertiefen der Fahrrinnen. Die Fläche der betroffenen Gewässer beträgt 288.000 qm mit ca. 400 cbm Bergungsgut aus der Sohlräumung. Diese Leistungen werden nicht von der Stern und Kreis erbracht. Die Finanzierung der Ufer- und Gewässerreinigung erfolgt durch den Senat aus Landeshaushaltsmitteln. Das Land wendet dafür jährlich etwa 450.000 € auf. Neben der Fäkalien- und Bilgenölentsorgung sowie der Ufer- und Gewässerreinigung sind unterstützende Tätigkeiten bei Schiffs-



Bernd Grondke, Prokurist und Leiter Technik der Stern und Kreisschiffahrt GmbH
Bild: Teßmann



MS Elsa bei der Verladung eines Schiffsmotors
Bild: Stern und Kreisschiffahrt GmbH

reparaturen (Kranarbeiten) an der eigenen Flotte das dritte Tätigkeitsstandbein der ELSA. Selbstverständlich können diese besonderen Leistungen bei der Stern und Kreisschiffahrt GmbH auch durch Dritte (Vereine, Private) geordert werden.

„All diese vielfältigen Einsatz- und Nutzungsmöglichkeiten der MS „Elsa“ haben dazu geführt, dass das Schiff nicht nur Kosten verursacht, sondern zunehmend auch in betriebswirtschaftlich interessanten Geschäftsfelder eingesetzt werden kann“, erklärte Bernd Grondke, Leiter Technik und Prokurist der Stern und Kreisschiffahrt GmbH. Die Entsorgung selbst und die technischen Anlagen unterliegen strengen Genehmigungsvorschriften und Zertifizierungsstandards. Die Stern und Kreisschiffahrt erfüllt mit ihrem Schiff diese Anforderungen uneingeschränkt.

Günter Teßmann □



MS Elsa im Hafen Treptower Park
Bild: Stern und Kreisschiffahrt GmbH

Zertifiziert nach DIN ISO 9001:2000-12 (BVQ)

Konstruktion und Fertigung von vibrationsarmen Propellern mit besten Wirkungsgraden sowie kompletten Wellenanlagen · Reparaturen · Leistungsanpassungen · Allgemeiner Maschinenbau

Die treibende Kraft: SCHAFFRAN

SCHAFFRAN Propeller + Service GmbH: Bei der Gasanstalt 6-8, D-23560 Lübeck, ☎ (0451) 58 32 3-0, Fax (0451) 58 32 3-23
Niederlassung Hamburg: Kamerunweg 10, D-20457 Hamburg, ☎ (040) 78 62 75, Fax (040) 78 54 40
E-mail: schaffran-propeller@t-online.de · Internet: www.schaffran-propeller.de



Hafen Eberswalde wird Zentrum für erneuerbare Energie

Holzwerk am Oder-Havel-Kanal

Der Hafen Eberswalde erzielte im vergangenen Jahr mit 485.000 t einen Rekordumschlag. Laufende Investitionen in Ansiedlungen auf dem Hafengebiet zukünftig weitere Umschlagzuwächse garantieren. Derzeit entsteht ein modernes Holzwerk, der Bau einer Biodieselanlage ist geplant.

Der im Jahre 2000 eröffnete Hafen Eberswalde befindet sich am km 66,7 des Oder-Havel-Kanals. Er bietet durch seine Lage kürzeste Verbindungen nach Berlin, ca. 70 km bis ins Zentrum und auch in Richtung Polen – z.B. zum Seehafen Stettin in 110 km Entfernung. Der Hafen besitzt einen Gleisanschluss mit direkter Anbindung an das Netz der DB AG. Die Ausrüstung des Hafens mit Liegeplätzen für bis zu 4 Großmotorgüterschiffe 420 m Kranbahn für einen Doppellenkerwippdrehkran mit einer Hebekapazität von 45 t RoRo-Rampe und 30.000 m² Zwischenlagerfläche bietet optimale Voraussetzungen für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbeunternehmen mit großem Transportaufkommen.



Das Biomassekraftwerk geht im Dezember 2006 in Probebetrieb
Fotos: Hafen Eberswalde

Hafenentwicklung

Das Hafengebiet umfasst eine Fläche von insgesamt ca. 32 ha. Die 12,5 ha große Ansiedlungsfläche ist inzwischen fast vollständig belegt. Seit mehreren Jahren sind hier die Märka Märkische Kraftfutter GmbH und die Technische Werke Eberswalde GmbH ansässig. Die Holzwerk Eberswalde GmbH (HOKAWA GmbH) baut zurzeit ein modernes Holzwerk, das im Dezember 2006 in den Probebetrieb gehen soll. Darüber hinaus sind auch schon Verträge mit der DBD Deutsche Biodiesel GmbH & Co. KG zur Errichtung einer Biodieselanlage unterzeichnet worden.

Holzwerk

Mit der Inbetriebnahme des Holzwerkes sind direkt ca. 20 neue Arbeitsplätze verbunden. Nach internen Berechnungen der Anlagenbetreiber kommen weitere 60 Arbeitsplätze bei den Zulieferern sowie für die Instandhaltung der Anlage hinzu. Das 55 Mio. Euro teure Kraftwerk hat eine Leistung von 20 Megawatt. Darüber hinaus ist auch eine Wärmeauskopplung für nahe gelegene Unternehmen vorgesehen. Rechnen soll sich die Investition allemal – der Rohstoff Holz für das Kraftwerk soll aus den Wäldern Brandenburgs kommen. Nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz beträgt der Vergütungssatz für Strom aus Holzwerken 9,1 Cent pro

Kilowattstunde. Bleibt nur zu hoffen, dass das Holz nicht so schnell ausgeht. In Brandenburg sind inzwischen 14 Biomassekraftwerke mit einer elektrischen Leistung von insgesamt 121 Megawatt und einer Wärmeleistung von 220 Megawatt in Betrieb. Diese haben bereits einen Holzbedarf von 1 Mio. t jährlich.

Biodieselanlage

Im III. Quartal 2006 soll die Grundsteinlegung für die Biodieselanlage im Hafen Eberswalde erfolgen. Diese Anlage wird jährlich 250.000 t Biodiesel und 20.000 t Glycerin produzieren. Damit wird es die bisher größte Anlage dieser Art in Deutschland.

Resümee

Das Land Brandenburg mit seinen ausgedehnten Wäldern und der ausgeprägten landwirtschaftlichen Nutzung ist prädestiniert für die Erzeugung regenerativer Energien. Hierfür wurde die Initiative BarUm 111 ins Leben gerufen, die Aktivitäten in folgenden Bereichen konzentriert: Erzeugung erneuerbarer Energien, Einsatz erneuerbarer Energien und Rationelle Energieverwendung. Der Name „BarUm 111“ versinnbildlicht, dass in der Region Barnim-Uckermark 111 % des heutigen Energieverbrauchs als erneuerbare Energie produziert werden sollen.

Ulrike Dömeland □

SBO-Hafenverbund Elbe erzielte 2005 hohe Wachstumsraten

Im Jahr 2005 wurden in den sechs Binnenhäfen Dresden, Riesa, Torgau, Děčín, Lovosice und Roßlau an der Elbe insgesamt 2,32 Mio. t Güter umgeschlagen und damit ein Zuwachs von über 7 % gegenüber dem Vorjahr erzielt. Eine deutliche Steigerung von über 16% war beim Güterverkehr per Binnenschiff mit nunmehr über 802.530 t zu verzeichnen. Wachstumstreiber im Elbe-Hafenverbund war der Containerverkehr. In den Terminals der SBO wurden 15.306 TEU umgeschlagen, über 40 % mehr als im Vorjahr. Diese Steigerung ist auch das Ergebnis der Einrichtung einer Ganzzugverbindung des Albatros-Express von Transfracht ab dem Hafen Riesa nach Hamburg und Bre-

merhaven. Seit Mai 2005 besteht diese Verbindung mit wöchentlich 3 Abfahrten. Aufgrund der sehr guten Auslastung der Containerzüge wurde eine vierte Abfahrt ab März 2006 eingerichtet. Der bestehende Containerliniendienst der Elbe-Containerlinie (ECL 2000) von Hamburg bis zum Hafen Riesa mit Anbindung zu den tschechischen Häfen Děčín und Lovosice trug zu diesem Wachstum ebenso bei. Insgesamt leistete die Elbe-Schifffahrt einen wichtigen Beitrag zur Standortsicherung der elbnahen Wirtschaftsunternehmen Sachsens, Sachsen-Anhalts und Böhmens. Im Jahr 2005 wurden auf Mittel- und Oberelbe zwischen Magdeburg und Ustí nad Labem (Tschechische Republik) über 4,3 Mio. t Güter per Binnenschiff transportiert.

Günter Teßmann □



Erfolgsgeschichte Hafen Eberswalde:
steigende Umschlagszahlen – ausgebuchte Ansiedlungsflächen

TITELTHEMA: TRANSPORT UND
UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE,
OSTSEE UND ODER

Demontage des „Palast der Republik“ in Berlin

Rückbaulogistik mit Binnenschiff

Einst der Stolz der DDR – steht der Palast der Republik heute wieder im Mittelpunkt. Jetzt allerdings wegen seines komplexen und komplizierten Rückbaus. Damit avanciert er derzeit zum meist beachteten Bau in Deutschland.

Dem jahrelangen Streit um den Palast-Abriss wurde mit der Entscheidung des Bundestages am 19. Januar 2006 endgültig ein Ende gesetzt. Am 6. Februar 2006 wurde mit dem Abriss begonnen – Ostern 2007 soll nichts mehr von ihm zu sehen sein.

Der Palast im Wandel der Zeit

Vor 30 Jahren, am 23. April 1976 wurde der Prestigebau der DDR nach 32-monatiger Bauzeit eröffnet. Der 180 Meter lange, 86 Meter breite und 32 Meter hohe Bau wurde als Stahlskelettkonstruktion errichtet. Seine Fassade wurde von weißem Marmor und goldbraun glänzenden Thermoscheiben bestimmt.

Der Palast war nicht nur Sitz der Volkskammer und Tagungsort der SED, FDGB und FDJ sondern auch beliebter Kulturpalast mit Bowlingbahn, Theater, großem Veranstaltungssaal, Gemäldegalerie und zahlreichen Restaurants. Wegen seiner vielen Lampen wurde er im Volksmund auch scherzhaft „Erichs Lampenladen“ oder „Ballast der Republik“ genannt.

Im September 1990 nach der deutschen Wiedervereinigung wurde der Palast wegen Asbestbelastung geschlossen. 1998 begann die Asbestsanierung, die mit 80 Mio. Euro die doppelte als die veranschlagte Summe verschlang. Die Zukunft des Palastes war bis dahin jedoch immer noch ungeklärt. Im Juli 2002 fiel dann endlich die Entscheidung – der Bundestag votierte für die Rekonstruktion des Schlosses.

Geordneter Rückbau

Der Palast wird nicht einfach abgerissen – es erfolgt aufgrund der denkmalgeschützten Nachbarschaft ein geordneter Rückbau. Das heißt, er wird so abgebaut, wie er aufgebaut wurde – in umgekehrter Reihenfolge.

Was den Rückbau so kompliziert macht, ist der Baugrund. Für die Gründung des Palastfundaments wurden 1973 Spundwände gesetzt, um das Spreewasser aus der Baugrube fernzuhalten. Anschließend wurde hier eine riesige 180 Meter lange und 120 Meter breite Betonwanne gegossen. In dieser Wanne



wurde der Palast aus ca. 56.000 Tonnen Beton, ca. 20.000 Tonnen Stahl und ca. 500 Tonnen Glas errichtet.

Würde der Palast einfach von oben abgebrochen, würde das Grundwasser die Wanne nach oben drücken, was wiederum den Grundwasserspiegel absinken ließe. Damit aber würden die Holzfundamente der Bauten auf der Museumsinsel freigelegt werden und zu faulen beginnen. Um dies zu verhindern, wird die Wanne parallel zum Rückbau mit einem Sand-Wasser-Gemisch gefüllt. Der reine Abriss wird durch eine Bietergemeinschaft um das Oldenburger Bauunternehmen Ludwig Freytag, Niederlassung Beelitz, für 6,4 Mio. € realisiert. Dazu kommen noch Kosten für den Bau eines Schiffsanlegers für den Abtransport auf dem Wasserweg und die Begrünung der Freifläche ca. 1,5 Mio. € die Abriss-Planung, Projektsteuerung, Ingenieurleistungen, Öffentlichkeitsarbeit und juristische Beratung ca. 2,5 Mio. €. Somit betragen die Gesamtkosten ca. 12 Mio. €, immer noch deutlich weniger als die veranschlagten 20 Mio. €.

Bewährte Baulogistik

Die Rückbauplanung, die durch das Berliner Ingenieurbüro Specht, Kalleja und Partner erarbeitet wurde, umfasst 16 Ordner. Darin sind nicht nur die Massenermittlung und die Reihenfolge des selektiven Abbaus sondern



TRANSPORTLOGISTIK INNOVATIV EUROPaweIT

<p>Berlin Revaler Str. 100 • 10245 Berlin Tel.: +49 30 29376-0 Fax: +49 30 29376-201 E-Mail: dbr@binnenreederei.de</p>	<p>Hamburg Tel.: +49 40 374735-0 Magdeburg Tel.: +49 391 53626-0</p>	<p>Rotterdam Elbe Rijn Lloyd B.V. E-Mail: eiberijn@wirehub.nl Szczecin Odra Lloyd Sp. z o.o. E-Mail: odra-lloyd@gryfnet.pl</p>	
---	--	--	--

Deutsche Binnenreederei AG

Internet: www.binnenreederei.de



Bei der Demontage des ‚Palast der Republik‘ im Zentrum Berlins kommt Schubtechnik der Deutschen Binnenreederei AG zum Einsatz

Bild: Dünner

vor allem Festlegungen zur Organisation des Abtransports und der Entsorgung der Baustoffe enthalten. Das Baulogistikkonzept bezieht, wie bereits beim Bau des Potsdamer Platzes bewährt, die Binnenschifffahrt für die Ver- und Entsorgung der Baustelle mit ein. Nur so kann ein Verkehrschaos in der Berliner Innenstadt vermieden werden. Der Schiffsverkehr auf der Spree wird durch Ampeln geregelt, für die eigens auf der Rathausbrücke eine Leitstelle eingerichtet wurde. Darüber hinaus sind auch zahlreiche Kameras installiert worden, so dass ein reibungsloser Schiffsverkehr garantiert werden kann. Gerade in diesem Bereich wird die Spree noch zusätzlich durch die Fahrgast- und Freizeitschifffahrt stark frequentiert. Die Einrichtung einer Leitstelle war Voraussetzung für die Errichtung des Anlegers am Palast. An diesem kann jeweils nur ein Schiff anlegen. Zurzeit wird mit Schubtechnik der Deutschen Binnenreederei Sand angefahren. Hierfür sind 14 Schubleichter im Einsatz, die im Pendelverkehr den Sand aus Hennigsdorf zum Palast transportieren. Täglich liefern 8 Leichter jeweils ca. 400 t Sand, entsprechend ca. 2.000 Kubikmetern, die mit 8.000 Litern Spreewasser versetzt vom Spreekai aus in das Innere des Palastes gepumpt werden. Insgesamt sind 80.000 Kubikmeter Sand zur Auffüllung der Wanne notwendig. Die hierfür erforderlichen 400 Schiffsreisen entsprechen ca. 6.000 LKW-Fahrten, um die die Straßen Berlins entlastet werden.

Ausblick

Der Palast der Republik musste für die Neugestaltung der historischen Mitte Berlins weichen. Hier soll nach Beschluss des Bundestages das Humboldt-Forum entstehen – ein Mehrzweckgebäude mit den barocken Fassaden des ehemaligen Stadtschlösses. Als möglicher Baubeginn wurde durch Bundesbauminister Wolfgang Tiefensee 2012 genannt, da die Finanzierung für das 800 Mio. € teure neuzeitliche Schlossprojekt noch nicht gesichert ist. *Ulrike Dömeland* □

Siemens Gasturbinen von Berlin in die Welt

Am 6. Februar wurde im Westhafen in Berlin die 500. Gasturbine des Berliner Turbinenwerkes von Siemens verladen. Bestimmt ist die Jubiläumsturbine für das Gas- und Dampfturbinen-Kraftwerk Knapsack bei Köln-Hürth. Die Zeremonie wurde von den 2000 Mitarbeitern des Werkes im Beisein des Bundesministers für Wirtschaft und Technologie, Michael Glos verfolgt. Klaus Voges, Vorsitzender des Bereichsvorstandes von Siemens Power Generation erläuterte das Erfolgsrezept seines Unternehmens: „500 Gasturbinen kann man nur liefern, wenn man auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig ist. Trotz rauer werdendem Wettbewerbsklima konnte unser Berliner Turbinenwerk seine Produktivität in den vergangenen Jahren kontinuierlich steigern. Nur so sind auf Dauer sichere Arbeitsplätze zu schaffen“. Bei einem Exportanteil von über 90% wird von Berlin aus in alle Kontinente geliefert. Um die internationale Führungsposition weiter halten zu können, muss das Berliner Werk den anderen technologisch immer einen Schritt voraus sein: Daher wird die größte und leistungsstärkste Gasturbine der Welt demnächst auch aus Berlin kommen. Ihre Leistung reicht aus, um die Bevölkerung einer Stadt wie Hamburg mit Strom zu versorgen.

Ein bedeutender Standortvorteil des Siemens-Werkes in Berlin ist der nahe Wasserstraßenanschluss im BEHALA Westhafen mit einem leistungsfähigen Schwergutkran. Den Transport der Jubiläumsgasturbine realisierte die Deutsche Binnenreederei AG, mit der seit über 10 Jahren

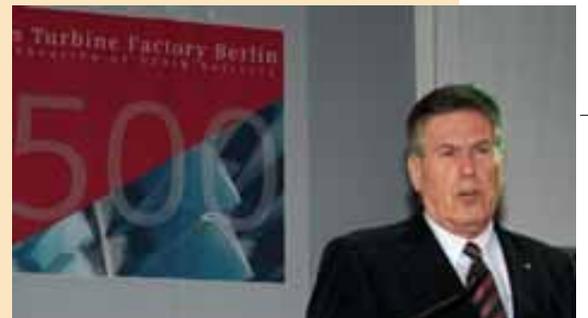


Umschlag einer Siemens-Gasturbine im Berliner Westhafen *Bilder: Teßmann*



Jubiläumsgasturbine in der Montagehalle des Berliner Siemenswerkes *Bild: Siemens AG*

vertragliche Beziehungen für den Binnenschifftransport bestehen. In dieser Zeit hat die DBR etwa 380 Turbinen mit Gewichten zwischen 160 und 310 t transportiert. 40% der Turbinen wurden über Hamburg, 25% über Rotterdam/Antwerpen und 15% über Bremen/Bremerhaven auf Seeschiffe verladen, der Rest ging zu Binnenstationen. Die



Bundeswirtschafts und Technologieminister Michael Glos gratulierte persönlich zum Markterfolg der Siemens Kraftwerkstechnologie aus Berlin

BEHALA hat durch die Kapazitätserweiterung der Schwergut-Umschlagsanlage im Westhafen sichergestellt, dass der Standortvorteil der Gasturbinenherstellung in Berlin erhalten bleibt. Der Schwerlastkran wurde 1995 von 250 t auf 350 t Tragfähigkeit aufgerüstet. Seit 1999 sind nach dem Bau einer Schwerlastplatte Umschlagsgewichte bis 500 t im Tandembetrieb mit mobilen Kränen möglich. Das Nadelöhr für die Logistik der von Siemens geplanten neuen Turbinengeneration mit über 400 t Gewicht ist die Putlitzbrücke in Berlin mit einer Lastgrenze von 340 t, die auf dem Weg zum Westhafen befahren werden muss. Um dem Rechnung zu tragen, baut die BEHALA im Westhafen eine Halle von 2000 m² Fläche mit 9 Turbinenplätzen für Montage und Zwischenlagerung, die ab 1. Oktober an Siemens vermietet wird.

Dr. Günter Teßmann □

TITELTHEMA: TRANSPORT UND
UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE,
OSTSEE UND ODER

Neue Schiffstypen des Werft- und Servicezentrums Mittelrhein GmbH für Berlin

Dreifachtaufe bei Riedel

Knapp ein Jahr nach der Taufe des neuen Fahrgastschiffes „Spree-Diamant“ hat die Reederei Riedel in Berlin am 12. April gleich drei neue Wasserfahrzeuge in Dienst gestellt. Entworfen und gebaut wurden die neuartigen Cafe- und Cabrio-Schiffe beim Werft- und Servicezentrum Mittelrhein GmbH (WSM) in Remagen.

Die Werft am Rhein bringt mit den Cabrio-Schiffen einen ganz neuen Aspekt in den Wassertourismus: Cabrio-Feeling nun auch auf dem Wasser. Der neue Schiffstyp kann kostengünstig große Personenzahlen befördern und ist aufgrund seiner flachen Bauweise in der Lage, niedrige Brückendurchfahrten problemlos zu passieren. Dank seines neuartigen Dachfenster-Systems ist er bestens geeignet für innerstädtische Rundfahrten auf den Wasserstraßen Berlins aber auch anderer Städte am Wasser. Bei den drei neuen Schiffen lassen sich bei schönem Wetter sowohl das Dach als auch die Seiten-Fensterelemente auf einer Länge von 12,00 m vollständig öffnen – das gibt den Fahrgästen das wunderbare Gefühl, auf dem Freideck zu sitzen. In die Stahl-Dachkonstruktion wurde ein Dachschiebesystem mit Flügelrahmen aus wärmedämmten Aluminiumprofilen eingebaut. Jedes der beiden Dachelemente lässt sich über Spindelemente zu zwei Dritteln öffnen. Die Dachelemente haben eine Sicherheits-Verglasung. Vor Sonneneinstrahlung und zu großer Hitzeeinwirkung schützt eine fernbedienbare Außenbeschattungsanlage

mit einer durchsichtigen Teflonbeschichtung. So können sich die Fahrgäste bei jeder Wetterlage und angenehmen Temperaturverhältnissen auf einen ungetrübten Ausblick auf die Sehenswürdigkeiten am Ufer freuen. Die Bewirtung an Bord ist unkompliziert, da es nur eine Deckebene gibt.

Mit einer Gesamtlänge von 29,50 m und 7 m Breite sind die drei baugleichen Cabrio-Schiff-Neubauten neben den Fahrgastschiffen „KREUZBERG“, „SPREE DIAMANT“ und einem Cafe-Schiff der nun bereits sechste Neubau der Remagener Werft für die Reederei Riedel GmbH in Berlin seit 2003.

Am 12. April wurden zunächst zwei der von



Die neuen Cabrio-Schiffe der Reederei Riedel sind vom Design und dem Erlebniswert her neue Glanzpunkte der Berliner Fahrgastschiffahrt

Bild: WSM



Das fest in den Bug integrierte Steuerhaus lässt von der nautischen und technischen Einrichtung keine Wünsche offen



Die Anlegestelle der Reederei Riedel an der Hansabrücke in Berlin erstrahlt in neuem Glanz, vor Ort liegen das fest verankerte Café-Schiff Spree-Blick (rechts) und die beiden neuen Fahrgastschiffe Spreeblick 1 und 2 Bilder: Ricken

Riedel geordneten Cabrio-Schiffe, die SPREE-BLICK 1 und 2, in Dienst gestellt, die SPREE-BLICK 3 ist noch im Bau und wird im Sommer ausgeliefert. Das dritte Riedel Schiff war ein als Cafe-Schiff und Anleger genutztes Bootshaus, das auf den Namen SPREE-BLICK getauft wurde. Zu der dreifachen Schiffstaufe kamen zahlreiche prominente Gäste und Freunde der Reederei an die in neuem Glanz strahlende Anlegestelle „Hansabrücke“, darunter Dirk Lamprecht, Bezirksstadtrat des BZA Mitte und die beiden Moderatoren des Berliner Rundfunks 9114 Janet Lürding und Tom Westerholt. Lamprecht wünschte in seiner Ansprache den Brüdern Lutz und Stefan Freise, Geschäftsführer der Reederei Riedel, „nicht nur immer eine Hand breit Wasser unter dem Kiel, sondern vor allem zahlreiche zufriedene Kunden“. Das fest verankerte Café-Schiff SPREE-BLICK ist als komfortables schwimmendes Restaurant zugleich schwimmende Wartestation für die Fahrgäste und gern genutzter Erholungsort. Mit einer Gesamtlänge von 21,20 m und einer Breite von 4,70 m bietet der SPREE-BLICK neben der großzügigen und neuartigen Fensterkonstruktion seinen Gästen edles

Schiffsdaten „Spree-Blick I-III“

Länge:	29,50 m
Breite:	6,98 m
Seitenhöhe:	1,75 m
Tiefgang:	1,10 m
Passagiere:	120
Hauptantrieb:	VOLVO PENTA D 7A-TA
Leistung:	130 kW bei 1.900 1/min.
Propeller:	Schottel SRP 100
Bugstrahlruder:	Kalkman Beta 25 E, 18,5 kW
Generator:	Deutz BS4 M 1013
Leistung:	85 kW

Werft und Servicezentrum Mittelrhein GmbH

Neue Konzepte für die Zukunft ...

Bonner Straße 6
53424 Remagen
Tel.: 0 22 28 - 91 10 13
Fax: 0 22 28 - 91 10 15
www.werftzentrum-mittelrhein.com
info@werftzentrum-mittelrhein.com

G. PETERS DUISBURG

G. Peters GmbH & Co. KG
Schiffs- u. Innenausbau
Essenberger Straße 50
47059 Duisburg
Postfach 10 10 28
47010 Duisburg
Telefon: +49 (203) 31 03 73
+49 (203) 31 05 14
Telefax: +49 (203) 31 54 58
email: info@peters-du.com

Wir fertigen den Innenausbau für die SPREE-BLICK-Flotte.

Wir wünschen der Reederei Riedel allzeit gute Fahrt!



Edles Mobiliar und Rund-um-Service im Cafe Spree-Blick bieten wartenden Fahrgästen und Schiffsliebhabern einen Wohlfühlort an der Spree



Herzstücke jeder „Spreeblick“ ist der Volvo Penta D 7A-TA mit 130 KW bei 1.900 1/min. mit ZKR-Zulassung

Mobiliar. „Da das Café-Schiff mit das Erste ist, was einem an der Anlegestelle ins Auge sticht“, wurde es als erstes von den Radiomoderatoren Lürding und Westerholt getauft. Kaum war die Sektflasche zersprungen, ging es gleich weiter zur Taufe der Cabrio-Schiffe SPREEBLICK 1 und 2, die ebenfalls einen reichen Sektregen erhielten. Miroslaw Uzarewicz, Leiter der Technik, und Rainer Ritzdorf, Prokurist der WSM nahmen die Werftfahnen nieder, die von den beiden Schiffsführern durch Riedel-Fahnen ersetzt wurden. Mit einem Augenzwinkern – „jeder der einmal Schuhe kaufen war, weiß, dass er bei zwei paar Schuhen das Dritte günstiger erhält“ – gab Lutz Freise den im Sommer fertigen dritten Schiffsneubau SPREEBLICK 3 bekannt. Die anschließende Spreefahrt der beiden Fahrgastschiffe mit einem Tiefgang von 1,10m führte durch den neuen und alten Stadtkern von Berlin und machte ihren Namen alle Ehre. Den Härtestest hatten die beiden, 120 Personen fassenden, Schiffe bereits hinter sich, da sie innerhalb von 10 Tagen von Remagen rheinabwärts, über das stürmische IJsselmeer, den Dortmund-Emskanal und Mittellandkanal nach Berlin fuhren.



Großzügigkeit, Komfort und edles Design bestimmen das Ambiente der lichtdurchfluteten Panoramachiffe SPREEBLICK 1 und 2

www.STADTSCHLOSSEREL.de

Martin Peters
Handwerksmeister EWS
Telefon 0 26 42 – 6 40 88



Zu 2/3 lassen sich die Dach- und Seitenfensterelemente der 12m langen Glasfront öffnen

Das technische Konzept ist gut durchdacht und verbirgt einige Raffinessen. Alle Technikräume, wie Maschinen- und Generatorraum und Elektroverteilung sind durch begehbare Schotts voneinander getrennt. Der Volvo Penta D 7A-TA Hauptantrieb bringt seine 130 KW Leistung über einen Schottel Ruderpropeller vom Typ SRP 100 ins Wasser. Um bessere Manöviereigenschaften zu erzielen und ein geringes Gewicht zu halten, wurde anstelle eines 70-80 kg schweren Metallpropellers ein Kunststoffpropeller mit 25 kg Eigengewicht verwendet. Im feststehenden Fahrerhaus wurde eine hochmoderne Kommunikationsanlage integriert, die im fast störungsfreien Hochfrequenzbereich arbeitet und den Fahrgästen Stadtführungen in 8 Sprachen anbietet. „Die Berliner Stadtgeschichte soll vom Schiffskapitän in deutscher Sprache lebhaft erzählt werden, denn das ist persönlicher“, so Stefan Freise. Und der Kapitän der „Spreeblick 2“, Johannes Kruse, fügt begeistert hinzu „Wir tun eben alles, damit es unseren Gästen gut geht“. Na dann, allzeit gute Fahrt!

Stephanie Ricken/Dü ☐

High-Speed-Lösungen von KVH

<p>SATELLITE TELEVISION TRACVISION</p> <p>Sehen Sie die komplette Fußball-WM 2006 auf See!</p>	<p>SATELLITE COMMUNICATIONS TRACPHONE</p> <p>Sprache, Fax und Daten laufen über die komplette Serie der Fleet-Systeme!</p>
<p>HIGH-SPEED INTERNET TRACNET</p> <p>Surfen im Internet mit 10-fachen Speed zum halben Preis!</p>	



Das mobile High-Speed-Internetsystem TracNet™ 3.0 von KVH – die beste integrierte Internetlösung an Bord Ihres Schiffes!



TracNet™ 3.0 von KVH gewährleistet einen Zwei-Wege-Internetzugang beinahe in ganz Europa. Kombinieren Sie TracNet™ mit der TracVision® Satelliten-TV-Antenne und dem schnellen Uplink-Kanal der Tracphone® Immarset Fleet-

Anlagen von KVH und profitieren Sie von den hohen Download-Geschwindigkeiten von 500 Kbps. Das Meer genießen und immer up to date sein. Mit KVH.



2. Polderweg 18 · 26723 Emden
Tel. 0 49 21/80 08 88 · info@nordwest-funk.de
www.nordwest-funk.de



TITELTHEMA: TRANSPORT UND
UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE,
OSTSEE UND ODER

Mit E&M Schiffselektronik Duisburg GmbH sicher unterwegs

35 Jahre Engel & Meier

Engel & Meier, der Spezialist für Navigations- und Radartechnik in der Binnen- und Berufsschifffahrt besteht 2006 im fünfunddreißigsten Jahr – Grund genug, um Diplomingenieur Utz Uwe Borchert, Geschäftsführer der Firma mit Sitz in Berlin zu gratulieren, aber auch die Entwicklung des Unternehmens von West nach Ost nachzuzeichnen.

Gegründet wurde das Unternehmen 1971 durch die Herren Engel und Meier in St. Goar, in der Nähe der Loreley am Rhein. Mit der Geschäftsidee, Nachteile bestehender Produkte der Navigationstechnik zu überwinden, exaktere Kontrollabläufe zu gewährleisten, um eine größere Sicherheit im Manövrieren von Schiffen zu erzielen, trafen die Jung-

unternehmer ins Schwarze. Die wachsende Nachfrage zeigte, dass man mit dem Geschäftskonzept auf dem richtigen Weg war. Umfassende Produktlinien entstanden, der notwendige Service dazu wurde aufgebaut und so entwickelte sich Engel & Meier zum Spezialisten in der Navigations- und Radartechnik.

Mit der Wende gab es in der Binnenschifffahrt im Osten Deutschlands neue Herausforderungen und Kunden und konsequenterweise verlagerten Engel & Meier im Jahr 1998 den Firmensitz nach Berlin. Im „Haus der Binnenschifffahrt“ auf der Halbinsel Alt-Stralau ging man daran, den Produktbereich der Schiffselektronik und das Serviceangebot zu erweitern. Der europaweite Verkauf der hauseigenen Produkte und die Erweiterung des Geschäftsfeldes im Wartungs- und Reparaturbereich sind in den Farben der Firmenflagge festgehalten. „Blau steht für den Service und Grün für den Bereich



Utz Uwe Borchert (r.) in der Engel & Meier Werkstatt in Berlin. Hier entstehen maßgeschneiderte Lösungen für innovative Navigations- und Kommunikationsanlagen an Bord Bild: Ricken

Produktion“, erklärt Utz Borchert stolz. Mit dem Abriss des ‚Blauen Bocks‘, wie das Berliner Binnenschifffahrtshaus im Volksmund hieß, erhielt E & M vor nun 6 Jahren im Gewerbepark in Berlin-Hellersdorf ein neues zu Hause. Auf den zwei Gebäudeetagen befinden sich die Werkstatt, das Planungsbüro und die Verwaltung der Firma.

Neben der schon traditionellen Planung, Lieferung, Installation und Inbetriebnahme von Navigations- und Nachrichtentechnik namhafter Hersteller wie Furuno Flussradaranlagen oder Radio Zeeland Navigations-equipment ist Engel & Meier heute im Bereich Schiffselektrik und -elektronik auf die Planung und Fertigung von Schaltanlagen und Steuerpulten sowie deren Installation, Prüfung und Abnahme spezialisiert. Hohe

Wittig
WITTIG GmbH

14.000 gute Gründe für eine Partnerschaft!

Neu!
Schiffsausrüstung
in Wien

Rhein:
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg
Tel.: 02 03/93 27 30
Fax: 02 03/93 27 3-66
info@wi-du.de

Donau:
SVZ-Wien
Handelskai 265
1020 Wien
Tel.: +43/1/72710-441
Fax: +43/1/72710-443
office@svzwien.at

www.wi-du.de

HOMA POMPENTECHNIK
SCHMUTZWASSERPUMPENSYSTEME

Diese Schmutzwasserpumpensysteme werden eingesetzt für das Pumpen von Toiletten-, Küchen- und Badewasser aus dem Schiff. Lieferbar als separates Pumpenset oder als komplette Einheit mit Edelstahl- oder Kunststoffschmutzwassertank mit professioneller Bedienung, inklusiv Nivoschaltern und Alarmlern. Die Pumpen werden in so genannter "trockener Aufstellung" an den Schmutzwassertank montiert, dadurch wird eine Verunreinigung der Pumpen ausgeschlossen.

TP 50
Lieferbar mit 230 und 400 Volt
freier Durchlass 50 – 65 mm
Kapazität von 41 – 57 m³/Std
Pumphöhe von 8 – 12,4 Mwk

Ausführung auf Edelstahltank:
TP 28
Lieferbar mit 230 und 400 Volt
freier Durchlass 30 mm
Kapazität von 26 m³/Std
Pumphöhe von 10 Mwk

**Schmutzwassereinheit
mit Schneidesystem**

Größere Kapazitäten und Produktdurchlässe auf Anfrage. Informieren Sie sich über technische Details und freiblebende Offerten und unser Lieferprogramm bei:

Vertrieb für Norddeutschland:
Schiffahrtsgroßhandel H. Lohmann
Zeppelinstraße 3-6 · 49733 Haren (Ems)
Tel. 0 59 32 / 73 47-0, Fax 0 59 32 / 73 47 30

HOMA POMPEN B.V.
Technikweg 16 Telefon: 0031-0-183-622212 Internet: www.homapompen.nl
NL-4207 HD Gorinchem Telefax: 0031-0-183-620193 E-Mail: info@homapompen.nl

Qualitätsansprüche und innovative, auf den Kundenbedarf maßgeschneiderte Lösungen sichern damals wie heute den Markterfolg des Unternehmens. Neben dem Vertrieb und Einbau von computergestützten Kartensystemen der Firma Tresco und von Radartechnik der Firma Furuno, wird das Karten- und Navigationssystem der Radarpilot 720 eingebaut.

Besondere Herausforderungen bietet immer wieder die Fahrgastschiffahrt ob in Berlin oder anderswo, die den wachsenden Ansprüchen der Kundschaft mit immer neuen Lösungen im Elektronik- und Kommunikationsbereich begegnet. Hier kann E&M seine Erfahrungen und sein Können ständig neu unter Beweis stellen. Namhafte Berliner Fahrgastreedereien zählen zur Stammkundschaft: Ob die Reederei Bruno Winkler, die Berliner Wassertaxis oder die Reederei Kipp, für die E&M im Jahr 2003 einen Neubau ausstattete. Von der Navigations- und Kommunikationstechnik, über die Musik- und Beschallungsanlage bis zur Vollfunktion in Bar, Küche und WC. Für die Wasserschiffahrtsämter Meppen und Dresden wurden kürzlich zwei Hydraulik-Schwimmbagger mit neuester Navigations- und Kartentechnik aus-

Engel & Meier sorgte für die Installation von Elektrik und Elektronik auf dem Schwimmbagger TORGAU, der am 4. April 2006 auf der Genthiner SET Werft getauft wurde. Vom Manövrierstand im Fahrerhaus können u.a. die Stelzen zum Arretieren des Baggers auf dem Flussgrund bedient werden.

Bild: Tausche



gestattet. Selbst die Anfertigung und der Einbau von Brücken- und Steuerpulten und von gesamten Brückensystemen sind für die Spezialisten kein Problem. „Lieber alles aus einer Hand und passgenau, das spart auch später beim Service Zeit und Geld“, weiß Utz Borchert.

„Schiffe sind nun einmal mobil und so können wir nicht von einem Ort aus arbeiten und erwarten, dass man vor unsere Tür gefahren kommt. Nur durch hohe Präzision und verlässliche Logistik kann die Qualität im Service und in der Produktion garantiert werden“, so Borchert. Servicestellen gibt es heute in Mannheim, Duisburg, Hamburg und in Magdeburg. Das 8-Mann/Frau starke Team ist in ganz Deutschland und angrenzenden Was-

serstraßen, von den Werften der Nord- und Ostsee bis zum Bodensee, als Lieferant und Servicefirma für Reedereien, Behörden und tätig. Das Produkt- und Leistungsangebot erstreckt sich von der Lieferung und dem Einbau einzelner Komponenten, wie Pilotanlagen und modernen Radargeräten, über den Pult- und Schaltanlagenbau einschließlich Stromversorgung, den Einbau von Beleuchtungs- und Beschallungstechnik bis hin zu Gesamtlösungen für den Schiffsneu- und Umbau. „Full-Service ist bei uns selbstverständlich“, meint Utz Uwe Borchert abschließend. 35 Jahre erfolgreiche Geschäftstätigkeit in einem wettbewerbsintensiven Markt sprechen für sich.

Stephanie Ricken/Dü □



promarin bringt Sie vorwärts
promarin bringt Sie vorwärts

Qualität der Extraklasse!

Mit promarin Propellern und Wellen, mit Reintjes Getrieben und van de Giessen Düsen.

REINTJES
Schiffsgetriebe ab 200KW;
„Sicherheit auch bei schwerstem Einsatz.“



VAN DE GIESSEN
STRAHLENDREIZENNOZZELER

Hochleistungsdüsen zwischen 60 cm und 6 m.



Für Qualität und Service!

Düsen

Propeller

Wellenanlagen

Getriebe



Rufen Sie uns an:

promarin
propeller und marinetechnik gmbh
Siemensstraße 33 • 50374 Erftstadt
tel. 0 22 35 / 79 93 0
fax 0 22 35 / 79 93 33
www.promarin.de • info@promarin.de

Stadtwerke Münster GmbH

**Strom, Gas, Wasser, Fernwärme, Nahverkehr
und Stadthafen**

Wir bieten unseren Geschäftskunden

innovatives Transportmanagement,
transnationale Straßen- und Schienenanbindungen
direkt ans Ruhrgebiet,
zentrale Standortvorteile zwischen Rhein und Ruhr,
Gebäude und Gewerbeflächen
sowie Service rundum.

Die Ansiedlung von Gastronomie, Multiplex-Kino,
Galerien, Theater und Fitnessstudios sichert zudem
- mit dem hohen Freizeitwert - ein optimales
Arbeits- und Betriebsstättenumfeld.

Stadtwerke Münster

Ihr Ansprechpartner:

Bernhard Recker

Telefon: 0251 / 694-3970

Telefax: 0251 / 694-3971

e-Mail: b.recker@stadtwerke-muenster.de

Stadtwerke Münster GmbH, Hafenplatz 1, 48155 Münster / Westf.
Straßenanbindungen: A1, A43, B51, B54, B64 u. B219
Gleisanschluss direkt an Bahnhof Münster Hbf.

**SCHIFFFAHRT HAFEN
BAHN UND TECHNIK**
MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK

43

3 / 2006

TITELTHEMA: TRANSPORT UND
UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE,
OSTSEE UND ODER

SET liefert zwei Schwimmbagger für WSA's an Elbe und Ems

SB TORGAU und EMS aus Genthin

Der Schwimmbagger TORGAU für das Wasser- und Schiffsamt Dresden wurde am 4. April auf der Genthiner SET Werft getauft. Auch ein zweiter Schwimmbagger namens EMS für das WSA Meppen ist inzwischen fertig.



Ein LIEBHERR 944 Bagger mit langem Ausleger und verschiedenen Anbaugeräten, die über Schnellverschlüsse zu montieren sind, sorgt für hohe Leistungsparameter des Gesamtgerätes

Zur Zeit der Taufe des SB TORGAU war der Raum Dresden vom jüngsten Elbe-Hochwasser betroffen. Deshalb konnte der Leiter des WSA Dresden nicht mit vor Ort sein und wurde hier durch Wolfgang Schwehla, Sachbereichsleiter Bau/Unterhaltung, vertreten. Schwehla betonte – untermauert durch die aktuelle Situation – wie dringend dieser moderne Schwimmbagger für den Einsatz an der Oberelbe gebraucht werde, um die Schäden zu beseitigen. „Schon vor dem Hochwasser waren 45% der Bauwerke desolat“. Das Hochwasser bringe jetzt viel Material, auch aus den Nebenflüssen mit, das beseitigt werden muss. „Der neue Schwimmbagger kommt genau richtig in die heiße Phase!“ Rund 300 km Wasserläufe in vier Außenbezirken, von der Landesgrenze

bis zur Saalemündung, sind durch das WSA zu betreuen, Heimathafen für den Schwimmbagger wird Torgau sein. Schwehla ist nach einer ersten Probefahrt auf Brandenburger Gewässern sehr zufrieden mit dem Wasserfahrzeug: „Es läuft sehr leise, ist sehr wenig, kann durch Stelzen, die vom Fahrerhaus zu bedienen sind, festgemacht werden, und hat einen geringen Tiefgang von nur 90 cm, so dass es selbst dort noch eingesetzt werden kann, wo es eng wird für die Schifffahrt“. SB TORGAU soll für Arbeiten eingesetzt werden, die nicht an Unternehmen vergeben werden, erklärte Schwehla. Mit der Neuanschaffung könne nun ein alter Eimerkettenbagger ausgedient werden.

Der Vertrag für den Bau des SB TORGAU war am 29. November 2004 unterzeichnet



SB TORGAU erwies sich bei der Probefahrt als wendiges Wasserfahrzeug mit niedrigem Geräuschpegel



Am Heck sind gut die beiden Schottelantriebe mit darüber stehenden Motorenhäusern zu sehen
Bild: Tausche

worden, berichtete Wilfried Reck, Geschäftsführer der Schiffbau- und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde mbH & Co. KG (SET). Kiellegung war am 20. Februar 2005. Das erste Mal zu Wasser gelassen wurde das Schiff am 6. März 2006. „Die Bauphase von rund zwölf Monaten erscheint auf den ersten Blick recht viel, aber es waren während des Baus eine Reihe technischer Details zu klären“, sagte er. Weiterhin erläuterte Reck, dass es das Prinzip bei SET sei, möglichst lange innerhalb der Halle zu bauen, um Witterungseinflüsse auf das Material zu minimieren. Der Schwimmbagger sei modern und anspruchsvoll, nach neuesten schiffbaulichen Erkenntnissen gestaltet und verfüge über eine Technik, die höchsten Ansprüchen genügt. „Wir sind stolz auf diese Leistung, die aber nur möglich war durch das Zusammenwirken aller am Bau Beteiligten.“ Die beiden Schwimmbagger waren EU-weit ausgeschrieben, erinnerte Benno Lenkeit von der Bundesanstalt für Wasserbau. Die Besonderheit sei die Vergabe dieser Aufträge im Paket. Auch für die Schifffahrtsverwaltung sei die Zeit sehr knapp gewesen, da das Geld erst kurzfristig bewilligt wurde.

Sigrun Tausche/Dü □



Engel & Meier

SCHIFFSELEKTRONIK DUISBURG GMBH

Schiffselektrik • Elektronik • Projektierung • Installation • Service

Haupt Händler

Kombipilot
SIGMA 500

NEU!

TRESKO-Karten
Berlin+Umgebung

BERLIN
Döbelner Straße 4b
12627 Berlin
Tel. + 49 (0) 30/2 94 54 45
Fax + 49 (0) 30/2 94 54 46
E-Mail: info@em-engelmeier.de



RADIO ZEELAND

Tel. + 49 (0) 2 03/ 8 26 89
Fax + 49 (0) 2 03/ 8 33 76
www.em-engelmeier.de

Schiffsdaten SB TORGAU

Länge:	35,00 m
Breite:	9,50 m
Seitenhöhe:	1,90 m
Tiefgang beladen:	0,90 m
Hauptantrieb:	2 MAN 6-Zyl. D 2866 LXE 40
Leistung:	2 x 279 kW bei 1800 U/Min
Propeller:	2 Schottel Ruderpropeller Typ SRP 170 Ø 90 cm
Geschwindigkeit:	max. 16,6 km/h
Bagger:	LIEBHERR 944
Leistungsgewicht:	40 t

70 Jahre Fahrgastschifffahrt in Berlin mit Familientradition

Reederei Bruno Winkler

Die Marktstruktur in der Fahrgastschifffahrt hatte sich in Berlin nach der Wiedervereinigung Anfang der 90iger Jahre grundlegend verändert. Das Motto hieß nicht mehr „Raus aus der Stadt ins Grüne mit der Ausflugschifffahrt“, sondern „Auf City-Tour durch das historische und moderne Berlin“.

Die Reederei Bruno Winkler hatte sich darauf sehr schnell eingestellt und 1994 zwei ihrer drei „Havelschiffe“ verkauft, weil diese mit einem Aufbau von über 4,30 m Höhe nicht spreetauglich waren und deshalb im Stadtverkehr nicht eingesetzt werden konnten. Heute fahren die modernen Schiffe der Reederei Bruno Winkler 2 City-Touren und ein Schiff mit der einstündigen historischen Stadtfahrt durch Berlin.

Das Flugschiff ist die FORTUNA, die auf der Lux-Werft in Mondorf bei Bonn gebaut und 2005 in Dienst gestellt wurde. Zusammen mit den ebenfalls von der Lux-Werft stammenden Schiffen SPREEKRONE (1994) und CHARLOTTENBURG (1997) verfügt die Reederei über einen modernen Schiffspark, der in der Qualität gegenüber den Wettbewerbern keinen Vergleich scheuen muss. Ergänzt durch das Havelschiff HANSEATIC bietet die Reederei Winkler mit vier Schiffen ein hochwertiges Leistungsangebot mit einer Gesamtplatzkapazität von etwa 1000 Plätzen auf dem Oberdeck und etwa gleich vielen Innenplätzen.

Geführt wird das Familienunternehmen Reederei Bruno Winkler von dem heute 78-jährigen Bruno Winkler, der im Jahre 1964 vom Vater das gleichnamige Reederei-Unternehmen übernommen hatte, in dem er

bereits 1950 als Schiffsführer tätig war. Heute führt er es gemeinsam mit seiner Tochter Antje. Die Familientradition geht bis auf das Jahr 1926 zurück. Der Ursprung war die kleine Schiffswerft in Rüdersdorf bei Berlin, die von diesem Jahr an Fahrgastschiffe für die Berliner Gewässer baute. Seitdem hat das Familienunternehmen eine wechselvolle Geschichte hinter sich. Zu Beginn des 2. Weltkrieges im Jahre 1939 wurde das letzte auf der Werft gebaute Schiff dem Auftraggeber, der Fa. Müller in Erkner, übergeben. Es kam allerdings während des Krieges nicht mehr zum Einsatz und wurde 1945 als Teil der Reparationsleistungen nach Russland verbracht.

Neben dem Werftbetrieb wurde von den Gebr. Winkler Fahrgastschifffahrt betrieben. Schon vor dem 2. Weltkrieg war es in Berlin unter den harten Konkurrenzbedingungen in der Branche schwierig, eine attraktive Anlegestelle zu finden. Von der Anlegestelle am Spittelmarkt fahren seit 1935, d. h. seit mehr als 70 Jahren, unter der Flagge der Gebr. Winkler auf den Berliner Gewässern die drei 35 m langen und 5,10 m breiten Schiffe „Europa“, „Deutschland“ und „Germania“. Sie standen im harten Wettbewerb vor allem mit den Schiffen der an der Jannowitzbrücke beheimateten größeren Reedereien Nobeling und Stern und Kreis. 1953 ging Bruno Winkler mit einem Schiff in den Westteil der Stadt. 1965 wurde das neue Schiff „Vaterland“ in Dienst gestellt. Dem folgte die 1987 auf der Lux-Werft in Mondorf bei Bonn gebaute „Europa“, die jedoch bereits 1994 wegen der notwendigen Anpassung an die neuen Marktstrukturen in Berlin wieder verkauft wurde.

Das Schiff HANSEATIC, das heute bei der Reederei Bruno Winkler von Tegel auf den Havelseen von Berlin bis nach Potsdam und



Bruno Winkler mit Wilfried Wildeboer(r.) an der Anlegestelle Schlossbrücke in Berlin

Bild: Teßmann

Stadt Brandenburg fährt, sowie die drei Schiffe, die auf den City-Touren in der Innenstadt in Berlin von der Schlossbrücke in Charlottenburg starten, stellen vor allem für die nach Berlin kommenden Touristen ein attraktives Freizeit- und Besuchsangebot dar. Der Berlin-Tourismus boomt ungebrochen. Waren 1996 noch 3,3 Mio. Gäste in der Hauptstadt, so waren es 2004 schon 5,9 Mio., die die Stadt mit durchschnittlich 2,2 Übernachtungen besuchten. Das bedeutet eine Steigerung um 180%. In Berlin und Brandenburg waren es im Jahre 2004 zusammen 9,0 Mio. Besucher, davon kamen 1,8 Mio. aus dem Ausland. Und die Prognosen sagen auch für die nächsten Jahre Wachstumsraten von 5 – 10% voraus. Dazu kommen Events in der Hauptstadt wie in diesem Jahr die Fußballweltmeisterschaft, für deren Besucher die Fahrgastschifffahrt in Berlin ein besonderer Anziehungspunkt ist. Die Reederei Bruno Winkler ist für diese Entwicklung im Tourismusmarkt gut aufgestellt.

Dr. Günter Teßmann □

Wilfried Wildeboer wechselte zur Reederei Bruno Winkler

Seit Anfang dieses Jahres verstärkt Wilfried Wildeboer (62) das Management der Reederei Bruno Winkler in Berlin. Er ist im Dezember 2005 bei der Stern und Kreisschiffahrt GmbH ausgeschie-



Wilfried Wildeboer

Bild: Teßmann

den. Dort war er zuletzt Prokurist und hatte als Geschäftsführer die Stern und Kreis Gastronomie und Service GmbH geleitet. Die Erfahrungen, die Wildeboer in fast 15 Jahren bei der Stern und Kreisschiffahrt auf dem Berlin-Brandenburger Markt der Fahrgastschifffahrt gesammelt hat, bringt er nun als wertvolles Know-how in sein neues Betätigungsfeld ein.

Günter Teßmann □



Fahrgastschiff „Fortuna“ der Reederei Bruno Winkler auf Citytour in Berlin

Bild: Winkler

TITELTHEMA: TRANSPORT UND UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE, OSTSEE UND ODER

Anlieferung des neuen Portalkrans von Kranbau Köthen im Hansehafen Magdeburg
Bild: Hafen Magdeburg

Fachwerkportalkran für Magedburg ausgeliefert:

Kranbau Köthen gut ausgelastet

Als Systemanbieter von Krananlagen bietet Kranbau Köthen neben der Konstruktion, Fertigung und Montage unterschiedlichster Brücken-, Portal- und Drehkrane auch den Umbau und Service für eigene und fremde Produkte an. Das mehr als 70 Jahre alte Unternehmen profitiert derzeit vom Boom in der Stahlindustrie und Containerlogistik und ist für die nächsten Jahre gut ausgelastet.

Anfang März wurde mit Hochdruck in der Fertigung am Containerportalkran für den Magdeburger Hafen gebaut. Er verfügt über eine Nennlast von 410 kN, einer Spurweite von 50 m und 2 Kragarmen, wobei landseitig 18 m nutzbar und wasserseitig 25 m nutzbar sind.



Endfertigung des Portalkrans für den Hafen Magdeburg
Bild: Dünner

Der Portalkran ist Herzstück des neuen Hansehafens in Magdeburg. Ende April wurde der Kran über den Hafen Aken per Binnenschiff nach Magdeburg transportiert und befindet sich derzeit in der Endmontage.

Während bis vor einem Jahr die Produkte der Köthener vornehmlich über die Straße zum endgültigen Standort transportiert wurden, werden inzwischen die Vorteile der Binnenschiffsverladung stärker genutzt. So ermöglicht dieser Verkehrsträger die Fertigung einzelner Teile in größeren Abmessungen und höheren Stückgewichten, was insbesondere bei längeren Transportstrecken zu deutlich günstigeren Transportkosten und zur Ersparnis von Montagekosten führt. Die 15 km kurze Entfernung zum Hafen Aken bietet hierfür gute Voraussetzungen, denn Großkolli von 50 m Länge und 7 m Breite können problemlos über die Straße den Hafen erreichen. Der dort vorhandene Schwergutkran, gelegentlich ergänzt um einen Mobilkran, ermöglicht den Umschlag auch schwerster Stückgewichte.

Traditionell hat Kranbau Köthen weltweit einen guten Ruf bei der Fertigung von schweren Brückenkranen für die Stahlindustrie. Ob Gieskrane, Chargierkrane, Hochofenkrane oder Krane für den Transport von Coils, Schmiedestücken und Schrott – Kranbau Köthen profitiert derzeit vom weltweiten Stahlboom, der noch vor kurzer Zeit nicht erwartete Investitionen in die teilweise jahrzehntealten Anlagen nach sich zieht. So konnte Anfang des

Jahres ein Auftrag zur Lieferung von acht Chargierkranen für italienische Stahlwerke hereingenommen werden, deren Fertigung die Auslastung des Werkes für die nächsten zwei Jahre absichert. Die 450-500 t hebenden Spezialkrane kosten je Stück 6 bis 8 Mio. € und werden per Schiff den Bestimmungs-



Ende Dezember 2005 wurde das Hoyer Kombiterminal in Schkopau mit Köthener Umschlagtechnik ausgerüstet
Bild: Kranbau Köthen

ort erreichen. In der Woche nach Ostern wurde der erste 450-t-Chargierkran über den Hafen Aken verladen.

Aber auch von der wachsenden Nachfrage nach Portalkranen profitiert die Köthener Kranschmiede: Neben der Lieferung für den Magdeburger Hafen konnte Ende Dezember 2005 das Hoyer Kombiterminal in Schkopau mit Köthener Umschlagtechnik ausgerüstet werden. Der Zweiträger-Vollwand-Portalkran mit Drehlaufkatze und Kombi-Spreader an pendelarm eingescherter Traverse wird zum Umschlag von Containern und Wechselbehältern von der Straße auf die Schiene genutzt. Auch die zwei im vergangenen Jahr

		
Hafenbetrieb Aken GmbH Bismarckplatz 6a Tel: +4 93 49 09/895-0 Fax: +4 93 49 09/895-14 www.hafen-aken.de email: info@hafen-aken.de		
		
Containerterminal: Binnenschiff/Schiene/Straße Liniendienste: • Schiff Hamburg 3x wöchentlich • Bahn Bremerhaven regelmäßig • Containerdepot	Service: • Handling • Reinigung • Reparatur • Packing • Gefahrgutbereich • LKW Vor- und Nachläufe • Spedition	Schwergutterminal: Schiff/Schiene/Straße • Stationäre Krantechnik bis 270t • kombinierter Umschlag bis 600 t

WIR SUCHEN Schiffsführer mit Rhein-, Radarpatent, ADNR-Bescheinigung

Für unsere Aktivitäten im Bereich der Tankschifffahrt

Wir sind ein in Luxemburg ansässiges Unternehmen und bieten Ihnen tarifgerechte Entlohnung zu luxemburger Konditionen und eine attraktive Freizeitgestaltung

INTERESSIERT ?

Navilu Schiffahrt S.à r.l.
74, route de Luxembourg
L-6633 Wasserbillig

Tel.: 00 352 / 26 71 40 20 Herr Ralph van Beck
Tel.: 00 49 (0) 172 / 5 70 51 78 Herr Martin Deymann



Verladung einer Kranbrücke im Hafen Aken

Bild: Hafen Aken

an die Luxemburger PROFILARBED ausgelieferten Portalkrane haben ihre Bewährungsprobe bestanden. Sie sind auf einem Lagerplatz zum Güterumschlag eingesetzt. Weitere Anlagen dieser Art sind im Auftragsbestand.

Die erfreuliche Aufwärtsentwicklung in den wesentlichen Absatzmärkten hat auch Auswirkungen auf das Unternehmen Kranbau Köthen selbst. So wurde der Personalbestand durch die Schaffung neuer Arbeits- und Ausbildungsplätze auf 210 Mitarbeiter und 15 Lehrlinge aufgestockt, zur Abdeckung von Spitzen werden 40 Leiharbeiter beschäftigt. Aber auch mittelständische Stahlbau-Unternehmen in der Region profitieren vom Auftragsboom, da sie in die Fertigung von Komponenten einbezogen werden. Nachdem bisherige Investitionsschwerpunkte die Modernisierung der Maschinen und Fertigungsanlagen waren, wird in diesem Jahr in die Modernisierung der Gebäude investiert. Nach dem Bau einer neuen Trafostation und einer neuen Elektroabteilung wird ein bislang ungenutzter Anbau an die Fabrikhalle zum neuen Konstruktions- und Verwaltungsgebäude umgebaut. Neben der Schaffung moderner Büroanlagen und neuer Sozialräume bringt dies künftig kürzere Wege zwischen Fertigung und Konstruktion und damit effizientere Arbeitsabläufe.

Geschäftsführer Dipl.-Ing. Klaus Müller sieht das Reservepotenzial von Facharbeitern, die früher im Unternehmen beschäftigt waren, mittlerweile als erschöpft an, da viele jüngere Kräfte in den Westen abgewandert sind: „Die Rekrutierung fachlich qualifizierter, leistungsbereiter Mitarbeiter, insbesondere für Leitungsfunktionen, ist mittlerweile zu einem echten Wachstumshemmnis geworden. Daher setzen wir auf eigene Ausbildungs- und Weiterbildungsanstrengungen auch im Verbund der Unternehmensgruppe Georgsmarienhütte“. Auch insofern sieht Müller Kranbau Köthen mit qualitativ hochwertigen Produkten und qualifiziertem Fertigungs- und Servicepersonal für die Marktherausforderungen der Zukunft gut gerüstet: „Wir gehen davon aus, dass sich die Nachfrage in unseren Marktschwerpunkten Grundstoffindustrie und Containerlogistik für einige Zeit stabil entwickeln wird – eine gute Basis für unser Produktionsprogramm und Serviceangebot“.

Hans-Wilhelm Dünner □

Hochbetrieb im Binnenhafen Aken

So positiv, wie das Jahr 2005 abgeschlossen wurde, setzt sich der Schwer- und Projektladungsverkehr via Hafen Aken im Jahr 2006 fort. Mitte Februar wurden an einem Tag gleichzeitig vier Schwergutprojekte realisiert. Hochmoderne



Krane der Kranbau Köthen GmbH gehen per Schiff nach Dillingen und Ijmuiden, Transformatoren nach Rotterdam bestimmt für Indien und Kesselanlagen nach Hamburg und Übersee. Die modernisierte stationäre Umschlagtechnik des Hafens mit der höchsten Tragkraft an der Elbe sowie die Infrastruktur des Schwergutterinals sind für die zahlreichen Kunden in Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen zugeschnitten. Der Bedarf wächst und der Hafen zieht Ladung. Großvolumige und schwere Kollis werden über die Elbe und Kanäle zu den Nordseehäfen transportiert.

Klaus Schröter □

Nutzen Sie unsere Erfahrung in der Schüttgut-Umschlagtechnik



Schüttgut-Umschlagsilos



Schüttgut-Verladesilos
SIT-Verladesilos sind der zentrale Punkt beim Schüttgutumschlag vom Schiff auf LKWs oder andere Fahrzeuge. Die leicht und einfach versetzbaren Silos (z.B. mit vorhandenem Greiferkran)



Staub-Abscheidesilos

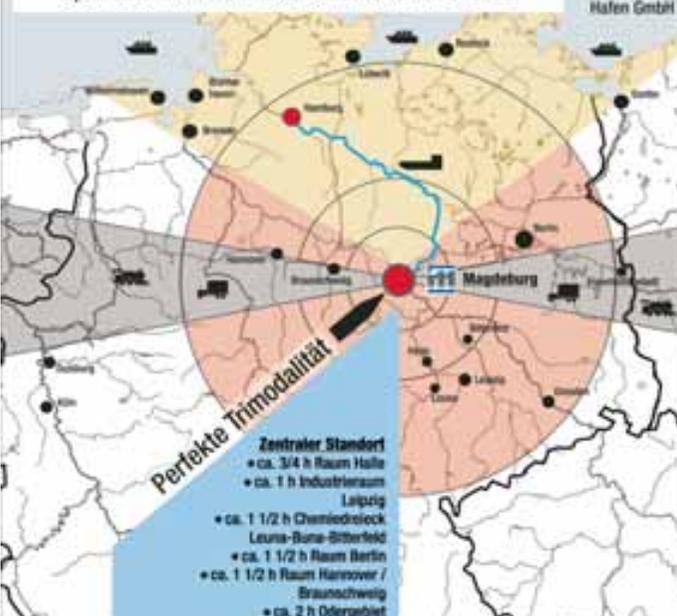
können auf jedem befestigten Untergrund aufgestellt werden. Bei SIT-Staub-Abscheidesilos wird durch ein DGM-geschütztes Unterdrucksystem der Umschlag stark staubender Schüttgüter jetzt auch ohne größere Umweltbelastung möglich.

SILOBAU-THORWESTEN GmbH · D-59 269 Beckum
Daimlierring 39 · Telefon 02521/9333-0 · Fax 02521/9333-33
www.thorwesten.com · sit@thorwesten.com

Logistikkompetenz in Sachsen Anhalt

Magdeburger Hafen GmbH

optimale Hinterland-Drehscheibe für Seehäfen




Perfekte Trimodalität

- Zentraler Standort
- ca. 3/4 h Raum Halle
- ca. 1 h Industrieraum Leipzig
- ca. 1 1/2 h Chemiedreieck Leuna-Buna-Bitterfeld
- ca. 1 1/2 h Raum Berlin
- ca. 1 1/2 h Raum Hannover / Braunschweig
- ca. 2 h Odegebiet
- ca. 2 1/2 h Dresden

Magdeburger Hafen GmbH
Saalestrasse 20
39126 Magdeburg
Tel.: 0049 391 / 5939-0
Fax: 0049 391 / 5939 230
Internet: www.magdeburg-hafen.de
e-mail: logistik@magdeburg-hafen.de

TITELTHEMA: TRANSPORT UND
UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE,
OSTSEE UND ODER

Elbehafen am Wasserstraßenkreuz auf dem Weg zum Logistiker

Magdeburg – Hub im Herzen Deutschlands

Im Geschäftsjahr 2005 sind in den Magdeburger Häfen insgesamt 2,91 Mio. t umgeschlagen worden, was einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 15,3% entspricht.

Auch mit den anderen jetzt veröffentlichten Unternehmensdaten erreicht der Hinterlandhub an Elbe und Mittellandkanal ein Spitzenergebnis unter den Fluss- und Kanalhäfen in Deutschland.

Der Eigenanteil der Magdeburger Hafen GmbH an dieser Umschlagsleistung betrug 693.854 t (+ 38,0%). Die Hafenbahn transportierte 919.700 t Güter und damit 29,5% mehr als im Vorjahr. Der Umsatz lag mit 6.28 Mio. € um 30,6% über dem Vorjahreswert und um 13,9% über Plan. Neben den Erlösen aus Umschlagsleistungen (+49,9%) ist dieser Anstieg insbesondere auch auf den erfolgreichen Ausbau logistischer Dienstleistungen zurückzuführen. Diese verzeichneten gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 47,1%. Auf Grund der in 2004 und 2005 vorgenommenen innerbetrieblichen Umstrukturierungsmaßnahmen konnte ein Rationalisierungspotenzial von über 600.000 € erschlossen werden, so dass das vorläufige Betriebsergebnis 2005 um 200.000 € besser ausgefallen ist als geplant und um 167.000 € besser als das Vorjahresergebnis. Durch diese Ergebnisverbesserung ist es der Magdeburger Hafen GmbH gelungen, den Wegfall des Betriebskostenzuschusses des ausgeschie-



Der Geschäftsführer der Magdeburger Hafen GmbH, Karl-Heinz Ehrhardt hat mit beeindruckenden Zahlen den ‚turn around‘ des Hafenlogistik am Wasserstraßenkreuz Elbe geschafft und kann weiteren Wachstumsperspektiven entgegensehen

Bild: Teßmann

denen Gesellschafter Land Sachsen-Anhalt vollumfänglich zu kompensieren und damit dem Hauptgesellschafter Landeshauptstadt Magdeburg keine weiteren Belastungen aufzuerlegen.

Mit diesen Daten konnte sich die Hafengesellschaft auch deutlich von der Entwicklung der übrigen Hafenanlieger absetzen und die Richtigkeit der seit einigen Jahren verfolgten Strategie zur Vermarktung eigener Logistikkonzepte unterstreichen.

Die Magdeburger Hafen GmbH bewirtschaftet drei Hafenteile. Ein vierter Hafen, der Hansehafen, befindet sich derzeit im Bau. Hier wird ein 40 ha großes Gelände erschlossen, das ursprünglich landwirtschaftlich genutzt wurde. 1 ha davon nimmt ein neues trimodales Containerterminal in Anspruch,



Für das neue Logistiktterminal im Magdeburger Hansehafen werden insgesamt 45.000 qm Fläche erschlossen. Der Hamburger Projektentwickler IXOCON vermarktet 18.000 qm an interessierte Ansiedlungsunternehmen

Bild:
Hafen Magdeburg

Magdeburger Hafen GmbH

Die Gesellschafter der Magdeburger Hafen GmbH sind die Stadt Magdeburg (90%) und die SWM Magdeburg GmbH (10%). Der Hafen verfügt über 655 ha Fläche, 5 km Kailänge und 54 km Gleisnetz.

die übrige Fläche steht zur Ansiedlung hafenauffinen Gewerbes zur Verfügung. In den Ausbau des Hansehafens investiert die Gesellschaft 34 Mio. €. Das Areal mit perfekter trimodaler Anbindung wird 2007/2008 vollständig erschlossen sein und die Ansiedlungsbemühungen tragen bereits erste Früchte. Mit eigenem Kombiterminal und 20.000 qm Logistikhallen realisiert Magdeburg das langersehnte Güterverkehrszentrum. Am 27. April wurden Großsegmente des neuen Containerkranes an der neuen Kaimauer des Hansehafens entladen und zur Vormontage aufgestellt. Das Terminal soll noch in diesem Sommer eröffnet werden.

Die Magdeburger Hafen GmbH entwickelt sich von einem reinen Umschlagsunternehmen mehr und mehr hin zu einem logistischen Dienstleistungsunternehmen, das seinen Kunden alle Leistungen aus einer Hand anbietet. Damit übernimmt die Magdeburger Hafen GmbH die Funktion einer Hinterlanddrehscheibe für den Warenaustausch der Region mit den Nord- und Ostseehäfen.

Dü □

Elbstromverein eröffnet Regionalbüro in Magdeburg

In der IHK Magdeburg wurde am 15. Februar das Regionalbüro Magdeburg des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes eröffnet. Geleitet wird das Büro von Dipl.-Ing. Rolf Lack. Der frühere Mitarbeiter der Bundeswasserstraßenverwaltung



Rolf Lack · Bild: IHK Magdeburg

verfügt über jahrzehntelange praktische Erfahrungen bei der Wiederherstellung der Schiffbarkeit der Elbe und kennt die Defizite bei deren Vollendung in Politik und Verwaltung aus eigener Anschauung. Mit Rolf Lack hat der Elbstromverein einen sachkundigen Mitstreiter gewonnen, der dazu beitragen kann, den Ausbau von Elbe und Saale im Sinne des Bundesverkehrswegeplans von 1992 zügiger zu erreichen.

Dü □



Neue Pläne für Staustufenregelung an der Elbe in der Tschechischen Republik

Oberelbe wird ausgebaut

So soll die neue Schleuse Decin unterhalb des Hafens einmal aussehen Bild: RVC CR

Während den letzten 10 Jahre wurden in Tschechien eine ganze Reihe technischer Lösungen erarbeitet, um die unbefriedigende Schiffbarkeit der Elbe zwischen der tschechisch-deutschen Grenze und der Stadt Ustinad Labem zu verbessern. Nunmehr wurde der Bau einer Kompromisslösung durch die tschechische Regierung in Aussicht gestellt.

Am Anfang stand die vollwertige Lösung, bestehend aus 2 konventionellen Staustufen an Elbe km 81,74 und km 103,3. Dadurch sollte die auf 200 km vollschiffbare Moldau-Elbe Wasserstraße bis zur Grenze verlängert werden. Diese Lösung wurde jedoch von den Naturschützern Tschechiens nicht akzeptiert und erwies sich auch politisch als nicht realisier-

bar. In den folgenden Jahren wurden eine Reihe verschiedener Kompromisslösungen und Subvarianten auf den Tisch gelegt, die auf eine Senkung des garantierten Tiefgangs hinausliefen. Den Abschluss bildete Ende 2005 eine Variante mit nur einer Staustufe in Decin.

Dieses Projekt wurde während der internationalen Konferenz über Ausbau der Wasserstraße Elbe am 22. Februar in Decin von Dipl.-Ing. Miroslav Sefara, Direktor der Wasserstraßendirektion der Tschechischen Republik (RVC CR), vorgestellt. Diese Lösung erzielt neben einer Verbesserung der Schiffbarkeit auch energiewirtschaftliche Vorteile, denn an der Staustufe mit Schleuse wird auch ein Wasserkraftwerk mit einer Leistung von 11,2 MW und jährlicher Produktion von 72,5 Gigawattstunden elektrischen Stroms gebaut, die jährlich 25.000 t Kohle ersetzen. Die Schleuse Decin mit Abmessungen 200 x 24 m soll bei km 98,98 unterhalb des Deciner

Hafens nach dem Modell der Schleuse Geesthacht mit integrierten Fischtreppen gebaut werden. Unterhalb der Schleuse sollen Ausbaggerungen der Flusssohle im Abschnitt zwischen Elbe km 99,4 und 105,4 durchgeführt werden. Die Reduzierung von eigentlich notwendigen 2 Staustufen auf nur 1 Stufe bedeutet, dass die eintretenden Verbesserungen der Schifffahrtsbedingungen sich nur auf der Hälfte der 41 km langen problematischen Strecke bis zur nächsten Schleuse in Usti auswirken können. Diese Lösung erweist sich als markanter Kompromiss zwischen den Schifffahrtsbedürfnissen und ökologischen Interessen. Dennoch kann deren Realisierung einen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Binnenhafens Decin und des Tschechischen Wasserstraßensystems leisten. Der Kampf ist aber noch nicht gewonnen. Der Investor RVC CR muss noch lange Wege durch den Dschungel der notwendigen Baugenehmigungen gehen. *Dipl.-Ing. Karel Horyna* □

Drehkrane und Containerbrücken – Erprobte Umschlaglösungen



**KRANBAU
EBERSWALDE**



Krane aus Eberswalde sind überall auf der Welt im Einsatz, unter extremen klimatischen Bedingungen ebenso wie für flexible Praxisanforderungen. Über 4.600 Krane auf vier Kontinenten sorgen dafür, dass bei Umschlag von Containern, Stückgut, Schrott und Schwerlasten eine wirtschaftliche Leistung

erreicht wird. KE Kranbau Eberswalde sowie KOCKS Krane International in Bremen gehören zur KIROU Gruppe. Als Systemanbieter für Krane und Sonderfahrzeuge ist die Gruppe spezialisiert auf die Umsetzung von Großprojekten in der Hafen- und Verkehrswirtschaft.

KE Kranbau Eberswalde
Heegermühler Straße 64
D-16225 Eberswalde
Telefon: 033 34-62-0
Fax: 033 34-62 23 08
info@kranbau-eberswalde.de
www.kranbau-eberswalde.de

Netzwerk IPN-Häfen vorgestellt

Gezeitenwandel im Hafen Münster

Münster ist ein Hafenstandort mit Tradition. Bereits 1899 wurde der Stadthafen mit Anschluss an den Dortmund-Ems-Kanal in Betrieb genommen. Heute gibt es den Stadthafen I und II sowie 7 weitere Hafenbecken, die von privaten Unternehmen betrieben werden. Für Hafenleiter Bernhard Recker liegen in den aktuellen Entwicklungen Chancen, die es für den Stadthafen zu nutzen gilt.

Die Zeit bleibt im Stadthafen Münster nicht stehen, es gibt sichtbare Veränderungen im gesamten Hafengebiet: Ein neues Gas- und Dampfturbinenkraftwerk wächst heran und wird zukünftig Strom aus der umweltfreundlichen Kraft-Wärme-Kopplung für viele Haushalte Münsters erzeugen.

Schon seit Ende 2005 wird aus diesem Grunde keine Kohle mehr im Hafen Münster umgeschlagen. Die ehemaligen Rhenus-Speichergebäude und Lagerflächen gingen zurück an die Stadtwerke. Auch der alte Kohlebunker wurde umgewidmet und dient jetzt als Heißwasserspeicher für Fernwärme und deckt Bedarfsspitzen ab. Der Schiffsgüterumschlag im Hafen Münster besteht heute überwiegend aus Baustoffen und Düngemitteln und belief sich im vergangenen Jahr auf knapp 300.000 t. Im Jahr 2006 wird der Umschlag um fast die Hälfte deutlich reduziert, da durch das neue Kraftwerk die Kohlelieferungen wegfallen. Frei gewordene Flächen am neuen Kraftwerk werden wieder vermarktet.

Augenfälliges tat und tut sich gegenüber dem Kraftwerksgelände, am so genannten



Kreativkai, Münsters Stadthafen am Dortmund-Ems-Kanal. Hier entwickelt sich ein ganz neues Stadtviertel mit Ateliers, Verlagen und Werbeagenturen. Auch damit einhergehende Szenegastronomie, Kinos sowie mittlerweile überregional bekannte Theater und Diskotheken ließen nicht lange auf sich warten und fanden den Blick auf das Hafenbecken anregend. Der Kreativkai ist mittlerweile fester Bestandteil in der Ausgehlandschaft Münsters, auch weil die Hafenordnung in diesen ehemals überwiegend industriell-gewerblich genutzten Bereichen zurück genommen wurde.



Hafenleiter Bernhard Recker sieht die städtischen Häfen Münster auf gutem Wege

Zum Jahresbeginn 2007, so Hafenleiter Bernhard Recker, werde es einen Architekturwettbewerb zur Überplanung von frei gewordenen Flächen geben. Da Münster auch als Oberzentrum für rund 1,5 Mio. Menschen aus dem Münsterland dient, werde man ein neues Gewerbegebiet vor den Toren der Stadt in Amelsbüren erschließen. Dort würden Flächen für Neuansiedlungen vorgehalten. Dieses neue Gewerbegebiet bringe Münster und seinem Hafen weitere beachtliche Chancen für die Zukunft. Den Bau eines Parallelhafens sieht Bernhard Recker dann im Bereich des Möglichen, genau so wie wasserseitigen Containerverkehr. „Ein weiterer Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals müsste mit diesen anstehenden Großprojekten einhergehen“, skizziert der Hafenmanager. Das neue Gewerbegebiet werde auch über hervorragende Anschlüsse an die A1 und A43 sowie über einen eigenen Bahnanschluss verfügen.

Am Kreativkai gegenüber dem Kraftwerksgelände entwickelt sich ein ganz neues Stadtviertel mit Ateliers, Verlagen, Werbeagenturen, ergänzt durch Szenegastronomie, Kinos, Theater und Diskotheken



Ein neues Gas- und Dampfturbinenkraftwerk im Stadthafen Münster wächst heran und wird künftig Strom aus Kraft-Wärme-Kopplung statt Kohle erzeugen. Im Jahr 2006 wird der Umschlag um 150.000 t reduziert, da die Kohlelieferungen wegfallen

Die Entwicklung des früheren Industriehafens zu einem neuen Schwerpunkt mit Bürocenter und Dienstleistungen wird von Hafenleiter Recker mit zukunftsweisenden Ideen und Tatkraft gestaltet. Damit verbundene Investitionen bzw. Unterhaltungsmaßnahmen werden der Stadtkämmerin auch zukünftig keine Tränen in die Augen treiben, denn entsprechende Rückstellungen wurden frühzeitig gebildet und sind auch weiterhin eingeplant. Die Aufbruchstimmung im neuen Stadtviertel am Kreativkai möchte Bernhard Recker auch in Zukunft mit dem richtigen Mix aus Qualität und Quantität bei Vermietungen und Neubelegungen unterstützen. „Der Hafen Münster ist in und wird weiter begehrt sein als Standort für Arbeiten am Wasser“, unterstreicht Bernhard Recker. Dieses sei aber nicht mit Wohnen am Wasser zu verwechseln, es gelte auch weiterhin Vorfahrt für Industrie und Gewerbe sowie passende Dienstleistungsunternehmen.

Hafenmanager Recker ist auch einer der Befürworter des Hafennetzwerkes InterPorts



Der Hafen Münster wird auch künftig ein Standort für Arbeiten am Wasser sein. Bei der Neuansiedlung gilt auch weiterhin Vorfahrt für Industrie und Gewerbe sowie passende Dienstleistungsunternehmen Bilder: Stadtwerke Münster

(IPN), das auf eine funktionierende Zusammenarbeit mit den Seehäfen und Logistikakteuren auf überregionaler und europäischer Ebene ausgerichtet ist. Gerade der gemeinsame Gedankenaustausch mit Häfen unterschiedlicher Größe ist für den Hafenleiter wichtig. „Auch von großen Hafenstandorten kann man lernen“, so Bernhard Recker. Den Hafen Münster sieht er hier durchaus in einer Vorreiterrolle bei der Umwidmung und Neunutzung von vorhandener Infrastruktur. „Chancen suchen, erkennen und nutzen“, so sein Motto. Der Stadthafen Münster sieht sich auf gutem Wege. *Stephan Gruß* □

www.stadtwerke-muenster.de

+++Containerticker+++Containerticker+++Containerticker+++

Seehäfen Land/Hafen	Jahr	LKW %	Bahn %	Binnenschiff %	Seeschiff TEU
Amsterdam (Ceres Paragon Terminal)	2004	60,0	5,0	35,0	52.000
	2005	57,0	2,0	41,0	65.000
	1-3/2006	55,0	3,0	42,0	40.000
Antwerpen (Alle Terminals)	1990	0	0	0	1.549.113
	2000	60,6	10,1	29,3	4.082.334
	2002	59,5	9,3	31,2	4.777.151
	2004	60,1	7,9	32,1	6.063.746
	2005	0	0	0	6.488.029
1-3/2006	0	0	0	1.665.922	
Bremerhaven (EUROGATE)	1990	0	0	0	1.660.000
	2000	0	0	0	2.712.694
	2002	53,1	44,4	2,5	2.982.141
	2005	43,0	53,0	4,0	3.729.604
1-3/2006	43,0	53,0	4,0	1.004.148	
Constantza	1990	-	-	-	28.457
	2000	56,0	44,0	-	105.981
	2002	53,0	47,0	-	136.272
	2004	61,6	38,4	-	386.282
	2005	64,8	34,9	0,3	768.099
1-3/2006	48,4	51,4	0,2	22.160	
Dünkirchen	1990	0	0	0	70.446
	2000	82	14	4	148.531
	2002	72	25	3	160.816
	2004	90	6	4	200.399
	2005	88	8	4	204.562
1-3/2006	87	9	4	49.153	
Hamburg (EUROGATE)	1990	0	0	0	491.448
	2000	0	0	0	1.338.060
	2002	71,6	26,6	1,8	1.727.133
	2004	71,8	25,8	2,4	2.273.722
	2005	69,2	28,0	2,8	2.642.728
1-3/2006	69,7	28,2	2,1	648.796	

Seehäfen Land/Hafen	Jahr	LKW %	Bahn %	Binnenschiff %	Seeschiff TEU
Hamburg (HHLA)	1990	0	0	0	1.199.000
	2000	0	0	0	2.762.000
	2002	0	0	0	3.516.000
	2004	0	0	0	3.925.000
	2005	0	0	0	5.275.000
1-3/2006	0	0	0	1.403.127	
Hamburg (Alle Terminals)	1990	61,7	38,0	0,3	1.969.986
	2000	70,0	28,7	1,3	4.248.247
	2002	69,6	28,7	1,7	5.373.999
	2004	67,8	30,4	1,8	7.003.479
	2005	67,4	30,5	2,1	8.087.545
1-3/2006	0	0	0	2.076.168	
Lübeck inkl. Travemünde	1990	71	29	0	80.500
	2000	62	38	0	90.000
	2002	58	42	0	79.100
	2004	49	51	0	93.800
	2005	49	51	0	151.000
1-3/2006	49	51	0	38.000	
Marseilles-Fos	2000	82,74	16,91	0,35	722.000
	2002	82,08	15,57	2,35	809.000
	2004	80,92	13,95	5,13	896.000
	2005	0	0	5,64	908.000
	1-3/2006	0	0	0	233.000
Rotterdam (Alle Terminals)	1990	65,0	10,0	25,0	3.700.000
	2000	48,0	13,0	39,0	6.274.000
	2002	59,0	9,0	32,0	6.506.000
	2004	59,0	10,0	31,0	8.291.000
	2005	60,0	9,0	31,0	9.300.000
Zeebrugge	1990	70,5	26,9	2,6	334.382
	2000	79,8	17,7	2,5	965.345
	2002	78,3	20,5	1,2	985.942
	2004	78,6	20,2	1,2	1.196.755
	2005	62,0	36,6	1,4	1.407.933

© SCHIFFFAHRT UND TECHNIK VERLAGS GMBH, Sankt Augustin · Zusammenstellung: Dünner □



Das Leben könnte so einfach sein

Ohne Stress, ohne Probleme mit unserem „Multiport-Konzept“. Die Vorteile für Sie und uns liegen klar auf der Hand: Containerbe- und -entladung in den Häfen **Antwerpen, Bremen und Hamburg** unter einer Regie. EDV-Kundenanbindung über Internet. Feeder-Service Bremen – Bremerhaven. Shuttle-Service Antwerpen – Bremen – Hamburg. Container-Depots, seemäßige Verpackung und Projektabwicklung. Wollen Sie mehr wissen, rufen Sie uns an oder schicken Sie eine Mail. - Einfach so.



Dettmer Container Packing GmbH & Co. KG
 Containerstraße 13, 28197 Bremen
 Telefon (0421) 52 65-0, Fax: (0421) 52 65 371
 e-mail: info@dcp-bremen.de, www.dcp-bremen.de

+++Containerticker+++Containerticker+++Containerticker++++

Binnenhäfen Land/Hafen	Jahr	LKW TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
Andernach Terminalbetrieb seit Februar 2000	2000	1.000	0	9.158	10.158
	2002	5.000	0	18.143	23.143
	2005	19.048	57	30.830	49.935
	1-3/2006	4.538	0	9.076	13.614
Aschaffenburg Terminalbetrieb Wasser/ Straße seit Herbst 1999	2000	0	0	3.727	3.727
	2002	0	0	7.182	7.182
	2005	0	0	7.155	7.155
	1-3/2006	0	0	1.626	1.626
Basel ¹⁾ LKW und Bahnverkehre werden nicht erfasst	1990	¹⁾	¹⁾	22.194	22.194
	2000	¹⁾	¹⁾	74.188	74.188
	2002	¹⁾	¹⁾	72.431	72.431
	2005	¹⁾	¹⁾	84.931	84.931
	1-4/2006	¹⁾	¹⁾	25.456	25.456
Berlin ¹⁾ Terminalbetrieb seit 2001	2004	861	0	282	1.143
	2005	5.664	23.171	78	28.913
	1-3/2006	2.118	10.763	0	12.881
Braunschweig ¹⁾ Terminalbetrieb seit 1999. Bis 2004 nur Schiffsabfertigung.	2000	¹⁾	¹⁾	7.722	7.722
	2002	¹⁾	¹⁾	14.219	14.219
	2005	1.285	3.853	46.517	51.655
	1-3/2006	1.681	1.295	7.983	10.959
Deggendorf	2000	1.835	1.380	455	3.670
	2002	1.421	1.198	223	2.842
	2005	2.493	575	934	4.002
	1-3/2006	427	108	0	535
Dörpen	1990	0	14.500	0	14.500
	2000	0	55.700	7.700	63.400
	2005	0	39.700	14.900	54.600
	1-2/2006	0	7.000	2.000	9.000
Dortmund ¹⁾ Aufgliederung nach Verkehrsträgern wird nicht erfasst	1990	¹⁾	¹⁾	¹⁾	17.000
	2000	¹⁾	¹⁾	¹⁾	84.000
	2002	¹⁾	¹⁾	¹⁾	85.000
	2005	¹⁾	¹⁾	¹⁾	122.000
	1-3/2006	¹⁾	¹⁾	¹⁾	33.000
Dresden, Riesa, Torgau, Roßlau, Decin, Lovosice Unternehmensgruppe SBO	2004	3.728	2.422	4.448	10.598
	2005	1.540	11.279	2.487	15.306
	1-3/2006	290	4.850	372	5.512
Duisburg ¹⁾ LKW-Verkehre werden nicht erfasst	1990	¹⁾	40.000	70.000	110.000
	2000	¹⁾	130.000	220.000	350.000
	2002	¹⁾	120.000	250.000	370.000
	2005	¹⁾	362.000	350.000	712.000
	1-3/2006	¹⁾	100.000	90.000	190.000
Emmerich RWT	2000	0	0	0	58.080
	2002	0	0	0	43.868
	2005	0	0	0	45.854
	1-3/2006	0	0	0	15.709

Binnenhäfen Land/Hafen	Jahr	LKW TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
Enns ¹⁾ Terminal-Betrieb seit 08/04 ²⁾ Keine Unterteilung nach Verkehrsträgern	2000 ¹⁾	²⁾	²⁾	722	722
	2002 ¹⁾	²⁾	²⁾	480	480
	2004	23.449	21.168	0	44.617
	2005	58.931	70.089	0	129.020
	1-3/2006	22.104	20.813	0	42.917
Frankfurt/Main ¹⁾ Anzahl Container, keine TEU ²⁾ Bahnanteil in Stück Container	1990	0	¹⁾ 1.423	15.024	17.159
	2000	0	¹⁾ 43	29.418	29.483
	2002	0	¹⁾ 1.595	32.153	34.546
	2005	0	¹⁾ 736	37.612	38.348
	1-3/2006	0	¹⁾ 627	6.787	²⁾ 7.414
Gelsenkirchen Stadt	2004	0	0	820	820
	2005	0	0	980	980
	1-4/2006	0	0	181	181
Gelsenkirchen KCT-Comport Terminalbetrieb seit 04.2002	2002	0	0	950	950
	2004	0	0	7.680	7.680
	2005	0	0	9.116	9.116
Germerheim	2003	0	0	155.000	155.000
	2004	0	0	205.000	205.000
	2005	0	0	202.000	202.000
Gernsheim Terminalbetrieb seit 1993 ²⁾ LKW und Bahnverkehre werden nicht erfasst	2000	²⁾	²⁾	25.035	25.035
	2002	²⁾	²⁾	29.975	29.975
	2005	²⁾	²⁾	50.075	50.075
	1-4/2006	²⁾	²⁾	16.366	16.366
Halle/Saale ¹⁾ Terminalbetrieb Bahn/LKW seit April 2004	2004	650	4.962	0	5.612
	2005	5.707	10.799	0	16.506
	1-3/2006	1.879	3.713	0	5.592
Hannover Städtische Häfen ¹⁾ Im „Rail-Terminal“ wird jegliche Art von Ladeeinheiten umgeschl.	2000	0	¹⁾ 12.306	490	12.796
	2002	453	¹⁾ 22.089	2.175	24.717
	2005	1.324	¹⁾ 17.240	13.621	32.185
	1-3/2006	410	¹⁾ 5.326	4.414	10.150
Herne	7-12/2002	–	10.038	–	10.038
	2003	–	93.414	–	93.414
	2005	–	31.843	–	31.843
	1-3/2006	–	12.019	–	12.019
Karlsruhe ¹⁾ LKW und Bahnverkehre werden nicht erfasst	2000	¹⁾	¹⁾	35.857	35.857
	2002	¹⁾	¹⁾	36.799	36.799
	2005	12.266	0	44.518	56.784
	1-4/2006	17.120	0	13.094	30.214
Kehl	1990	75	75	600	750
	2000	1.140	1.151	9.100	11.391
	2002	740	739	5.913	7.392
	2005	1.128	2.321	8.720	12.169
	1-2/2006	440	533	962	1.935
Kelheim/Donau ¹⁾ nicht erfasst	2000	3.285	0	3.285	6.570
	2002	3.846	313	3.533	7.692
	2005	2.624	832	3.656	7.112
	1-3/2006	¹⁾	780	426	1.206

+ 4,8% für deutsche Seehäfen 2005

In den deutschen Seehäfen wurden 2005 insgesamt 282 Mio. t Güter aller Art umgeschlagen, 4,8% mehr als im Vorjahr. In den Nordseehäfen stieg das Güteraufkommen um 5,3% auf 229,7 Mio. t. Die Ostseehäfen legten um 2,7% auf 52,5 Mio. t zu. Der Stückgutumschlag der deutschen Seehäfen erhöhte sich insgesamt um 7,5% auf 152



Hauptwachstumsträger des deutschen Seehafenumschlags ist mit 9,1% der Containerumschlag
Bild: Arndt

Mio. t. Dabei nahm die Containerladung um 9,1% auf fast 98 Mio. t zu. Der Fährverkehr verzeichnete einen Zuwachs um 2,7% auf 37,6 Mio. t. Der Massengutumschlag stieg um 1,8% auf knapp 130 Mio. t. In den Binnenhäfen nahm der Seeverkehr um 0,9% auf 2,6 Mio. t zu. ZDS □

2,07 Mio. TEU per Binnenschiff 2005

Die deutsche Binnenschifffahrt hat im vergangenen Jahr so viel Güter ins Ausland transportiert wie seit 1989 nicht mehr. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich der grenzüberschreitende Verkehr um 3,4% auf 53,1 Mio. t. Der innerdeutsche Verkehr legte um 2,5% auf 56,6 Mio. t zu und erreichte nach jahrelangem Rückgang das zweite Jahr in Folge einen Zuwachs. Insgesamt beförderte die Binnenschifffahrt 2005 mit 237 Mio. t 0,3% mehr als im Jahr davor. Trotz der zeitweisen Sperrung von Schiffsstraßen und anhaltendem Niedrigwasser zum Ende

2005 war dies die dritthöchste Transportmenge seit der Wiedervereinigung gewesen. Auch die Beförderungsleistung erhöhte sich 2005 um 0,8% auf 64,2 Mrd. tkm. Im Kombinierten Verkehr konnte mit 2,069 Mio. TEU und einem Plus von 6,4% wiederum ein Rekordergebnis erzielt werden. Ungebrochen ist der Rückgang des Beförderungsanteils deutscher Schiffe: Nachdem im Jahr 1991 noch 45,5% aller Güterbeförderungen auf Schiffen unter deutscher Flagge stattfanden, sank dieser Anteil auf aktuell 34,6%. Dü □



++++Containerticker+++Containerticker+++Containerticker+++

Binnenhäfen Land/Hafen	Jahr	LKW TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
Koblenz ¹⁾ 2000 wurde der Lkw-Umschlag noch nicht erfasst	2000	¹⁾	228	36.166	36.394
	2002	17.351	8	61.497	78.856
	2004	21.536	1.144	66.462	89.142
	2005	28.958	109	46.015	75.082
	1-2/2006	5.005	105	5.989	11.099
Köln	1990	0	0	0	70.154
	2000	0	0	0	254.051
	2002	0	0	0	339.858
	2005	0	0	0	428.702
	1-3/2006	0	0	0	108.944
Krefeld ¹⁾ LKW-Verkehre werden nicht erfasst Umschlag eingestellt	1990	¹⁾	88	6	94
	2000	¹⁾	0	5.000	5.000
	2002	¹⁾	10	18.500	18.510
	2003	¹⁾	460	9.500	9.960
Krems/Donau ¹⁾ LKW- und Bahnverkehre werden gemeinsam erfasst	2000	¹⁾ 37.988	¹⁾ 37.988	5.975	43.963
	2002	¹⁾ 40.163	¹⁾ 40.163	1.126	41.289
	2005	¹⁾ 39.694	¹⁾ 39.694	142	39.836
	1-3/2006	¹⁾ 10.663	¹⁾ 10.663	0	10.663
Lille	1992	22.579	0	4.889	27.468
	2002	34.470	6.220	34.413	75.103
	2003	38.435	4.025	31.666	74.126
	2005	0	0	0	88.000
Linz/Donau ¹⁾ Bahn und Lkw gesamt	1990	¹⁾ 33.065	¹⁾ 33.065	635	33.700
	2000	60.799	68.888	2.216	131.903
	2002	71.491	73.986	3.560	149.037
	2005	79.303	86.028	2.739	168.070
	1-3/2006	19.351	21.858	345	41.554
Ludwigshafen ¹⁾ Container-Lkw-Verkehr wird nicht erfasst ²⁾ Erfassung erst 2005	2002	¹⁾	²⁾	42.780	42.780
	2004	¹⁾	²⁾	44.098	44.098
	2005	¹⁾	²⁾ 14.251	57.401	71.652
	1-3/2006	¹⁾	4.930	17.544	22.474
Magdeburg	2003	0	0	0	7.000
	2005	0	0	0	9.980
	1-3/2006	331	0	2.557	2.888
Mainz	1990	0	0	0	49.799
	2000	0	0	0	101.749
	2002	0	0	0	102.369
	2005	0	0	0	124.101
	1-3/2006	0	0	0	27.926
Mannheim ¹⁾ LKW- und Bahnverkehre werden nicht erfasst	1990	¹⁾	¹⁾	44.233	44.233
	2000	¹⁾	¹⁾	87.212	87.212
	2002	¹⁾	¹⁾	98.452	98.452
	2005	¹⁾	¹⁾	133.694	133.694
	1-4/2006	¹⁾	¹⁾	38.966	38.966
Minden Eröffnung Mai 2002	2002	0	0	2.022	2.022
	2004	0	0	4.989	4.989
	2005	0	0	16.210	16.210
	1-3/2006	1.785	0	3.011	4.796

Binnenhäfen Land/Hafen	Jahr	LKW TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
Mulhouse-Ottmarsheim	1990	8.824	1.317	9.019	19.160
	2002	82.123	0	70.932	153.055
	2003	86.656	9.533	82.276	178.465
	2005	69.128	26.914	84.818	180.860
	1-3/2006	11.626	5.758	13.687	31.071
Neuss-Düsseldorf Hafen besteht in fusionierter Form seit 2003	1990	79.542	39.126	25.609	144.277
	2000	200.806	33.868	89.192	323.866
	2002	192.590	36.663	92.863	322.116
	2005	297.072	132.907	193.473	623.452
	1-3/2006	73.400	24.781	34.229	132.410
Nürnberg	2002	0	0	0	89.000
	2005	77.346	34.794	210	112.350
	1-3/2006	31.723	7.888	31	39.642
Regensburg und Passau	1990	0	0	246	246
	2002	0	0	96	96
	2005	0	0	354	354
	1-3/2006	0	0	120	120
Strasbourg ¹⁾ 1990 wurden Lkw und Bahn gemeinsam erfasst	1999	¹⁾ 12.189	¹⁾ 12.189	7.213	19.402
	2000	74.541	256	66.468	141.265
	2002	75.080	220	54.149	129.449
	2005	107.850	4.665	70.905	183.420
Stuttgart	2000	0	0	23.318	23.318
	2002	0	0	24.374	24.374
	2005	0	19.316	29.533	48.849
	1-4/2006	0	8.530	8.470	17.000
Trier	2000	0	0	6.408	6.408
	2002	0	0	4.418	4.418
	2005	0	0	3.383	3.383
	1-3/2006	0	0	667	667
Weil am Rhein ¹⁾ Regulärer Terminalbetrieb seit 1999	1990	0	0	0	¹⁾ 2.911
	2000	3.212	55	19.593	22.860
	2002	4.296	114	22.911	27.321
	2005	3.866	180	20.463	24.509
	1-3/2006	1.719	37	4.132	5.888
Wien ¹⁾ LKW und Bahn werden gemeinsam erfasst	2000	¹⁾ 130.094	¹⁾ 130.094	586	130.680
	2002	¹⁾ 132.323	¹⁾ 132.323	1.054	133.377
	2005	¹⁾ 223.963	¹⁾ 223.963	788	224.751
	1-3/2006	¹⁾ 62.743	¹⁾ 62.743	0	62.743
Waalwijk ROC	2002	1.316	0	6.192	7.508
	2003	1.630	0	7.706	9.336
	2005	1.841	0	14.084	15.925
	1-3/2006	964	0	5.609	6.573
Würth ¹⁾ LKW-Verkehr wird nicht erfasst	2000	¹⁾	14.340	112.118	126.458
	2002	¹⁾	6.404	133.625	140.029
	2005	¹⁾	3.466	179.787	183.253
	1-3/2006	¹⁾	1.190	39.968	41.158

© SCHIFFFAHRT UND TECHNIK VERLAGS GMBH, Sankt Augustin · Zusammenstellung: Dr. Hermann Blankmann/Dü



Lanfer Logistik

Transportmanagement



Lanfer Logistik
Transportmanagement

...Transport und Service auf höchstem Niveau!

Ihr Spezialist für
Flüssigtransporte
aller Art!

Dieselstraße 10 - 49716 Meppen
Telefon: +49 5931 8002 0 - Telefax: +49 5931 8002 600
info@lanfer-logistik.de - www.lanfer-logistik.de

Deutschlands erster Containertiefwasserhafen für die Containerriesen von morgen

Geburtstagsfeier im JadeWeserPort

Wenige Stunden vor der Vertragsunterzeichnung zur Übernahme der Betreiberfunktion für den JadeWeser-Port (JWP) überraschte EUROGATE mit der Ankündigung, dass sich der dänische A.P. Moller-Konzern (MAERSK) mit 30% an der künftigen JWP-Betreibergesellschaft beteiligen wird. Damit sind auch die mengenmäßigen Voraussetzungen gegeben, dass JWP zu einer Erfolgsgeschichte wird

Am 25. April 2006 wurde in Wilhelmshaven unumstößlich dokumentiert, dass die Hamburg-Bremer Eurogate-Gruppe den künftigen deutschen Tiefwasser-Container-Terminal JWP betreiben wird. 40 Jahre Laufzeit hat die Konzession, die im Rathaus der alten Marinestadt in Anwesenheit von zahlreichen Journalisten sowie Vertretern aus Wirtschaft und Politik unterzeichnet wurde. Helmut Werner (63), Geschäftsführer der JadeWeserPort-Realisie-

rungsgesellschaft (Land Niedersachsen: 50,1%, Land Bremen: 49,9%) ist einer der entscheidenden „Macher“ hinter dem Jahrhundertprojekt. Das von ihm geführte Unternehmen hat in den zurückliegenden Jahren nacheinander die entscheidenden Marksteine auf dem Weg hin zu dem neuen Großterminal am seeschiffhafen Wasser gesetzt und wird auch die noch kommenden Meilensteine einbringen. Ginge es nach der reinen Umschlagmenge – 46 Mio. t im Jahr 2005 –, dann folgte Wilhelmshaven auf Hamburg und Bremen. Wilhelmshaven ist der einzige deutsche Tiefwasserhafen und das bereits seit 1959. Schon jetzt ist eine tidenunabhängige Fahrt für Schiffe mit bis zu 16,50 m Tiefgang problemlos möglich. Davon können die Fluss-Häfen Hamburg und Bremen nur träumen.

Doch die stattliche Umschlagmenge allein ist nur bedingt aussagekräftig: Denn die Stadt an der Jade lebt in erster Linie vom Massengut, von Öl und Kohle, während andere Güterarten unter „ferner liefen“ rangieren. Folglich ist die Job-Funktion des Hafens eher begrenzt. Doch genau das wird sich ändern.

Der JWP soll den lokalen und regionalen Arbeitsplatz-Motor so richtig in Schwung bringen. 2000 neue Jobs, so erwartet es Emanuel Schiffer, Vorsitzender der Geschäftsführung der Eurogate-Gruppe, werden dank des neuen Terminals entstehen, „vorsichtig geschätzt“.

Noch in diesem Sommer soll das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sein, Baubeginn ist noch in diesem Jahr, spätestens Anfang 2007. Bereits zur Jahreswende 2009/2010, soll das erste Schiff abgefertigt werden. Eurogate-Chef Schiffer sieht JWP als den Standort innerhalb des deutschen Seehafen-Verbundes, der die Containerschiffe der Zukunft jenseits der 10.000 TEU-Grenze mit Vorrang abfertigen wird. Die JWP Kapazitäten werden aber auch benötigt, um das für die kommenden Jahre erwartete Mengenwachstum aufzufangen. Schiffer: „Bis 2010 werden allein für die deutschen Häfen 18 Mio. TEU erwartet“. Dass Wilhelmshaven

den Containerhäfen Hamburg und Bremerhaven das Wasser abgraben könnte, ist nicht zu befürchten. „Jeder Standort hat seine Stärken, und die Häfen werden einander ergänzen“, ist Schiffer überzeugt. Eurogate ist schon heute an der Weser und an der Elbe stark präsent und auch die dortigen Terminal-Anlagen werden mit hohem finanziellen Einsatz ausgebaut. Schiffer sieht im JWP auch eine deutsche Antwort auf den Ausbau der Westhäfen im Containersegment, allen voran Rotterdam (Maasvlakte II) und Antwerpen (Deurganck Terminals).

Das Herzstück des JWP-Terminals ist die neue 1,7 km lange Kaimauer mit Platz für zehn



Auf diesem Gelände wird der JWP entstehen

Großcontainerschiffe. 16 Post-Panamax Container-Brücken der neuesten Generation werden hier aufgestellt. Die Jahresumschlagleistung soll bei 2,7 Mio. TEU liegen, schon im ersten Betriebsjahr rechnet Schiffer mit rund 1,1 Mio. Standardboxen. Die An- und Abfuhr der Boxen zu den Brücken soll mit der herkömmlichen Van-Carrier-Technik (VC) erfolgen. Eurogate setzt aus gutem Grund auf keinem seiner bisherigen Anlagen auf einen vollautomatischen Umschlag, denn von den wirtschaftlichen Vorteilen der anfälligen Technik ist man bislang nicht überzeugt. Für den JWP sind 68 „VC“ vorgesehen, die bis zu vier Lagen hoch stapeln können.

Das neue Terminal wird eine Tiefe von 650 m haben, die Terminalgrundfläche beträgt 120 Hektar. Trotz der Beteiligung der Dänen an der Betreibergesellschaft wird JWP „kein dedicated Terminal“ sein, sondern „ein common-user-Terminal“, betonte Schiffer. Nicht ausschließen wollte er, dass eventuell noch weitere Partner ins Boot geholt werden könnten. „Aber in jedem Fall werden wir die Mehrheit behalten, was übrigens auch im Konzessionsvertrag ausdrücklich festgelegt ist.“ Die Gesamtkosten für die Suprastruktur des Terminals veranschlagt Schiffer auf rund

Verpackung im Seehafen — schnell und rationell



Schwergutverpackung · Containerstau · Containerverpackung
Werksverpackung · Logistikkonzepte



Gesellschaft für Seeverpackung mbH & Co. KG

Altenwerder Damm 22 · 21129 Hamburg
Tel. 74 11 36 - 0 · Fax 7 40 26 33 und 74 11 36 - 26

Internet: www.securitas-gmbh.de
E-Mail: info@securitas-gmbh.de

Hamburg – Mukran / Rügen – Antwerpen



Unterschrieben am 25. April im Wilhelmshaver Rathaus den Betreibervertrag für den JadeWeserPort (v.l.n.r): Jürgen Holtermann (Bremen Keyports), Helmut Werner (JWP-Realisierungs GmbH), Emmanuel Schiffer und Thomas Eckelmann (EUROGATE)

Bilder: Arndt



350 Mio. Euro, während für die Infrastruktur noch einmal zwischen 600 bis 650 Mio. Euro anfallen dürften. Eine gewisse Unsicherheit besteht vor allem darin, wie sich die Stahlpreise in Zukunft entwickeln werden, denn Stahl wird in erheblichen Mengen verbaut. An das Container-Terminal wird sich eine 170 ha große Logistikfläche anschließen, mit Betrieben, die einen Dienstleistungskranz um das Terminal herum flechten: von Lagerhaltung, über Container-Reparatur bis hin zu Trucking und vieles mehr. Zahlreiche Firmen haben bereits ihr Interesse angemeldet. Das allein soll 1000 neue Arbeitsplätze bringen, der Terminal-Betrieb wird weitere rund 1000 neue Arbeitsplätze bringen.

Bei der Hinterland-Anbindung gibt es in nächster Zeit noch einiges zu tun. Helmut Werner sieht zunächst einen Modal-Split von 60:20:20. 60% des Aufkommens soll durch Feeder-Verkehre aufgefangen werden, wäh-

rend sich die restlichen 40% auf Bahn und Lkw verteilen. Werner: „Das Binnenschiff spielt hier keine Rolle“. Denn es fehlt für diesen Verkehrsträger ein Jade-Weser-Kanal, um die Weser zu erreichen. Die großen europäischen Feederbetreiber Unifeeder und Teamlines wollen JWP in ihr engmaschiges Fahrplannetz einspleißen. Beim Thema Bahn setzt Emmanuel Schiffer vor allem auf das Potenzial der eigenen Gruppe. So werde Wilhelmshaven in das Netz des privaten Schienen-Operators BoxXpress einbezogen, an dem die Eurogate Intermodal GmbH zu 38% beteiligt ist. Doch auch andere Bahn-Operateure hätten sich bereits zu Wort gemeldet. In jedem Fall soll der JWP mit einem 75.000 qm großen Kombi-Terminal mit sechs Ladegleisen und fünf Verladebrücken ausgerüstet werden. Die Jahresumschlagsleistung ist zunächst auf 140.000 Einheiten ausgerichtet. Bis dahin muss allerdings die Bahnanbindung

Wilhelmshavens nachhaltig optimiert werden. Mit der Deutschen Bahn laufen bereits Gespräche. Helmut Werner: „Ganz klar, der Koloss Bahn muss sich bewegen.“ Die Veranstaltung in Wilhelmshaven vom 25. April 2006 verdient die Umschreibung historisch. Und von ihr ging eine positive Grundstimmung aus. Thomas Eckelmann, Mitglied der Eurogate-Geschäftsführung und zu jenem – kleinen – Kreis von Hamburger Hafenunternehmern gehörend, der bereits sehr frühzeitig die Vision eines Tiefwasser-Container-Terminals unterstützte, brachte seine Stimmungslage auf den Punkt: „Heute ist die Geburtstagsfeier für den JadeWeser-Port“. Dass es nicht nur beim Feiern bleibt, sondern dass auch Fakten folgen, daran ließ Helmut Werner keinen Zweifel aufkommen. Sein Versprechen ist wörtlich zu nehmen: „Wir machen etwas draus – ich bin ganz sicher“. *Eckhard-Herbert Arndt* □



Wir bewegen Wirtschaft

EUROGATE ist das führende Container-Terminal-Logistik-Netzwerk in Europa. Unsere neun Seeterminals von der Nordsee bis zum Mittelmeer erwarten Sie mit einem schnellen Zugang zu Europas Märkten und einem umfassenden Dienstleistungsportfolio rund um die „Box“.

Abgerundet wird das EUROGATE Leistungsspektrum von intermodalen Transporten ins Hinterland, cargomodalen Service-Leistungen und intelligentem Logistik-Management. Die EUROGATE-Gruppe bietet schnelle, zuverlässige und maßgeschneiderte Services für die Logistikkette.



www.eurogate.de

duisport-Gruppe legt neue Bestmarken für 2005 vor – DB erstrebt Beteiligung

Container Umschlagsgut Nr. 1

Mit Bestmarken bei Umschlagleistung, Umsatz und Ertrag hat die Duisburger Hafen AG das Geschäftsjahr 2005 abgeschlossen. Der Vorstand bilanzierte 2005 das mit Abstand erfolgreichste Geschäftsjahr der Unternehmensgeschichte. Erfolg macht begehrt – Bahnchef Hartmut Mehdorn interessiert sich für die Übernahme der vom Bund und Land NRW gehaltenen Gesellschaftsanteile der Gruppe.

Die bloße Ankündigung der DB Interessen hat bei Hafenanliegern und Geschäftspartnern einen Sturm der Entrüstung ausgelöst. So kündigte Klaus-Michael Kühne, Verwaltungsratschef und Großaktionär des Logistikers Kühne + Nagel an, die Ausbaupläne der Gruppe an verschiedenen Standorten in Duisburg zu stoppen. Und auch ein hochrangiger Manager der Deutschen Post warnte: „Wenn wir merken sollten, dass die Bahn uns Kunden wegnimmt, sind wir an dem Standort gleich weg“. Das Netzwerk Privatbahnen warnte in einem Schreiben an NRW Landesverkehrs-

minister Oliver Wittke: „Bei Erwerb durch die DB AG geraten unsere Kunden, die verladende Wirtschaft und die Logistikunternehmen, in ein hohes Maß an Abhängigkeit von einem ihrer Wettbewerber, der dann über alle Lager-, Be- und Entladekapazitäten disponiert. Allein das Herrschaftswissen eines nicht neutralen Hafentreibers über alle bevorstehenden logistischen Bewegungen im Hafen verschafft ihm einen Wettbewerbsvorteil, der von keinem Wettbewerber/Kunden kompensiert werden kann“. Die privaten Güterbahnen sorgen sich zudem vor Einschränkungen beim Zugang zu den Häfen:



Die duisport Vorstände Erich Staake und Thomas Schlipkötter bilanzierten 2005 bei der Jahrespressekonferenz am 6. April das mit Abstand erfolgreichste Geschäftsjahr der Unternehmensgeschichte
Bild: Dünner

„Unsere tägliche Arbeit und insbesondere größere Vorhaben, die wir in Duisburg und von Duisburg aus realisieren möchten, sind konkret beeinträchtigt“, schreibt Rail4Chem-

NAVIGARE

Stauerei- und Speditions-GmbH

- Umschlag
- Lagerung
- Absiebung
- Transport
- Spedition

BETRIEB:
Schrottnis 2
47138 Duisburg (Meiderich)
Tel.: (0203) 44 60-58/-59
Fax: (0203) 44 54 43

VERWALTUNG:
Baumstraße 31
47198 Duisburg (Homburg)
Tel.: (02066) 209-121
Fax: (02066) 209-194

www.navigare-stauerei.de

Mieten statt kaufen.

- Denn mieten bietet Flexibilität in Größe und Ausstattung sowie Liquidität und steuerliche Vorteile.
- Standard-/Premium-Qualität.
- Mieten oder leasen.

GRADINGER

Wattstraße 4 · 67141 Neuhofen
Telefon 06236 4185-0 · Telefax 06236 4185-26
info@gradinger.de · www.gradinger.de

Chef Chef Matthias Raith in einem Brief an den nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Jürgen Rüttgers.

Der Duisburger Hafen gehört zu jeweils einem Drittel der Stadt Duisburg, dem Land NRW und dem Bund. Der Bund hat seit langem angekündigt, sich als Gesellschafter zurückziehen zu wollen. Die Duisport-Gruppe hat in den vergangenen Jahren erfolgreich die Neustrukturierung früher industriell genutzter Flächen im Stadtgebiet Duisburgs durchgeführt und auf diese Weise nicht nur mehr als 2000 neue Arbeitsplätze geschaffen sondern auch zahlreiche international bedeutende Logistik-, Handels- und Produktionsunternehmen an die von ihr geschaffenen attraktiven Standorte geholt. Auch dadurch hat sich Duisburg zu einem Knotenpunkt nicht nur für die Versorgung des Ruhrgebietes sondern auch zu einer Drehscheibe für Container aus den niederländischen und deutschen Nordseehäfen und deren Weitertransport Richtung Südosteuropa entwickelt. Diese Rolle will die Hafengesellschaft durch weitere kräftige Investitionen in die Infrastruktur und durch die Hereinnahme weiterer Flächen für neue Ansiedlungsprojekte künftig weiter verstärken, wie Erich Staake, Vorstandssprecher der Duisburger Hafen AG, auf der Jahresbilanzpressekonferenz am 6. April in Duisburg ankündigte. Kräftig investiert wird in den Kombinierten Verkehr (KV), insbesondere in den Ausbau der Eisenbahn- und Containerterminal-Infra-



Mit mehr als 360.000 TEU hat der Verkehrsträger Schiene im Containerumschlag in Duisburg 2005 das Schiff überholt Bild: Duisport

struktur. „110 Mio. Euro wird das KV-Investitionsprogramm im Zeitraum 2000 bis 2008 betragen“, sagte Staake. In den Jahren 2000 bis 2008 investiert die Duisport-Gruppe rund 360 Mio. € in den Ausbau der Infra- und Suprastruktur; 155,3 Mio. € allein zwischen 2006 und 2008. „Für das laufende Geschäftsjahr sind über 70 Mio. € an Investitionen vorgesehen, die insbesondere in die Baureifmachung des logport-II-Geländes fließen werden“, erläutert Staake. 51,1 Mio. € stünden für das ehemalige Sudamin MHD-Gelände bereit, das nach logport-I-Vorbild trimodal erschlossen werden wird.

In 2005 erwirtschaftete die Duisport-Gruppe einen Umsatz von 58,1 Mio. €. Das Ergebnis vor Ertragsteuern erhöhte sich um 34% auf 3,9 Mio. €. Staake führt den Rekordumsatz auf das Geschäftssegment „Verkehr und Logistische Dienstleistungen“ zurück, das mit einem Umsatz von 29,5 Mio. € ein Plus von

32% erwirtschaftete. Staake: „Das macht erstmals mehr als die Hälfte unserer Gesamtleistung aus.“ Zusammen mit der Infra- und Suprastruktur (27,7 Mio. Euro) verfüge die Duisport-Gruppe über zwei hochgradig wettbewerbsfähige Geschäftssegmente, die sich beide hervorragend ergänzen. 2005 stieg der Umschlag in den Häfen der Duisport-Gruppe um 7 % auf 45 Mio. t, davon 23,7 Mio. t im erlösrelevanten Schiffs- und Bahnverkehr (+ 6 %). Die Schifffahrt konnte ihr Umschlagvolumen um 4% auf 14,8 Mio. t steigern, der Eisenbahnverkehr nahm um 10% auf 8,9 Mio. t zu. Im Vor- und Nachlauf per Lkw wurden mit 21,3 Mio. t 8% mehr Güter befördert.

Im Jahr 2005 wurde in Duisburg nach einem Zuwachs von 19% erstmalig in der Geschichte des Hafens mehr Stückgut als Massengut umgeschlagen. Vor allem der Containerumschlag setzte das Wachstum des Vorjahres (+35%) auch 2005 mit einem Plus von 26% auf 7,1 Mio. Tonnen fort. Mit 712.000 TEU ist Duisport nicht nur Europas führender Logistik-Hub und Gateway für Zentraleuropa sondern auch weltgrößter Containerumschlagplatz im Binnenland. „Mit mehr als 360.000 TEU hat der Verkehrsträger Schiene in dieser Gütergruppe das Schiff überholt“, bilanziert Staake. „Mit 30% Anteil am gesamten Schiffs- und Bahnumschlag ist der Container Umschlagsgut Nr. 1 im Duisport.“

Hans-Wilhelm Dünner □

Partnerschaft, Professionalität, Präsenz.

Bleiben Sie mit uns auf Kurs. Wir sind der Spezialversicherer der Allianz für alle Schiffsversicherungen und 7 Tage die Woche - weltweit - für Sie da.

Rufen Sie uns an.

Duisburg: 0203.4680 970 (24h Service)

Hamburg: 040.3617 4477/2909

www.ma.allianz.com

Allianz Marine & Aviation



Kadlec & Brödlin
 SCHIFFSELEKTRIK • ELEKTRONIK
 KOMMUNIKATION • NAVIGATION

- Planung und Installation der gesamten Elektroinstallation für Schiffs- New- und Umbauten in der Binnen- und Seeschifffahrt
- Herstellung und Ausrüstung von Ein-Mann-Fahrständen, Schaltanlagen jeder Größe, Meß- und Überwachungssysteme, Pumpen-, Winden- und Kompressorsteuerungen, Aggregatüberwachungen, Klimaanlage, Installation und Service
- Planung, Lieferung, Montage und Service für sämtliche Elektronik-, Kommunikations- und Navigationseinrichtungen an Bord

**Tresco Inland ECDIS Viewer
PC - Navigis 8.0**

- aktuelles Inland ECDIS Kartenmaterial
- neue überarbeitete Programmversion - 8.0
- jetzt auch mit PC-Navigo Routenmodul und AIS
- Flottenmanagement über das Internet
- 11 verschiedene Sprachen auswählbar
- schnelle und einfache Installation
- automatisches Nachführen der Karte
- Aufzeichnen der eigenen Schiffsposition

Wenn erforderlich, sind wir für Sie da! 24 Stunden, 7 Tage in der Woche!

Krausstraße 21 • 47119 Duisburg
 Tel.: (+49) 0203 / 47 99 5 - 0 Internet: www.kadlec-broedlin.de
 Fax: (+49) 0203 / 47 99 5 - 10 E-Mail: info@kadlec-broedlin.de

Kranservice Rheinberg realisiert 620 Tonnen schwere Kranumsetzung zum Hafen Neuss

Von der Ruhr an den Rhein

Kranservice Rheinberg GmbH (KSR), der Spezialist für Kranmodernisierungen und Kranumsetzungen, realisierte die 620 Tonnen schwere Umsetzung von 2 Brückenkranen vom Mülheimer Hafen zu den Neuss Düsseldorfer Häfen.

Technik und Service aus einer Hand: Kranservice Rheinberg hat mehr als 50 Jahre Erfahrung im Modernisieren, Umbauen, Umsetzen und Betreuen von Kranen und fördertechnischen Anlagen aller Fabrikate. KSR versteht sich als Dienstleister mit absoluter Kundenorientierung bei maximaler Flexibilität, höchster fachlicher Kompetenz und Zuverlässigkeit. KSR ist eine 100-prozentige Tochter der Demag Cranes and Components GmbH mit 15 Niederlassungen in Deutschland. KSR realisiert Projekte weltweit und unterstützt mit seinem spezifischen Know-how Unternehmen vieler Branchen bei der Bewegung von Lasten. Gemeinsam mit den Kunden werden individuelle Lösungen für einen effizienten und wirtschaftlichen Betrieb der Anlagen entwickelt.



Die beiden 30 Jahre alten Portalkrane vor der Umsetzung in Mülheim an der Ruhr

Die Neuss Düsseldorfer Häfen auf Wachstumskurs

Investitionskosten reduzieren und schnell auf den steigenden Bedarf an zusätzlichen Umschlagkapazitäten reagieren – dies waren die Hauptmotive für das spektakuläre Kranprojekt an Rhein und Ruhr. Der Auftraggeber, die Neuss Düsseldorfer Häfen sind auf Wachstumskurs, allein im Geschäftsfeld Umschlag von Erzen und Metallschrotten konnte im Jahr 2005 ein Zuwachs von 65 Prozent erzielt werden. Die strategische Entscheidung, in hafeneigene Krananlagen zu investieren, gliedert die Hafengesellschaft direkt in die Wertschöpfungskette ihrer Kunden ein.



Die 88 m lange und 240 t schwere Kranbrücke wird demontiert
Alle Bilder: KSR

Das 2-Millionen-Euro-Projekt

Auf der Suche nach geeigneten Gebrauchtgeräten wurde die Hafengesellschaft bei einem Stahlhandelsunternehmen in Mülheim an der Ruhr fündig: zwei 30 Jahre alte Portalkrane mit Brückenlängen von 44 bzw. 88 Metern standen zum Verkauf. Die Neuss Düsseldorfer Häfen erwarben die Krane und beauftragten die KSR-Niederlassung West in Rheinberg mit der Projektleitung und -durchführung: Engineering, Modernisierung, Umbau, De- und Remontage, Transport, Logistik und Inbetriebnahme. Der Investitionsumfang betrug ca. 2 Millionen Euro.



Die Verladung der 88 Meter langen und 240 Tonnen schweren Kranbrücke stellte höchste Anforderungen an die Logistik – ein 300-Tonnen-Schwimmkran sowie mehrere Mobilkrane kamen zum Einsatz



Eines der größten Binnenschiffe Deutschlands war für den Transport gerade groß genug

Engineering, Demontage, Transport und Wiederaufbau

Das Projektmanagement stand vor einer gewaltigen Herausforderung, die im Bereich der Logistik durch das sehr enge Zeitfenster noch anspruchsvoller wurde. 620 Tonnen Stahl mussten bewegt, das heißt, demontiert, geladen, durch Schleusen manövriert und gelöscht werden. Ein 300-Tonnen-Schwimmkran und mehrere Mobilkrane mit Traglasten von bis zu 700 Tonnen sowie eines der größten Binnenschiffe Deutschlands, die MS Orchila (135 m lang und 11,45 m breit), mussten koordiniert werden. Zu berücksichtigen war darüber hinaus die Vorgabe, dass die Hafengebäude nur am Wochenende blockiert werden dürfen.



Der Drehkran wird in die richtige Position manövriert



Die komplett modernisierten Krane können ihre Arbeit am neuen Standort aufnehmen



Die Entladung am neuen Standort im Hafen Neuss-Düsseldorf wurde in einem sehr engen Zeitfenster bei zum Teil widrigen Wetterverhältnissen realisiert

Umbau und Modernisierung

Der kleinere Portalkran mit einer Brückenlänge von 48 Metern und einem Gewicht von 160 Tonnen musste an die Spurweite der Kranbahn und die betrieblichen Anforderungen in Neuss angepasst werden. Dazu wurde aus der Mitte der Kranbrücke ein 21 Meter langes Stück herausgetrennt und anschließend in zwei 10 bzw. 11 Meter lange Elemente geteilt. Diese wurden dann links und rechts als Ausleger an die gekürzte, wieder zusammengeschweißte Brücke angesetzt. So kann der Kran in seiner ursprünglichen Gesamtlänge auf der 21 Meter schmalen Kranbahn – statisch berechnet und geprüft – wieder in Betrieb genommen werden. Sowohl die kleine als auch die 88 Meter lange, 240 Tonnen schwere Brücke sowie die Stützen und die Brückenträger wurden bereits in Mülheim rundum saniert. Die Stahlkonstruktion wurde sandgestrahlt und lackiert. Alle Getriebe und die gesamte Elektrik – von der Hochspannungszelle über die Zuleitungskabel bis zum Steuerstand – wurden modernisiert.

Prozesssteuerung und Inbetriebnahme

Die Installation einer SPS-basierten EASY-Prozesssteuerung optimiert die Performance der Krananlage und steigert so deren Umschlagkapazität. Das integrierte Ferndiagnosesystem ermöglicht es den KSR-Service-Fachkräften im Störfall jederzeit schnell und effizient einzugreifen und einen optimalen Support zu gewährleisten. Ein Rundum-Service-Vertrag wurde vom Kunden schon abgeschlossen. Neue Aufgaben warten bereits: Der 48 Meter Portalkran wird Baustoffe löschen, der 88 Meter Portalkran Eisenerze und Metallschrotte. Die Inbetriebnahme ist in Kürze vorgesehen.

Michael Plöntzke, KSR □

Kranservice Rheinberg GmbH – Alle Leistungen aus einer Hand

Kran- und Fördertechnik

Modernisierung und Umbau

- Engineering
- Mechanik
- Elektrik
- Automatisierung

Kranumsetzungen

- Vermittlung, Engineering und Finanzierung von Gebrauchtkranen
- Modernisierung und Umbau
- De- und Remontage und Transport

Branchenspezifisches Know-how

- Wasserstraßen
- See- und Binnenhäfen
- Containerterminals
- Werftkrane
- Industrie
- Kraftwerke
- Forschung und Entwicklung
- Lagertechnik
- Werkstore
- Fernsehürme

Kranservice

Service

- Wartung
- Reparaturdienst
- Ersatzteile und Komponenten
- Inspektion/Prüfungen
- Fernüberwachung
- 24 Stunden Rufbereitschaft

Beratung

Schulungen

KSR im Internet: www.ksr-kran.de

LKW-Spedition entdeckt Kombitransporte per Bahn und Schiff

Lanfer – Tanklogistik trimodal

Die seit mehr als 80 Jahren im emsländischen Meppen angesiedelte Fachspedition für Flüssigtransporte Lanfer zählt zu den bedeutendsten Tanklogistikern in Europa. Die mit mehr als 350 eigenen Zugmaschinen und 450 Aufliegern vollständig im Selbst-eintritt operierende mittelständische Firmengruppe hat die Zeichen der Zeit erkannt und nutzt seit einiger Zeit Bahn und Schiff als alternative Transportwege.

Den Wandel vom Spediteur zum Logistiker erlebte Hermann Lanfer, nachdem er 1994 im Zuge der Übernahme der Spedition und des Tanklagers der FTL Jürging/Hamm in der Verantwortung stand. Während bis dato allein Transportleistungen im Mittelpunkt standen, vorrangig wurde für eine große Chemiefirma Leim transportiert, wurden neue Lösungen erforderlich. Mit regionaler Disposition, ziel- und zeitgenau, entwickelte sich ein neues Betätigungsfeld. Konsequenter ging der Weg vom Transporteur zum Logistiker, der seinen Auftraggebern mehr Dienste und damit Mehrwert lieferte. Und nachdem Lanfer, heute verantwortlich für nahezu 500 Mitarbeiter, 1994 wieder an den Stammsitz der Firma ins emsländische Meppen zurückkehrte, nahm die Entwicklung einen geradezu stürmischen Verlauf.

Mit gewollten Wachstumsraten, mit geschickten Kooperationen und mit der Übernahme einer Reihe von Firmen entstand in den letzten 12 Jahren ein äußerst leistungsfähiger Logistikdienstleister für Flüssig- und Siloproducte. Die Destinationen der Lanfer-Gruppe sind inzwischen über Europa verteilt, bis an den Bosphorus und die hel-

lenische Halbinsel sieht man die Tankzüge mit dem unverkennbaren HLM-Logo in sattem Grün. Und nicht nur auf den Straßen, auch auf der Schiene und auf dem Wasser sind Lanfers Transporte unterwegs. „Ich generiere einen internen Wettbewerb zwischen den hauseigenen Kompetenzen“ fasst Hermann Lanfer seine Strategie zusammen. Auf acht Geschäftsbereiche kann er zurückgreifen, und das ist seine operationelle Stärke. Der Standort Hamm ist für Lanfer ein wichtiger Knoten im gesamten Firmengebeude. Als er in 2003 Transporte auf die Bahn verlegte, obwohl er über rund 350 Sattelzüge verfügt, erntete Lanfer Erstaunen. Doch das, so sagt er eher beiläufig, seien eben seine Stärken. Mit dem ersten Chemie-Ganzzug-Shuttle von Wismar nach Hamm lieferte er die reibungslose Umstellung des bis dahin bestehenden Straßentransports auf einen alternativen Verkehrsträger. Heute wird im Hafen Hamm wöchentlich ein Ganzzug mit Tankcontainern, beladen mit Holzleim, umgeschlagen, die von hier per LKW an die Holzverarbeitende Industrie in Ostwestfalen zugestellt werden. Ähnlich wurde im vergangenen Jahr verfahren. Mit eigens für den

Endlich: Aufträge für Eurohafen Emsland vergeben

Nach wochenlangen Verhandlungen über die Ergebnisse der europaweiten Ausschreibung sind von der Euro-Hafen Emsland-Mitte Entwicklungs- und Bau GmbH in Haren nun die Arbeiten zum Bau des Eurohafens Emsland vergeben worden. Die Erd- und Wasserbauarbeiten zur Herstellung des Stichkanals und des Hafenbeckens sowie zur Vorbereitung und Aufhöhung der angrenzenden Flächen sind an die Bietergemeinschaft Bunte, Papenburg und Knoll, Haren vergeben, die Stahlwasserbauarbeiten führt die Firma Tiesler aus Elsfleth aus. Die gesamten Erschließungsarbeiten, die Flächenbefestigungen sowie die Einrichtungen zur Ver- und Entsorgung wurden an die Bietergemeinschaft Neumann, Jansen, Beton- und Monierbau, Koch vergeben. Die Bauarbeiten begannen Anfang Mai, am Fertigstellungstermin im Herbst 2007 will man festhalten. Nun wird man darangehen, einen Betreiber für den Hafen zu suchen. Neben Anderen hat die Spedition Lanfer aus Meppen Interesse signalisiert. (ga) □

kombinierten Verkehr beschafften Spezial-Containern für rauchende Schwefelsäure (Oleum) wurden Gefahrguttransporte von Ludwigshafen nach Dörpen von der Straße auf die Schiene umgesetzt, insbesondere, um

Lanfer Transport-Equipment:

- 350 Sattelzugmaschinen:
450 V2A und V4A Ein- und Mehrkammer-Tankauflieger
- 250 Tankcontainer von 22,5 bis 37 cbm
- 2 Binnenschiffe ausrüstbar mit je 4 mobilen Tankmodulen á 275 cbm bis 1.200 to Ladekapazität

den ökologischen und sicherheitsrelevanten Erfordernissen im höchstem Maße gerecht zu werden.

Lanfers optimierte Transportlogistik reicht allerdings weiter, sie praktiziert längst, und erfolgreich, einen multimodalen Ansatz. Mit „CombiShip“ reagierte der emsländische Logistiker auf sich ändernde Anforderungen. Nicht nur, um die Maut zu vermeiden, vor allem, um der Zunahme des Straßengüterverkehrs rechtzeitig Alternativen zu bieten, setzte Lanfer auf Transportlösungen auf der Wasserstraße. Damit will er auch zukünftig einen termingerechten und kostengünstigen Transport gewährleisten. Das Transportkonzept ‚Lanfer CombiShip‘ besteht aus mobilen Tankmodulen von jeweils 275 cbm, die auch als Zwischenlager an Land genutzt werden können, und in herkömmliche Trockenfrachtschiffe eingesetzt werden. Die flexiblen, isolierten Mehrkammertanks, die über eine Unterwegsbeheizung verfügen, gewährleisten eine hohe Sicherheit bei der Transportdurchführung, denn zusammen mit Wallgang und Schiffsaußenhülle ist das



Mehr als 350 Lanfer Sattelzugmaschinen und 450 Auflieger sind heute auf Europas Straßen für Lanfer unterwegs Bild: Dünnert



Im Hafen Hamm wird wöchentlich ein Ganzzug mit Flüssigcontainern beladen mit Holzleim einer Fabrik in Wismar umgeschlagen, die von der Spedition Lanfer per LKW an die Holzverarbeitende Industrie in Ostwestfalen zugestellt werden Bild: Dünnert



Das Transportkonzept ‚Lanfer Combi-Ship‘ besteht aus mobilen Tankmodulen von jeweils 275 cbm, die aufgrund ihrer Aufsatzfunktion auch als Zwischenlager wie hier im Hafen Hamm genutzt werden können, und in herkömmliche Trockenfrachtschiffe eingesetzt werden

Bild: Dünger

Transportgut faktisch dreiwandig geschützt. „Diese Lösung gab es noch nicht“, bemerkt der 42-jährige Unternehmer, „deswegen habe ich, zusammen mit Martin Deymann aus Haren, dieses Konzept entwickelt“. Derzeit sind zwei angemietete Binnenschiffe mit den mobilen Tankmodulen unterwegs und transportieren vor allem Flüssigdünger. Probleme beim Beladen und Löschen gibt es nicht, da die Einheiten über ein bordeigenes Pumpsystem sowie über standardisierte 8 Zoll-Lade- und Löscheinrichtungen verfügen, die sich bei Bedarf bis auf drei Zoll reduzieren lassen.

Durch derartige innovative Lösungen und Dienstleistungen, auch durch konsequente Prozessintegration im Sinne des Supply Chain Management sieht sich Lanfer für die Zukunft gut aufgestellt. Und vor diesem Hintergrund will der Logistikdienstleister mit dem Markenzeichen – „Transport und Service auf höchstem Niveau“ – weiter daran arbeiten, eines der führenden, international operierenden, hoch spezialisierten Transport- und Dienstleistungsunternehmen für die Chemie- und Lebensmittelbranche zu sein. Die „Werkzeuge“ auf dem Weg dorthin werden bereits erfolgreich eingesetzt. Mit langfristigen Wertepartnerschaften zu den Kunden, mit Leistungswillen, Teamfähigkeit und der Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen, sind die Garanten des Erfolges erkannt. Und, wie Herman Lanfer nachdrücklich bestätigt, mit seinen Mitarbeitern. „Nur der mit dem besten Personal wird überleben“ formuliert er sein Credo, und bei Lanfer wird dieses Prinzip gelebt. Mit einem Gleichklang zwischen den Interessen der Kunden, seinen langjährigen, erfahrenen und kompetenten Mitarbeitern und der Unternehmensleitung wird die Leistungsfähigkeit potenziert. Tradition und Innovation sind für den Mittelständler keine Gegensätze. Das hat der Chef der 1922 als Spedition gegründeten Firma markant bewiesen. Das eine als Grundpfeiler, das andere als stetige Herausforderung, und eine Unternehmenskultur, die Freude an der Arbeit, an der Aufgabe aufkommen lässt. Auch in den nächsten Jahren will Lanfer wachsen: „Zehn Prozent jährlich haben wir uns vorgenommen“, verrät der überzeugte Unternehmer und gelernte Betriebswirt. Der Blick auf die Entwicklung der letzten Jahre lässt an dieser Aussage keinen Zweifel aufkommen. Auch, wenn die Entwicklung bisher nach außen hin recht lautlos erfolgte. Klappern ist nicht sein Handwerk, und ein Freund hohler Worte ist er erst recht nicht, er ist eher ein Mann der Tat.

www.lanfer-logistik.de • Dipl. Ing. Hermann Garrelmann □



Lanfer CombiShip am Tanklager Hafen Hamm:

- 36 Tanks (62 cbm – 900 cbm, ges. ca. 9.000 cbm)
- Heiz- und Kühlsystem / Isolierung
- günstige Verkehrsanbindung (Kanal-Schiene-Straße)
- betriebseigene Löscheinrichtung für Binnenschiffe und Gleisanschluss
- Spezialpumpe für Direktladung von Schiffen u. Kesselwaggons
- mobile Saug-/Druckpumpe, Mischanlage, Laborkontrollen

1. Neuss Düsseldorfer Hafentag

Die Hanse: Alte Verbindungen – Neue Chancen

18.– 20. Mai 2006

Die Ostseeregion boomt seit Jahren. Informieren Sie sich über den aktuellen Stand der Zusammenarbeit zwischen Deutschland und dem Ostseeraum.

- Logistikforum
- Diskussionsforum
- Zahlreiche Fachvorträge
- Plattform zum Austausch von Meinungen und Erfahrungen

Knüpfen Sie neue Kontakte und erschließen Sie neue Absatzmärkte!

Anmeldung im Internet unter:
www.hafentag.de

STADT NEUSS
Wirtschaftsförderung

Städtebund
Die HANSE

NEUSS DÜSSELDORFER HÄFEN
www.hafentag.de



Die Veranstaltung steht unter der Schirmherrschaft des Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen, Dr. Jürgen Rüttgers

Reederei Schwaben setzt auf Schiffsneubauten

MS STADT HEILBRONN getauft

Das neue Flaggschiff der Reederei Schwaben, die MS STADT HEILBRONN, wurde am 31. März in ihrem Heimathafen getauft. „Das Schiff ist ein echter Europäer: geplant in Deutschland, gebaut in Polen und ausgebaut in den Niederlanden“, erläuterte Reedereichef Gerd-Jürgen Britsch stolz die Baugeschichte.

Mehr als 200 prominente Gäste waren zu dem in Deutschland noch seltenen Ereignis einer Taufe eines modernen Neubauschiffes nach Heilbronn gekommen und wurden von Gerd-Jürgen Britsch begrüßt. Das 105 m lange und 11,45 m breite Einschrauben-Motorschiff wurde in Doppelhüllen-



Prominenz nach erfolgreicher Schiffstaufe mit Taufkunde (v.l.n.r.): Walter Leibold aus dem baden-württembergischen Finanzministerium, zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der Reederei Schwaben, Reedereichef Gerd-Jürgen Britsch, Taufpatin Helga Himmelsbach, Staatssekretärin Karin Roth, Heilbronn's Oberbürgermeister Helmut Himmelsbach

Bild: Guddat

Bauweise gefertigt und soll für den Transport von Industriesalzen und Kohle auf Neckar und Rhein eingesetzt werden. Das Schiff sollte eigentlich entsprechend dem europäischen Standard mit 135 m Länge gebaut werden, dem stand jedoch die antiquierte Schleusenlänge auf dem Neckar entgegen: „Der Neckar ist mittlerweile zu einem Museum für Schleusenbau geworden. Wir müssen die Schleusen auf 135 m verlängern, um die Marktpotenziale der Boomregionen Baden-Württembergs für die moderne Binnenschiffahrt zu erschließen“, sagte Britsch an die aus Esslingen am Neckar stammende Staatssekretärin Karin Roth aus dem Bundesver-

kehrsministerium gewandt: „Deshalb hoffen wir, dass Sie uns dabei unterstützen, dass der Bund rasch entsprechende Ausbaumaßnahmen in die Wege leiten wird“.

Staatssekretärin Karin Roth zeigte sich von der Richtigkeit dieses Vorhabens überzeugt: „Eine jetzt vorgelegte aktuelle Studie über die Entwicklungspotenziale von Güterschiffen über 110 m Länge auf dem Neckar kommt zu dem Ergebnis, dass eine Verlängerung der Schleusenammern auf 140 m volkswirtschaftlich rentabel ist“, sagte Roth. „Das Land soll sich, wie andere Länder das in vergleichbaren Fällen getan haben, an der Realisierung der Schleusenverlängerung beteiligen“, forderte Roth weiter. „Der Bund führt am Neckar an Schleusen, Wehren und Schleusenkanälen bereits umfangreiche Ersatzinvestitionen mit einem Gesamtvolumen von rund 330 Mio. € durch. Aufgrund des Alters der Anlagen sind diese unumgänglich und dringlich, um den Betrieb sicher zu stellen“. Ein Teil dieser Mittel könne man für die Verlängerung der Schleusen nutzen. Wenn man das Land und auch die regionale Wirtschaft bei der Finanzierung des Ausbaus mit ins Boot bekäme, könne das Vorhaben



Staatssekretärin Karin Roth will den Neckarausbau „mit Leidenschaft“ unterstützen

Bild: Guddat

Scheepswerf Gelria BV

Handelsweg 75

6541 CS NIJMEGEN

T. +31(0)24-3770717 F. +31(0)24-3786001



Wir wünschen dem MS Stadt Heilbronn allzeit gute Fahrt.



- Querhelling 110 Meter
- Querhelling 140 Meter
- Ausrüstungs- und Neubaukai 300 Meter
- 750 Tonnen-Stevendock
- 3 Portalkräne à 12 Tonnen, Schwenkbereich 45 Meter

E-mail: info@scheepswerfGelria.comWebsite: www.scheepswerfGelria.com

Schiffsdaten STADT HEILBRONN

Länge	105,00 m
Breite	11,44 m
Seitenhöhe	3,20 m
Tiefgang	3,13 m
Tragfähigkeit	2.619 to
Hauptantrieb	1 Caterpillar, 3512 B DITA-SCAC
Leistung	1118 kW / 1520 PS bei 1600 1/min
Getriebe	Reintjes 5,044:1, Vulkan-Kupplung
Propeller	Wärtsilä 1.700 mm, 5-Blatt in HR-Düse
Bugstrahlruder	Verhaar Vierkanalbug- strahlruderanlage, Schraube 1.200 mm,
Antrieb	Caterpillar, Type 3406 DITA
Leistung	530 PS
Klassifikation	SUK, BSBG, Continuefahrt
Kasko	Germanischer Lloyd + 100 A5 I
Bauart	Querspantensystem, Stevenbug, Spiegelheck 1 Laderaum, Wallgänge, doppelter Stahlboden
Hersteller	Centromost, Plock, Polen
Kaskoausbau	Schiffswerft Gelria B.V., Nijmegen
Projektleitung	Lömker GmbH, Bremen
Deck	Blommaert Aluminium-Schiebeluken
Buganker	2 x 1.250 kg mit Kette
Heckanker	1.000 kg mit Drahtseil
Bordstromagg.	28 kVA und 75 kVA



Die STADT HEILBRONN in ihrem Heimathafen Heilbronn **Bild: Betz**
 rasch verwirklicht werden. Roth kündigte an, das Projekt „mit Leidenschaft“ zu unterstützen. Gerd-Jürgen Britsch verriet den Taufgästen, dass Reederei und Gesellschafter den Bau eines zweiten



Taufpatin Helga Himmelsbach erhielt von Reedereichef Britsch einen Blumenstrauß sowie eine Erinnerungsurkunde

Bild: Guddat



Der moderne Einmannfahrstand lässt keine Wünsche offen **Bild: Guddat**



Die Bug- und Heckankerwinden von Dutch Marine Trading sind mit einem ‚self-tension-System‘ ausgestattet **Bild: Guddat**

deren Gründung 1918 ein ganz besonderer Anlaß.

Hans-Wilhelm Dünner □

Großmotorschiffes 2008 planen. „Ich würde mir wünschen, wir könnten dieses Schiff gleich mit 135 m Länge bauen, und sie sehr geehrte Frau Roth bei der Jungfernfahrt auf dem Neckar an Bord haben. Ein Schiffsname ist auch schon gefunden: MS STADT ESSELINGEN“, meinte Staatssekretär Rudolf Köberle aus dem baden-württembergischen Innenministerium.

Anschließend wünschte Taufpatin Helga Himmelsbach, Gattin der Oberbürgermeisters der Stadt Heilbronn, der MS STADT HEILBRONN immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel und allzeit gute Fahrt und brachte unter dem Beifall der Festgäste mit Schwung die Champagnerflasche am Bug des Schiffes zu Bruch. Es bestand nun Gelegenheit, das Schiff, seine technischen und nautischen Einrichtungen ausgiebig zu begutachten. Natürlich wurde auch ein bisschen gefeiert, was bei gutem Wetter und guter Bewirtung den Tag launig ausklingen ließ, war doch der erste Neubau der Reederei Schwaben seit

TECHNIK & SCHIFFFAHRT

RIVER SHIPYARD IN
CENTROMOST
 STOCZNA SZCZEPAN W PLOCKU

Bei uns ist das Kasko von MS STADT HEILBRONN entstanden!

Dem Schiff und seinem Betreiber wünscht CENTROMOST River Shipyard in Plock

allzeit gute Fahrt und immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel.

CENTROMOST River Shipyard in Plock Ltd.
 Poplacińska Str. 42, 09 - 401 Plock, POLAND
 tel.: +48 (24) 267 59 00, 267 59 01
 fax.: +48 (24) 267 59 02
 e-mail: centromost@centromost.com.pl
 http://www.centromost.com.pl

OMEGA BUGSTRAHLANLAGEN FÜR PROBLEMLOSES MANÖVRIEREN

Wir liefern: 1x OMEGA Bugstrahlanlage, Typ 31120-4k mit einer Leistung von 535 pk/1900 Umdr.

Wir wünschen dem ‚MS Stadt Heilbronn‘ viel Erfolg und ‚allzeit eine behütete Fahrt‘.



OMEGA BUGSTRAHLANLAGEN

Verhaar Omega B.V., P.O. Box 119
 2340 AC Oegstgeest - die Niederlande
 Tel: +31 71 5172631 - Fax: +31 71 5171926
 E-mail: info@verhaar.com
 Website: http://www.verhaar.com

Reederei Schwaben GmbH

Binnenschifffahrt · Umschlag · Lagerung · Kommissionierung · Distribution · Transportlogistik

Am Westkai 11 · 70327 Stuttgart
 Tel. (07 11) 32 76-230 · Fax 32 93 43
 www.reedereischwaben.de



Hafenstraße 19–21 · 74076 Heilbronn
 Tel. (0 71 31) 99 50-40 · Fax 99 50-49
 info@reedereischwaben.de

Binnenschifffahrts- und Seehafenspedition

Trimodale Umschlagsmöglichkeiten an beiden Standorten

Lagerbewirtschaftung Schwerpunkt Stahl- und Walzwerkserzeugnisse

Entwicklung und Umsetzung von Logistiksystemen

Transportlogistik



Voll abgeladen mit 2.420 t Kohlen ging die STADT HEILBRONN am 13. März in den Niederlanden auf ihre Probefahrt Bild: Veldhuijzen

Probefahrt auf dem Rhein

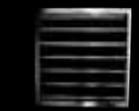
Vor der feierlichen Übergabe der STADT HEILBRONN an die Reederei Schwaben wurde das Schiff selbstverständlich ausführlich geprüft. Zunächst wurde es bei der Schiffswerft Gelria in Nijmegen leer getestet, wonach am 13. März eine Probefahrt mit 2.420 t Kohlen stattfand. Eine Gruppe von 20 interessierten Personen meldete sich an Bord um die Leistungen des neuen Schiffes zu testen. Von Seiten der Reederei Schwaben waren Prokurist Kai Nandelstaedt und Schiffsinspektor Harald Spies dabei, aus Deutschland kamen die Prüfer der SUK und BSBG, sowie Manfred Franz, Schiffsverkehrsverständiger des Schiffsversicherers Friedrich Hartmann aus Mannheim und Projektmanager Stefan Lömker, ergänzt um die nieder-

ländischen Projektbeteiligten, wie die Herren Boon und Dam von der Schiffswerft Gelria, Herr Buijng und seine Kollegen von der Firma Vlek und natürlich die Besatzung der Stadt Heilbronn. Die Besatzung der Stadt Heilbronn ist fast ein Familienbetrieb. Der Schiffsführer hat nicht nur seine Ehefrau als "Steuermann" mit an Bord sondern bildet auch seine Tochter zum "Schiffsjungen" aus. Zudem sind noch zwei Matrosen mit dabei. Zunächst wurde das Beiboot gründlich getestet und dann ging's los. Mit Schiffsinspektor Spies am Steuer wurde Kurs gesetzt in Richtung Haringvliet. Diese Wasserstraße ist wegen des geräumigen aber wenig befahrenen Wassers eine beliebte Teststrecke. Nicht nur die SUK, auch die niederländischen Kollegen der Scheepvaartinspectie nutzen diese oft. Auf dem Haringvliet wurde die STADT HEILBRONN den verschiedensten Untersuchungen unterworfen. Geschwindigkeit, Beschleunigungs- und Bremsvermögen, Wende- und Reaktionsschnelligkeit wurden geprüft und die technischen Einrichtungen wie Ankergeschirr, Lautsprecheranlage und Radar wurden einem Test unterzogen. Dies alles wurde von den Sachverständigen der SUK und BSBG mit kritischem



Die Verhaar Bugstrahlruderanlage mit 530 PS Caterpillar Motor Bild: Veldhuijzen

Blick verfolgt und aufgezeichnet. Besonders wurde auch auf die Leistungen des Caterpillar Hauptmotors geachtet. Bei einem Tiefgang von 3,09 m brachte der 1520 PS Motor die STADT HEILBRONN auf eine Höchstgeschwindigkeit von 19 km/h. Dabei fiel das ruhige fast lautlose Geräusch des Motors auf. Cees Boon von der Schiffswerft Gelria gab sich am Schluss der erfolgreichen Probefahrt erleichtert. „Wir haben es wieder geschafft, die Gelria ist im Grunde eine Reparaturwerft, aber im Schnitt machen wir auch einen Neubau pro Jahr“. Auch Stefan Lömker, Projektmanager der Lömker GmbH aus Bremen, der alle Parteien zusammengebracht hat und die Planung des Schiffes nach Vorgaben der Reederei ausgeführt hat, kann wieder mal auf ein sehr gelungenes Projekt zurückblicken. Wilfried Veldhuijzen □



Rostfreie Gitter



Überdruckeranlage



Lüfter



Windex
ENGINEERING BV

Ihre Spezialisten für:

- Klimaanlage
- Überdruckeranlage
- Maschinenraumlüfter- und Laderaumlüfter
- Rostfreie, vollständig abschließbare Gitter

*Wir wünschen dem, MS Stadt Heilbronn
'viel Erfolg und, allzeit eine behütete Fahrt'.*

WINDEX ENGINEERING BV
Houtschelf 20 • 3371 KB Hardinxveld-Giessendam • The Netherlands
T: +31(0)184 611 322 • F: +31(0)184 611 403 • E: info@windex.net

AL 25 JAAR EEN VEILIGE THUIHAVEN



VLEK
SCHEEPSINSTALLATIE

MK 6217/9 RT
Kleuren TFT Rivier Radar



■ zeer compacte CPU
■ kleinste bereik 150 mtr.

Vlek Scheepsinstallatie B.V. de thuishaven voor een complete elektrotechnische installatie en Nautische apparatuur. Actief vanuit twee vestigingen in Rotterdam & Nijmegen.

Klokweg 16 • 3034 KK Rotterdam • Tel.: 010 233 00 02
info@vlek-scheepsinstallatie.com • www.vlek-scheepsinstallatie.com



VPG

Scheepsservice B.V.

Adres: Handelsweg 75,
6541 CS NIJMEGEN

Tel.: 024-3731919

Fax: 024-3776494

Mobiel: 0653-109065

info@vpgscheepsservice.nl

www.vpgscheepsservice.nl

*** Verkoop/inbouw van alle merken**

*** Levering/plaatsing van alle merken voortstuwingsmotoren/keerkoppelingen generatorsets**

*** Hydraulische stuurmachines**

*** complete machinekamerinstallaties**

„Erfolg ist harte Arbeit“

Gemeinhin sind Tätigkeitsberichte keine aufregende Lektüre: In Broschürenform werden die Geschäftsdaten des vergangenen Jahres zusammengestellt und mit mehr oder weniger gelungenen Statements der handelnden Personen begleitet. Der GL Tätigkeitsbericht 2005 geht – passend zum Image des innovativen Schifffahrts- und Industriedienstleisters – neue Wege. Schon das auf der Titelseite dominierende rot reizt dazu, die Broschüre zur Hand zu nehmen. Als ‚Ouvertüre‘ lassen die GL-Vorstände Rainer Schöndube und Dr. Hermann J. Klein unter der Überschrift „Erfolg ist harte Arbeit“ das GL-Geschehen 2005 in einem Interview Revue passieren und machen direkt neugierig, die angesprochenen Themen und Leistungsbereiche des deutschen Schiffs-TÜV mit internationaler Bedeutung in den weiteren Kapiteln und Beiträgen zu vertiefen. Und auch hier ist das Informations-



Der GL Geschäftsbericht kann kostenlos beim GL per Telefax unter +494036149250 bestellt werden

angebot so vielfältig und qualifiziert wie das Unternehmen selbst, dass man die GL-Bilanz kaum aus der Hand legen will. Auch die Kürze der Fachartikel und Übersichtlichkeit des Layouts mit sorgfältig ausgewähltem Bildmaterial gibt einem bald das Gefühl, ein unterhaltsames Fachmagazin in Händen zu halten. Aber auch hier hat der GL ja einiges zu bieten, so dass man die lange Zeit bis zum Erscheinen des nächsten Geschäftsberichtes mit der Lektüre des Magazins NONSTOP oder der regelmäßig erscheinenden Newsletter überbrücken kann. Denn auch für das qualifizierter und bunter gewordene Informationsangebot der GL-PR-Abteilung gilt die Überschrift des erwähnten Interviews mit der GL-Geschäftsführung: „Erfolg ist harte Arbeit“.

Hans-Wilhelm Dünner □

Hamburger Schiffs-TÜV profitiert vom boomenden LNG-Geschäft

Germanischer Lloyd gibt richtig „Gas“

Die Schiffsklassifikations-Gesellschaft Germanischer Lloyd (GL) wird weiter von einer Erfolgswelle vorangetragen. Jetzt konnte das in Hamburg ansässige Unternehmen einen lukrativen Vertrag über die technische Baubegleitung und Klassifikation von zehn neuen Gas-Tankern unter Dach und Fach bringen. Auch die Umsatz- und Ertragsentwicklung in 2005 war sehr zufrieden stellend.

Die norwegische Spezial-Reederei I.M. Skagen lässt zehn, jeweils 10.000 m³ Gas transportierende Tanker in China bauen und vom GL im Bau begleiten sowie klassifizieren. Die Frachter sollen bis 2008 ausgeliefert werden, berichtete Captain Bard Norberg, Vice President Business Services Development der Reederei, jetzt nach der Vertragsunterzeichnung den Journalisten. Den Namen der Werft aber auch das Gesamtinvestment wollte der Norweger nicht preisgeben. Allerdings sagte er, dass sich sein Unternehmen an der Werft beteiligen und einen entsprechenden Wissenstransfer nach China vornehmen werde. Die Schiffe stellen eine technische Besonderheit dar, so Norberg. Mit ihrer Transportkapazität seien sie zwar verhältnismäßig klein, doch damit ideal auf ihr künftiges Einsatzgebiet – die Nord- und Ostsee – zugeschnitten. Damit nicht genug: Die Schiffe können dank innovativer Technologie zudem neben LNG auch LPG und Äthylen aufnehmen. Mit ihren Abmessungen von 137 m Länge, rund 19 m Breite und einem Tiefgang von 6,50 m seien die Frachter ideal für Zubringer- und Verteilerverkehre in der Nord- und Ostsee. Norberg berichtet weiter, dass die zehn Tanker – von denen vier fest geordert und weitere sechs Optionen noch einzulösen sind – Bestandteil einer umfassenden Logistik-Kette für ein

Anzeige

www.binnenhafen.info

So finden Sie
Ihren Hafen in Bayern!



Freuen sich über den Vertragsabschluss (v.l.): Torsten Schramm (Division Manager Europe/Middle East/Africa beim GL), Rainer Schöndube, Dr. Hermann Klein (beide GL-Vorstand) und Capt. Bard Norberg (Vice President Business Services Development bei I.M. Skagen). Foto: Arndt

neues, vor der westnorwegischen Küste zu erschließendes Gas-Feld seien. Das Unternehmen verfügt aktuell über eine Flotte von 42 Schiffen. 17 der insgesamt 18 LPG- und Äthylen-Carrier fahren bereits mit GL-Klasse. „Wir haben sehr gute Erfahrungen mit dem Unternehmen gemacht, und deshalb haben wir uns dazu entschlossen, auch die Neubauten vom GL betreuen zu lassen“, so Norberg. Parallel zu dem neuen Auftrag hat das an der Osloer Börse notierte Unternehmen I.M. Skagen drei weitere Gas-Tanker im Bau. Dr. Hermann Klein, Vorstandsmitglied des GL, freute sich über die Auftragserteilung an den GL, die auch für sein Unternehmen „einen Millionen Euro-Betrag“ bedeutet. Aktuell hat der GL 70 Gas-Tanker in seiner Betreuung. Klein: „Dieser Markt wächst rasant. Und an dieser Entwicklung wollen wir teilhaben“. Hinter dem GL liegt erneut ein erfolgreiches Jahr, berichtete Vorstandsmitglied Rainer Schöndube. Auch wenn das abschließende Zahlenwerk erst im Mai vorgelegt werde, könne er sagen, dass die Umsatzerlöse um rund 18 Prozent auf 319 Mio. Euro gestiegen seien, getragen von den Maritimen Diensten mit 248 Mio. Euro. Schöndube wörtlich: „Die Umsatz- und Ertragsentwicklung für 2005 ist sehr zufrieden stellend“. Unter der GL-Klasse wurden 2005 exakt 456 Neubauten (370) abgeliefert. In der weltweit präsenten Gruppe waren Ende des Jahres rund 3000 Mitarbeiter beschäftigt, ein Plus von 383 gegenüber 2004. Auch für 2006 ist der GL ausgesprochen zuversichtlich, nicht zuletzt dank der anhaltend positiven Entwicklung in der Weltschifffahrt. Eckhard-Herbert Arndt □

Schiffwerft Grave B.V.: Neuestes Meisterwerk der Passagierschiffahrt in Dienst gestellt

Luxushotelschiff MPS AmaDagio

Am 17. März wurde das Luxus-hotel-Passagierschiff "AmaDagio" von der Schiffswerft Grave B.V. an die Reederei ABAV GmbH übergeben. Danach stellten sich die Beteiligten am Bau dieses einzigartigen Schiffes der Presse.

Das Kreuzfahrtschiff "AmaDagio" ist für die Binnenwasserstraßen in Europa, besonders für die Fahrt auf Rhein und Donau, geeignet. Die Reederei ABAV GmbH, mit Sitz in Basel ist eine gemeinschaftliche Tochtergesellschaft von vier amerikanischen und australischen Reiseveranstaltern, die neben gecharterten Schiffen nun erstmals ein eigenes Flusskreuzfahrtschiff in Fahrt bringen. Mittlerweile erhielt die Schiffswerft Grave den Auftrag für den Bau eines Schwesterschiffes, das bereits Ende dieses Jahres geliefert werden soll.

"Konzertierte" Deckeinteilung

Die Einrichter der "AmaDagio" haben sich vom Schiffsnamen – eine Kombination aus Amadeus und Adagio – inspirieren lassen: Auf dem Sonnendeck befinden sich hinter dem Steuerhaus das Sonnzelt und das Kurbecken. Auf dem Oberdeck (Violindeck)

befinden sich die Rezeption, die große Lounge mit Terasse, die Aftlounge, das Wellnesszentrum mit Sauna, Fitness und Massageraum und 32 Passagierkabinen, von denen vier als Suite gestaltet sind. In der Aftlounge können die Gäste in gemüthlicher Atmosphäre bei offenen Türen die Sonne genießen.



Ein modernes Kunstwerk schmückt die Rezeption mit Eingang zur Lounge Bild: Veldhuijzen

Deswegen ist der Auspuff auch vom üblichen Platz am Heck auf die Schiffseite verlegt worden. Auf dem "Cellodeck" befinden sich der Maschinenraum, das Leinenlager, die Wäscherei, zwei Besatzungskabinen für die Cruisemanager, 30 Passagierkabinen, das Restaurant, die Kombüse und der Bugschraubenraum. Auf dem "Pianodeck" be-

finden sich ein technischer Raum mit Abwassereinheit und Wasserbereiter, 21 Besatzungskabinen und 13 Passagierkabinen. Im Doppelboden des Schiffes sind verschiedene Tanks für Vorräte und Ballast aufgenommen.

Kamphuisen Shipping – ein halbes Jahrhundert Erfahrung

Der Grundentwurf des Schiffes, wie auch der Entwurf der Inneneinrichtung und die Baubetreuung wurden von Kamphuisen Shipping in Ede ausgeführt. Die Inhaber, das Ehepaar Koert und Marianne Kamphuisen wurden frühzeitig von den Eigentümern der AmaDagio beauftragt, ein derartiges Schiff mit den gewünschten Ausstattungsstandards zu entwerfen, in Kontakten mit der Werft und den Zulieferanten die Pläne zu realisieren und die ganze Bauzeit des Schiffes zu begleiten. Ebenfalls wurde von ihnen der vollständige Einkauf der nicht-werftgebundenen Auslieferungen vorgenommen. Koert Kamphuisen verfügt über die notwendige Expertise, denn er stammt aus einer traditionsreichen Passagierschiffahrtfamilie. Sein Großvater war schon 1951 Pionier in der Personenschiffahrt mit einem zum Passagierschiff umgebauten Motorgüterschiff. Sein Vater hat dann die Reederei Kamphuisen



E.B.R. b.v.
Biesboschweg 5
4926 SJ Lage Zwaluwe
Niederlande

Tel. : 0168 - 484555
Fax : 0168 - 484224
Internet : www.ebr-bv.nl

Wir wünschen dem m.p.s. AmaDagio und seiner Besatzung allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

H. VAN GEMERT
SCHEEPSREPARATIE EN CONSTRUCTIEBEDRIJF
Alperheideweg 37 - 39 6541 CL Nijmegen
TEL: 024 - 678 22 33 FAX 024 - 678 22 39
e-mail: info@van-gemert.nl



H. VAN GEMERT
SCHEEPSREPARATIE EN CONSTRUCTIEBEDRIJF



Wij leverden op het mps AmaDagio

- Stuurhuis met overzichtbare bovenbouw
- Blauw bord
- Stuurhuis trappen

Wij feliciteren ABAV GmbH met hun nieuwe mps AmaDagio

RAFA

EIN BEGRIFF IN DER SCHIFFFAHRT!

Schiffsfenster auch von
Lloyds, BSI, DNV, GL u.a.
Abgenommen.



Ambachtsweg 28
NL-3831 KB Leusden
Tel. +31(0)33-4 94 50 40
Fax +31(0)33-4 95 05 74





Ein neuer Stern am Himmel der Luxuskreuzfahrtschiffe in Europa: MPS AmaDagio
Bild: Schiffswerft Grave



Auch im Restaurant dominiert stilvolles Ambiente und reichlich Platz zwischen den Tischen
Bild: Veldhuijzen



Luxus pur: Eine der Suiten mit Lantic Bildschirm
Bild: Veldhuijzen

weiter aufgebaut und auch Koert Kamphuisen war von Jugend auf in der Reederei aktiv. Nach dem Verkauf der Kamphuisenflotte ist er nun mit der Entwicklung von Neubauschiffen und der Beratung von Passagierreedereien beschäftigt.

Marianne Kamphuisen zeichnete für den Entwurf der Inneneinrichtung und das ist ihr wunderbar gelungen. Die helle, offene Gestaltung der Räume und die harmonischen Farbtöne vermitteln einem den Eindruck, dass man nicht auf einem Schiff, sondern in einem Luxushotel sei. Dies gilt besonders für die luxuriöse Einrichtung der Kabinen, insbesondere der Suiten.

Einzigartige Neubauschiffe von der Schiffswerft Grave

Die Schiffswerft Grave hat den Schiffsbauentwurf ausgearbeitet und auch die komplette Zeichenarbeit durchgeführt. Die Werft war verantwortlich für den Bau des Kaskos und die Fertigstellung des Schiffes. Die Schiffswerft Grave hat sich auf den Entwurf und Bau einzigartiger Fahrzeuge spezialisiert und hat seit 1990 insgesamt 27 Tages- und Hotelpassagierschiffe geliefert, wie z.B. die "James Cook" für das Rotterdamer Hafen-

rundfahrtunternehmen Spido, die „River Cloud II“ der Hansa Treuhand AG & Co. in Hamburg (2001) und die „Elegant Lady“ für die Reederei WT Cruises (2003). „Das Bauen dieser Spezialschiffe beherrschen nur ein paar Werften in den Niederlanden und darauf konzentrieren wir uns. Die Serienproduktion überlassen wir anderen, wie z.B. den Werften in Osteuropa,“ meint der Werftdirektor Dipl.-Ingenieur Robert van Kessel.

Unterhaltungssystem Lantic von Alewijnse

Die Firma Alewijnse aus Nimwegen lieferte an Bord des MPS "AmaDagio" das Lantic Unterhaltungssystem. Dieses "Alles-in-Einem" System wird mittels einer V-Sat Satellitverbindung gespeist und versorgt die Gäste sowohl in den Kabinen wie in den Zentralräumen mit einem breiten Unterhaltungsprogramm und allerlei Daten. In den Kabinen und in den Zentralräumen sind Flachbildschirme aufgestellt, die mit einer einzigen Fernbedienung bedient werden können. Über ein einfaches Bedienungs Menü auf dem Bildschirm hat der Gast eine umfassende Auswahl an DVD's, CD's, Fernsehkanäle, internes Radio, Internet mit E-Maileinrichtung, Intranet und "Voice-over IP" – Telephonie. Die Abrechnung der Kosten ("Paid per view" und Internetkosten) läuft über das bordeigene Hotelmanagementsystem. Außerdem fungiert das Unterhaltungssystem als

Kommunikations- und Instruktionsmittel der Besatzung Richtung Gäste. Das System bietet Information über Sicherheitsinstruktionen, Fahrprogramm, Ausflugsmöglichkeiten, Umgebung, Wetter oder Essenszeiten und fungiert als zentrales Ansagesystem. Joop Bonnikhorst, der Verkaufsleiter von Alewijnse Marine gab mit sichtbarem Vergnügen eine Vorführung des Systems in einer der Luxuskabinen und meinte, „wer Zuhause mit der Fernbedienung umgehen kann, kann auch mit Lantic zurechtkommen“.

Nach sechswöchigen "Tulpenkreuzfahrten" in den Niederlanden und Belgien wird die "AmaDagio" im zweiwöchigen Rythmus auf der Strecke Amsterdam-Budapest hauptsächlich mit amerikanischen Gästen fahren. In der Adventszeit werden dann von Nürnberg aus Weihnachtsmarktfahrten auf Main und Donau organisiert. *Wilfried Veldhuijzen* □



Das Heck der AmaDagio mit Aftlounge
Bild: Veldhuijzen

Schiffsdaten MPS "AmaDagio"

Länge ü.A.	110,00 m
Breite ü.A.	11,40 m
Seitenhöhe Hauptdeck	2,75 m
Maximaltiefgang in Ballast	1,60 m
Maximalhöhe bei 1,60 m Tiefgang	6,00 m
Passagierkabinen	75
Passagiere	150
Besatzungskabinen	23
Besatzungsmitglieder	40
Hauptantrieb	2 Cummins KTA 38 M1
Leistung	2x 808 kW bei 1800 U/Min
Geschwindigkeit (Probefahrt)	23,5 km/h

Allzeit gute Fahrt wünschen wir MPS AmaDagio und seiner Besatzung!

Alewijnse lieferte an Bord des MPS AmaDagio die komplette Elektrische Anlage, inklusive Lantic Entertainment System.

Alewijnse Marine B.V. Nijmegen
Postfach 6973, NL-6503 GL Nijmegen
Energieweg 46/c, NL-6541 CX Nijmegen
Tel. +31 (0)24 37 16 340
Fax: +31 (0)24 37 16 310
E-mail: am@alewijnse.nl
Internet: www.alewijnse.nl

Alewijnse
Empowering your business

Blokland
non-ferro bv
Non-ferro gietery en machinefabriek

Spitzenleistungen von Blokland-Kühlern

Wir liefern Kastenkühler, Wärmetauscher, Ölkühler, für Schifffahrt und Industrie.
In Deutschland sind wir vertreten durch:

WEIHE GMBH
Teichkoppel 63
D-24229 Dänischenhagen
Tel. 0049-431-329130
Fax. 0049-431-321022
E-mail: info@weihe-gmbh.de
www.bloklandnonferro.nl

Wettbewerbsfähige Preise

Blokland konstruiert, liefert und repariert schnell und preiswert.
Lelystraat 106, 3364 AJ Sliedrecht NL. Tel. 0031- 184 - 41 37 89

MARKTPLATZ

Gerhard Siemens AGGREGATEBAU

Stromaggregate 400/231 V 1500 U/min

Luftkühlung, fabriktneu		
17,5 kVA DEUTZ F 3 L 1011F		EURO 5.500,00
23,5 kVA DEUTZ F 4 L 1011F		EURO 6.500,00
31,0 kVA DEUTZ BF 4 L 1011F		EURO 7.200,00
29,0 kVA DEUTZ F 3 L 912GEN		EURO 6.400,00
38,0 kVA DEUTZ F 4 L 912GEN		EURO 7.400,00
59,0 kVA DEUTZ F 6 L 912GEN		EURO 8.800,00
Luftkühlung, superschallgedämpft, fabriktneu		
17,0 kVA HATZ 2 L 4 C		EURO 8.000,00
29,0 kVA HATZ 3 L 4 C		EURO 9.000,00
37,0 kVA HATZ 4 L 4 C		EURO 10.000,00
Wasserkühlung, fabriktneu, nach Rheinschiffahrtsverordnung mit ZKR, CCNR und Rheinschiffahrtszulassung		
55,0 kVA DEUTZ BF 6 M 1013E		EURO 12.000,00
130,0 kVA DEUTZ BF 6 M 1013E		EURO 14.000,00

Bis 37 kW Motorleistung keine Zulassung nach Rheinschiffahrtsverordnung erforderlich
 Aufpreis für GL-Vorschrift: auf Anfrage
 Preise: zzgl. Gesetzl. MWST
 Stromaggregat: auf Grundrahmen mit Schwungsdämpfer
 Starterkästen: mit Motorüberwachung

SIEMERS-AGGREGATEBAU
 Kirchstraße 195 • D-26842 Osterhuderfeln
 Telefon 0 49 52 54 29 • Telefax 0 49 52 2 43 0 43
 Auto: 01 71 34 01 69 • Fax 0 49 52 64 86
 E-Mail: siemers.generator@t-online.de • http://www.siemers-aggregatebau.de

Cumarine Tiefgang
 Schiffahrt Meßsysteme Höhe, Tank
 und 2 draht

Telefon: +31 78 6125878, www.cumarine.de

Werft Malz GmbH
 Die Adresse am Oder-Havel-Kanal
 An der Schleuse 7 • 16515 Malz
 Telefon 03301-20 32-0 • Telefax 03301-20 32-20
 www.werft-malz.de • info@werft-malz.de

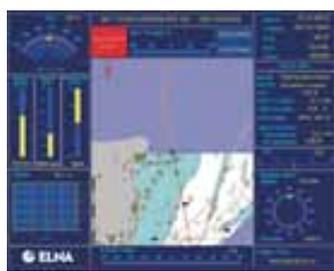


- Schiffbau: Instandsetzung und Reparatur
- Lieferung von Ersatzteilen für GÖTHA ZG 52 Getriebe
- GL-Schweißzulassung
- Slagige Slipanlage bis 67 m
- eigene Tischlerei
- mechanische Fertigung von Maschinenbauteilen
- Stahl- und Aluminiumkonstruktionen

ELNA Elektro-Navigation und Industrie GmbH, Rellingen

HAP-Display – alle Daten zur Schiffsführung auf einen Blick

Das Anfang 2006 unter dem Charternamen MS „Containerships VIII“ von der Reederei H.-P. Wegener in Dienst gestellte Containerschiff wurde erstmals mit einem Bahnführungssystem von KELVIN HUGHES und einem von der ELNA individuell programmierten HAP – Harbour Approach and Pilotage – Display ausgestattet, das der Schiffsführung alle wichtigen Daten auf einen Blick darstellt. Da der auf der Sietas Werft erstellte Neubau Nr. 1250 als Feederschiff vornehmlich in der Ostsee mit schwierig zu befahrenden schwedischen und finnischen Schärengewässern eingesetzt wird, sind die Anforderungen an die Genauigkeit und Zuverlässigkeit an das HAP-System, das sich durch einen hohen Integrationsgrad zwischen den einzelnen Komponenten auszeichnet, sehr hoch. Das HAP-Display liefert graphische und alphanumerische Informationen über Radar, ECDIS, Kreisel-Kompaß, Wendegeschwindigkeit, Ruderlage, DGPS, Routenplanung, Wassertiefe, Wind, Bugstrahlruder und Maschinendaten. ELNA plante, projektierte, lieferte und installierte hierzu folgende Navigations- und Kommunikationssysteme:
Navigation: MANTA ARPA mit Nocken-Monitoren, MANTA ECDIS mit



Radaroverlay, ELNA HAP-Display, Autopilot EMRI SEM 200, KELVIN HUGHES Bahnführungssystem, MX Marine MX 420 DGPS-Navigation, Echolot LAZ 5100, EM LOG, Kelvin Hughes AIS NIS2002 MK II, WALKER Windmess-System, VSC Video-Kamera-Systeme.
Kommunikation: SAILOR GMDSS Funkausrüstung für Fahrgebiet A2, inkl. SAILOR 150 Watt GW/KW Funkstation, 2 SAILOR RT4822 UKW-DSC Funkanlagen, SAILOR SP3300 UKW-DSC Handsprechfunkgeräte, 2 SAILOR SART II, SAILOR EPIRB, NAVTEX, Wetterfax Furuno FAX 30, SAILOR Inmarsat FLEET 55, SAILOR TT-3000 SSA Inmarsat Mini-C, ELNA SAT-TV-Anlage DELTA 6000S, ELNA Offshore Office GSM Telefonie.

Wolfgang Grube ☐

www.elna.de

Spohn+Burkhardt, Blaubeuren

Kompaktes Steuern und Überwachen

Spohn+Burkhardt im schwäbischen Blaubeuren ist Hersteller verschiedener Schaltgeräte für Schiffe, Krane und Fördertechnik. Zum Bedienen von Anker und Verholwinden ist unter anderem besonders der Oberdeckmeisterschalter mit den Typenbezeichnungen „Od 2 und Od 22“ geeignet. Die Schaltsäulen, die auf Oberdeck oder in Steuerständen montiert werden, vereinigen in ihrer geschlossenen und kompakten Bauweise Geräte zum Steuern und Überwachen, die komplett nach Kundenwunsch hergestellt und meistens komplett auf Klemmen verdrahtet sind. Das Gehäuse oder auch Steuerkopf ist aus seewasserbeständigem Alumi-



nium gefertigt. Alle nicht lackierten Teile bestehen entweder aus Edelstahl oder sie sind galvanisch verzinkt. Neben der Grundausstattung können die Oberdeckmeisterschalter mit zusätzlichen Komponenten wie so genannten Pilz-Schlagtastern, Meldeleuchten mit Trafo bis zu 130 Volt, Heizung, verschiedenen Wahlschaltern, Standrohr mit Flanschplatte sowie mit einer mechanischen Nullverriegelung versehen werden. Sie sind in der Binnenschiffahrt und auf allen Ozean-schiffen einsetzbar. wk ☐

www.spobu.com

B+V Industrietechnik GmbH, Hamburg**Separator trennt feinste Ölpartikel**

Der TURBOLO Mechanical Phase Breaker, genannt TMPB, ist das jüngste Produkt der Bilgenwasser-Entölerfamilie von B+V Industrietechnik in Hamburg, das die 15 ppm (part per million) Bilge Separator Regulation nach MEPC. 107 erfüllt. Die Wirkungsweise ist wie folgt beschrieben: In der ersten Stufe des TMPB werden größere und kleinere Öltropfen mit Hilfe des sogenannten High Efficiency Coalescers (HEC) oder leistungsfähiger Ölabscheider separiert. Der HEC ist kein Verbrauchsteil und ist im Separatorgehäuse integriert. Die konstruktive Ausführung berücksichtigt eine einfache Wartung. In der zweiten Stufe werden feinste Ölpartikel durch das HycaSep-Element abgeschieden. HycaSep steht für Hydrocarbon Separator und ist so kon-



zipiert, dass auch Öl/Wasser-Gemische mit reduzierter Grenzflächenspannung (keine Tropfenform) separiert werden können. Der TMPB ist mit dem aktuellen 15 ppm Bilge-Alarm, Pumpe, Schaltkasten und den entsprechenden Peripherieteilen einbaufertig ausgerüstet. *wk* □

www.bv-industrie.de

Stromag AG, Unna/Westfalen**Elastische Kupplungen für Schiffsantriebe**

Stromag konstruiert und fertigt in eigener Herstellung Schaltkupplungen für alle Anwendungsbereiche in der Antriebstechnik. Dabei werden innovative Dieselantriebslösungen für den unterschiedlichsten Einsatz im Antriebsstrang und das Zu- und Abschalten des Abtriebs bei gleichzeitiger Schwingungsdämpfung, realisiert. Ein Teil der Produktpalette sind hochelastische Gummikupplungen, die eine lineare Federkennlinie aufweisen. Sie sind besonders geeignet für dieselmotorische Antriebe. Die Baureihe erstreckt sich über einen Nenndrehmomentenbereich von 160 bis 40.000 Nm. Die Kupplungsart ermöglicht eine spielfreie, schnelle und einfache Verbindung eines Flansches – insbesondere eines Schwung-



rades mit einer Welle. Bei entsprechender Ausführung lassen sich auch zwei Wellen miteinander verbinden. Die einzelnen Kupplungen unterscheiden sich in mehreren Ausführungen: Die Stromag GE-Kupplungen sind geeignet für Verbindungen eines Motorschwungrades mit dem Wellenstumpf eines Getriebes oder zweier Wellen; die Stromag TRI-Kupplungen sind konstruiert für elastische Verbindungen von Motor und Getriebe. Die Einsatzgebiete sind der Motoren- und Schiffbau, der Elektroaggregate- und Kompressorenbau, die Baumaschinenindustrie, sowie der allgemeine Maschinenbau. *wk* □

www.stromag.com

WERNZ GmbH**GENERATOREN - MOTOREN - STROMERZEUGER**

Stromaggregate, Generatoren und Motoren aller Fabrikate auch **nach** der Rheinschiffahrtsverordnung **ZKR, CCNR** und **RheinSchuo**.

Bei **Sonderanfertigungen** sind wir für Sie die richtigen Adresse! **Wir kommen auch an Bord** um mechanische und elektrische Reparaturen fachgerecht auszuführen.

Haben Sie noch Fragen? Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!

Sperlingweg 10
Telefon: 0 62 06 / 91 08 73
Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

68623 Lampertheim
Funk: 01 71 / 3 20 20 50
E-Mail: WernzGMBH@aol.com

SCHIFFSWERFT BOLLE GmbH DERBEN

FAHRGASTSCHIFFE FÄHREN **MOTORGÜTERSCHIFFE BOOTE aus Stahl**

Neubau-Umbau-Reparatur
Schiffs- und Bautischlerei
Rohrlegearbeiten
Schlosserarbeiten
Elektroreparaturen
Malerarbeiten

SCHIFFSWERFT 5 TEL.: 03 93 49-2 80
39317 NEUDERBEN FAXI: 03 93 49-5 00 62
E-MAIL: SWBOLLE@T-ONLINE.DE

Anzeigenschluss für SUT 4/2006: 10. Juni

ZUM VERKAUF: Sehr kompakte Ölbad-Drahtwinden

Mit Freilauf und Vang., Zugkraft 3,5 t, geeignet als Heckankerwinde bis 800 kg Klipankergewicht. Antrieb durch 4 kW, 230/400 Volt, 50 Hz - IP 55 Elektromotor mit Umkehrschalter.

Abmessungen: (L x B x H) 65 x 75 x 50 cm, komplett mit 48 Meter Stahldraht

Preis: EUR 2.950,- zzgl. MwSt., ab Rotterdam-Holland

Abmessungen: (L x B x H) 65 x 95 x 50 cm, komplett mit 72 Meter Stahldraht

Preis: EUR 4.250,- zzgl. MwSt., ab Rotterdam-Holland

Bozagro Marine Service B.V. · IJzerwerkerkade 41 · NL-3077 MC Rotterdam, Nederland
Tel. 0031 10 - 4 83 48 88 · Fax 0031 10 - 4 82 23 25 · Hafen no. 1095 · E-Mail: bozagro@hetnet.nl

WEBSITE: WWW.BOZAGRO-NL



G. LÖMKER KG

BINNENSCHIFFSHANDEL

Schnathorster Straße 182
D-32609 Hüllhorst b. Minden
E-Mail: Info@loemker-schiffshandel.de
Telefon 0 57 44/14 90 + 8 27 • Fax 0 57 44/37 45



**Fragen Sie zuerst uns, wenn Sie ein
Binnenschiff kaufen, verkaufen oder eine
Existenz als Partikulier gründen wollen!**

Mehr als **156 Motorgüterschiffe**
33 Motortankschiffe
108 Fahrgastschiffe
12 FGS-Betriebe
27 Sonderfahrzeuge

**stehen zur Zeit über uns zum Verkauf.
Fordern Sie unsere aktuellen Informationen an!
Rufen Sie uns einfach an!**

Ein Partner mit über 40jähriger Markterfahrung

J. BARELDS**HAREN(EMS)****ZUM VERKAUF:**

Verschiedene Schiffe (eventuel auf Mietkaufbasis)
zum Teil mit neuwertigem Boden.

Wollen Sie Ihr Schiff verkaufen, rufen Sie uns an!
Wir haben vielleicht die Möglichkeit, Ihr Schiff zu
einem fairen Preis zu verkaufen.
Auch bei Neubauten sind wir für Sie da!

Telefon 05932-903888

Handy 0175 5907553

Stellenmarkt**Fährführer für die Rheinfähre
Niederheimbach - Lorch gesucht!**

Fährbetrieb Michael Schnaas
Rheinstraße 57

55413 Niederheimbach / Rhein
Tel. 0177 / 522 53 96

Dipl.-Ing. (FH) mit langjähriger Berufserfahrung in der Metallbe- und
verarbeitung (Schiffbau), DVS-IIW Schweißfachingenieur,
Schweißabschlüsse in WIG und MAG sucht neue Anstellung.

Angebote erbeten unter: Chiffre-Nr. 5052 an:
SUT Verlags GmbH, Frau Guddat, Oststraße 8-14, 53173 Bonn

www.schiffahrtundtechnik.de

L. Kluth & Co. GmbH**SCHIFFSMAKLER**

22399 Hamburg · Moorhof 2c
Telefon (040) 6 00 46 60 · Telefax (040) 60 04 66 33
E-Mail: kluth-hamburg@t-online.de

Zum Verkauf:

Motorschiff 3000 t, Baujahr 1985, Abmessungen 105 x 11,40 x 3,50 m,
Motor: Deutz 1350 PS, 1 Laderaum, Aluschiebeluken, Eisenstrau,
Walgänge, 200 Teu.

Motorschiff/Neubau, 3000 t, Abmessungen 110 x 11,45 x 3,50 m,
Lieferbar Mitte 2007

Motorschiff 2500 t, Baujahr 1981, Abmessungen 100 x 11,40 x 3,50 m,
Motor: Deutz 2 x 1200 PS, 1 Laderaum, Walgänge, Eisenstrau,

Motorschiff 2400 t - 2,70 m, Baujahr 1980, Abmessungen 105 x 11,20 x 3,00 m,
Motor: ABC 1500 PS, 1 Laderaum, Eisenstrau, Aluluken,

Motorschiff 22340 t, Baujahr 1974, Abmessungen 105 x 9,50 x 3,25 m,
Motor: MAN 1100 PS, 1 Raum 77 x 7,70 m, 2950 cbm, Eisenstrau,
Alu-Fr.-Kap-Luken,

Motorschiff 2150 t, Baujahr 1988, Abmessungen 105 x 9,50 x 3,20 m,
Motor: Caterpillar 1300 PS, 2 Laderäume, Alustapelkukendach, 3050 cbm,

Motorschiff 1500 t, Baujahr 1964, Abmessungen 85 x 9,50 x 2,80 m,
Motor: Deutz 750 PS, Alu-Fr.-Kap-Luken, neuer Boden 1992 10 mm,
Preis Eur 470.000

Motorschiff 1500 t, Baujahr 1972/64, Abmessungen 85 x 9,50 x 2,80 m
Motor: Caterpillar 1200 PS, 2 Laderäume, Alu-Stapelkuken, neuer Boden neu,

Motorschiff 1330 t, Baujahr 1958, Abmessungen 80 x 9,50 x 2,75 m,
Motor: Cummins 1000 PS, Bj. 1997, 2 Räume, Walgänge, Eisenstrau,

Motorschiff 1300 t, Baujahr 1962, Abmessungen 80 x 8,20 x 2,80 m,
Motor: Deutz 800 PS, 1 Laderaum, Alulukenstapelkuken,

Motortanker 3000 t, Baujahr 2002, Abmessungen 110 x 11,40 x 3,60 m,
Motor: 1500 PS, BV Typ C, Doppelwandig, mit/ohne Vertrag.

Motortanker 2500 t, Baujahr 1990, Abmessungen 110 x 11,40 x 3,20 m,
Motor: ABC 1100 kW, Typ C, doppelwandig, mit guten Beschäftigungsvertrag

Motortanker 1500 t, Baujahr 1995, Abmessungen 86 x 11,40 m,
Motor: 1200 PS, DOPPELWANDIG, Typ C, 1900 cbm, Coating.

Motortanker/Neubau 1500 t, Abmessungen 85 x 9,50 m, Lieferbar Ende 2006

Motortanker 1100 t, Baujahr 1956, Abmessungen 77 x 8,20 x 2,50 m,
Motor: Mitsubishi 1000 PS Bj. 2003, GL N-geschlossen, preisgünstig

Schubleichter 1500 t, Baujahr 1964, Abm. 70 x 9,50 x 3,00 m,
1 Laderaum, Lukendach

Kabinenschiff 84 Passagiere in 42 Kabinen, Baujahr 2000,
Abmessungen 80 x 9,50 m.

Ferner haben wir noch andere Schiffgrößen, Koppelverbände zum
Verkauf, die wir Ihnen gerne anbieten sowie auch PONTON, SCHUBBOOTE
von 200-2000 PS usw.

*Wir beraten Sie gern auch bei der
Finanzierung und haben recht günstige Möglichkeiten.*

Ihre Anzeige in der SUT-Einkaufsbörse:

Preise je Ausgabe: Zeile € 7,90 - Logo € 15,00

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe: 10. Juni!

Mittel- und Vorschiff zu verkaufen

VB: € 60.000,-- komplett - **Telefon: 0049/ 160/ 97227226**

ZUM VERKAUF: MS FRANZOSUS T.

Bauj. 1980 (Buis), L: 105 m, B: 10,00 m, T: 3,53 m,
2000 t auf 2,80 m, Großtonnage 2719 t auf 3,53 m,
Motor: Deutz, 1178 kW TBD 620,
Telefon: 0653 - 422533 oder 0172 - 2497253

Einkaufsbörse

MARKTPLATZ



1 WERFTEN

BODANWERFT



Bodanstraße - D-89079 Kressbronn
Tel. 0 75 43/ 6 07-0 - Fax 0 75 43/ 6 07-50
info@bodanwerft.de - www.bodanwerft.de

Ebert & Söhne - Schiffswerft
69239 Neckarsteinach bei Heidelberg
Tel. 0 62 29-9 20 90, Fax 0 62 29-92 09 30

Erlenbacher Schiffswerft Maschinen- und Stahlbau GmbH
Klingenberg Str. 42 - 63906 Erlenbach/Main
Tel. 0 93 72-7 02-0, Fax 0 93 72-7 02-26

Heinrich Harbisch Schiffswerft GmbH
Werftstraße 47 - 47053 Duisburg, Tel. 0203-6102425
www.ha-du.de - E-Mail: Harbisch@ha-du.de

Hitzler Werft GmbH
Tel. 0 41 53-58 80 - Fax 0 41 53-58 81 00
www.hitzler-werft.de - E-Mail: info@hitzler-werft.de



KIEBITZBERG
Kiebitzberg Schiffswerft GmbH & Co. KG
Rathenower Straße 6 - 39539 Havelberg
Tel.: 03 93 87/7 25 40 - Fax: 03 93 87-7 25 41
www.kiebitzberg.de - a.lerwerken@kiebitzberg.de

KSD Kölner Schiffswerft Deutz
Auenweg 173 - 51063 Köln
Im Hafen Köln Mülheim
Tel. +49(0)221-9 810 88-0, Fax +49(0)221-98 10 88-6
E-Mail: info@ksd-koeln.de/ www.ksd-koeln.de
Helling 110 m, Steven-Dock 350 t,
Spundwand mit Kran 6 t, Propeller-Reparatur
Tankerliegeplatz im Hafen!

Lux-Werft GmbH
Moselstraße 10
58859 Niederkassel-Mondorf b. Bonn
Tel. 02 28-9 71 28-0,
Fax 02 28-9 71 28-25
www.lux-werft.de

Meidericher Schiffswerft GmbH & Co. KG
Schlickstraße 21 / Hafenbecken A - 47138 Duisburg
Tel. 02 03-4 49 06-0, Fax 02 03-4 49 06 - 50
www.meidericherschiffswerft.de

Schiffswerft Boile GmbH Derben
Schiffswerft 5 - 39317 Neudorfen
Tel. 03 93 49-2 80, Mobil: 01 61-1 31 41 61

Schiffswerft Hans Boost Maschinen- und Stahlbau GmbH & Co. KG
Zurmalenerstr. 176 - 54292 Trier/Mosel
Tel. 06 51-14 45-0, Fax 06 51-14 45-135
www.schiffswerft-boost.de

Schiffswerft Hermann Barthel GmbH
www.barthelwerft.de - barthelwerft@t-online.de

Werft und Servicezentrum Mittelrhein GmbH
Bonner Straße 6 - 53424 Remagen
Tel.: 0 22 28 - 91 10 13, Fax: 0 22 28 - 91 10 15
www.werftzentrum-mittelrhein.com

Arbeits- und Beiboote

IMM Ingo Meier
Bonner Straße 2-6 - 53424 Remagen-Rolandseck
Tel. 0 22 28-82 56, Fax 0 22 28-81 61



Riwa Boating International
Tel.: (00 31) (0) 4 81-43 45 48 - www.riwaboating.nl

Schiffsreparaturen

LTH-BAAS... Unterwegsreparaturen
5, Tuukri str. Tallinn 10120, ESTONIA
Tel. +372 52 99 630 - E-Mail: info@lth.ee
in BRD: EuroBalticTrade - Tel. 02 28-9 76 45 21
E-Mail: office@eurobaltic.org

2 ANTRIEBSANLAGEN

CUMMINS DIESEL DEUTSCHLAND GmbH
Odenwaldstr. 23 - 64521 Groß-Gerau
Tel. 0 61 52-1 74-0, Fax 0 61 52-17 41-141
www.cummins.de



Dolderman bv
Tel.: +31(0)78-6 13 82 77
Fax: +31(0)78-6 14 48 87
www.dolderman.nl



Jastram GmbH & Co. KG
Billwerder Bildeich 603 - 21033 Hamburg
Tel. 0 40-72 56 01-71, Fax 0 40-72 56 01-28
www.jastram-group.com - E-Mail: info@jastram.net

M+E Motoren- und Energietechnik GmbH
Industriestraße 7, 49716 Meppen
Tel +49 (0) 59 31-98 44-0, Fax +49 (0) 59 31-98 44-55
E-Mail: info@me-meppen.de / www.me-meppen.de
ZEPPELIN M&K Meppen - Duisburg
Power Systems Ludwigshafen - Dessau

Motoren Steffens GmbH
Rotterdammer Str. 4-6 - 46446 Emmerich
Tel. 0 28 22-9 76 09-0 - Fax 0 28 22-9 76 09 29
Internet: www.motoren-steffens.de
E-Mail: info@motoren-steffens.de

mtu Motoren für die Binnenschifffahrt
Mobil: 0160-861 68 37
michael.barrier@mtu-online.com

POLS Pols Aggregaten BV
Ambachtstraat 18
NL 2861 EX BERGAMBACHT
Tel. 0031 1 82 35 46 66 - Fax 0031 1 82 35 46 47
E-Mail: pols.aggregaten@wxs.nl - www.pols-aggregaten.nl
Deutz - Hatz - Perkins - Iveco - Yanmar - John Deere auf Lager

SCHOTTEL GmbH & Co. KG
Mainzer Str. 99 - 56322 Spay/Rhein
Tel. 0 26 28-6 10, Fax 0 26 28-6 13 00
Internet: www.schottel.de
E-Mail: info@schottel.de

WILHELM NOLDEN & SÖHNE
Wilhelmallee 12 - 47198 Duisburg
Tel. 0 20 66-83 08 u. 83 19, Fax 0 20 66-81 25,
Mobil: 01 72-2 61 68 56 - www.nolden-soehne.de
Ständig am Lager: Stromaggregate: Hatz - John Deere - Perkins - Iveco - Yanmar sowie Luftkompressoren: Sauer & Sohn WP 33

Zylku GmbH
Dieselstraße 10 - 65549 Limburg
Tel. 0 64 31-91 03-0 - Fax 0 64 31-91 03-33
www.zylku.com - E-Mail: zylku.lbg@zylku.com
Elektrik/Dieselechnik

Abgas-Schalldämpfer

Weihe GmbH
Schalldämpfersysteme + Schiffskühler
Teichkoppel 63 - D-24161 Altenholz
Tel. +49-431-329130 - Fax +49-431-321022
Internet: www.weihe-gmbh.de
E-Mail: info@weihe-gmbh.de

Bugstrahlanlagen

Jastram GmbH & Co. KG
Billwerder Bildeich 603 - 21033 Hamburg
Tel. 0 40-72 56 01-71, Fax 0 40-72 56 01-28
www.jastram-group.com - E-Mail: info@jastram.net



SCHOTTEL GmbH & Co. KG
Mainzer Str. 99 - 56322 Spay/Rhein
Tel. 0 26 28-6 10, Fax 0 26 28-6 13 00
Internet: www.schottel.de
E-Mail: info@schottel.de

TILSE Industrie und Schiffstechnik GmbH
Projektierung - Planung - Technische Vertretungen
Sottorfallee 12 - 22529 Hamburg
Tel. +49(0) 40 56 10 14, Fax +49(0) 40 56 34 17
E-Mail: tilse@tilse.com

VETH Motoren BV Papendrecht
Internet: www.veth-motoren.com
E-Mail: info@veth-motoren.com

Elektromotoren/-Service

NAVAL marine GmbH
Duisburg | Hamburg | Ludwigshafen
Neumarkt 2 - 47119 Duisburg
Tel. 02 03-8 26 50-8 50 54, Fax 02 03-8 16 26

Uwe E. Zoller GmbH Elektrotechnik
Otto-Hahn-Straße 9 - 25337 Elmshorn
Tel. 0 41 21-79 07-0 - Fax 0 41 21-79 07-77
www.zoller-elektrotechnik.de

Getriebe/-Service



Piening Propeller

Otto Piening GmbH Wir bieten: komplette Antriebslösungen für die Berufsschifffahrt
Am Altendeich 83
D-25348 Glückstadt
Tel.: 0 41 24 / 91 68 12
Fax: 0 41 24 / 91 68 52 www.piening-propeller.de

Kühler

BLOKLAND non ferro b.v.
Lelystraat 106 - NL-3364 AJ Sliedrecht
Tel. ++31-184-41 37 89 - Fax ++31-184-41 93 79
Vertretung in Deutschland:

Weihe GmbH
Teichkoppel 63 - D-24161 Altenholz
Tel. ++49-431-329130 - Fax ++49-431-321022
Internet: www.weihe-gmbh.de
E-Mail: info@weihe-gmbh.de

Motor-/Getriebesteuerungen



Piening Propeller

Otto Piening GmbH Wir bieten: komplette Antriebslösungen für die Berufsschifffahrt
Am Altendeich 83
D-25348 Glückstadt
Tel.: 0 41 24 / 91 68 12
Fax: 0 41 24 / 91 68 52 www.piening-propeller.de

Motoren-Service

Gebr. Klene - 49733 Haren/Ems
Tel. 0 59 32-24 00 - Fax 0 59 32-56 91
E-Mail: gebr.klene@t-online.de



Henkelhausen GmbH & Co KG
Antriebstechnik, Schiff- und Gasmotoren
D-47809 Krefeld - Hafensstraße 51
Tel. 0 21 51-5 74-0 - Fax 0 21 51-5 74-112
Internet: www.henkelhausen.de



August Storm GmbH & Co. KG
Technologie u. Service für Motoren u. Antriebe
August-Storm-Str. 6 - 48480 Spelle
Tel. +49(0)5977 73-172 - Fax +49(0)5977 73-188
Duisburg, Berlin, Hamburg, Kiel, Spelle, Speyer
www.a-storm.com - E-Mail: info@a-storm.com

Klein & Weiler

Schönbornsluster Straße 1 - 56070 Koblenz
Tel. 02 61-80 10 28 - Notdienst 01 71-9 90 39 52
Internet: www.kleinundweiler.de

M+E Motoren- und Energietechnik GmbH

Industriestraße 7, 49716 Meppen
Tel +49 (0) 59 31-98 44-0 - Fax +49 (0) 59 31-98 44-55
E-Mail: info@me-meppen.de / www.me-meppen.de
Meppen - Duisburg - Ludwigshafen - Dessau

**Nocken und Nockenwellen
Reparaturbetrieb**

- Reparaturschleifen, Einzelanfertigung nach Muster und Zeichnung (auch Umsternocken)
- Reparaturschweißen, Instandsetzung von Rollenstößel
- alle Motoren u. Pumpentypen

Motoren Kùpers

Tel.: 0 20 64/8 10 80, Fax: 0 20 64/8 10 90
E-Mail: motoren-kuipers@gmx.de

Motorenzentrum Berlin/Brandenburg

W. Schmidt GmbH
Otto-Porath-Platz 2 - 15831 Groß Kienitz b. Berlin
Tel. 03 37 08-54 10, Fax 03 37 08-5 41 99
Internet: www.motorenzentrum.de
E-Mail: info@w-schmidt.de

sommerkamp 48477 Hörstel-Bergshövede
Tel. 05459-7268 Fax 05459-5495
Motoren- und Getriebeinstandsetzung
sommerkamp.motoren@t-online.de

WILHELM NOLDEN & SÖHNE

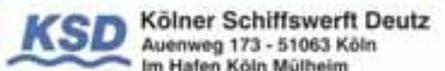
siehe Eintrag unter Antriebsanlagen

Zylku GmbH

Dieselstraße 10 - 65549 Limburg
Tel. 0 64 31-91 03-0 - Fax 0 64 31-91 03-33
Internet: www.zylku.com E-Mail: zylku.lb@zylku.com
Elektrik / Dieselsechnik

Haben Sie schon Ihre Internet-Adresse angegeben?

Propeller/Propellerdüsen



Kölnener Schiffswerft Deutz
Auenweg 173 - 51063 Köln
im Hafen Köln Mülheim
Tel. +49(0)221-9 810 88-0, Fax +49(0)221-98 10 88-6
E-Mail: info@ksd-koeln.de / www.ksd-koeln.de
Helling 110 m, Steven-Dock 350 t
Spundwand mit Kran 6 t, Propeller-Reparatur
Tankerliegeplatz im Hafen!



Otto Piening GmbH Wir bieten:
komplette Antriebslösungen
für die Berufsschifffahrt
Am Altendeich 83
D-25348 Glückstadt
Tel.: 0 41 24 / 91 68 12
Fax: 0 41 24 / 91 68 52 www.piening-propeller.de



Siemensstraße 33 - 50374 Ertstadt
Tel. 0 22 35-79 93-0 - Fax 0 22 35-79 93-33
Internet: www.promarin.de - E-Mail: info@promarin.de



Schlickstraße 21 - 47138 Duisburg
(Meidericher Schiffswert GmbH)
Tel. 02 03-4 49 51 94 - Fax 02 03-4 49 60 85

RATHJENS PROPELLER

Neu-Propeller und Propeller-Reparaturen

Krempel Rhin 13 Tel. 0 41 24-14 67
25348 Glückstadt Fax 0 41 24-70 46
Internet: www.rathjens-propeller.de
E-Mail: rathjens-propeller@t-online.de

VAN VOORDEN B.V.

Oude Stationsweg 15 - P.O. Box 67
5300 AB Zaltbommel - Niederlande
Tel.: +31(0)418-571200 - Fax: +31(0)418-515790
www.vanvoorden.nl info@promac.nl

Wärtsilä Deutschland GmbH

Mannheim:
Rheinmühlstr. 7 - 68159 Mannheim
Tel. 06 21-10 20 04, Fax 06 21-10 21 44
Duisburg:
Wertstraße 6 - 47053 Duisburg
Tel. 02 03-66 76 52, Fax 02 037 29 74 68

Lips-Propeller/Propeller-Reparatur/Propeller-Verkauf

Ruder / Ruderanlagen

PROMAC B.V.

Van Voordenpark 14 - P.O. Box 22
5300 AA Zaltbommel - Niederlande
Tel.: +31(0)418-683333 - Fax: +31(0)418-683355
www.promac.nl info@promac.nl



P.O. Box 2061 - NL - 2930 AB Krimpen a/d Lek
Tel. +31(0)1 80 51 15 77
Internet: www.vandervelden-marinesystems.com

Turbolader

Jastram GmbH & Co.KG

Billwerder Bildeich 603 - 21033 Hamburg
Tel. 0 40-72 56 01-71, Fax 0 40-72 56 01-29
Internet: www.jastram-group.com
E-Mail: info@jastram.net

Wärmetauscher

BLOKLAND non ferro b.v.
Lelystraat 106 - NL-3364 AJ Sliedrecht
Tel. ++31-184-41 37 89, Fax ++31-184-41 93 79
Vertretung in Deutschland:
Weihe GmbH
Teichkoppel 63 - D-24161 Altenholz
Tel. ++49-431-329130, Fax ++49-431-321022
Internet: www.weihe-gmbh.de
E-Mail: info@weihe-gmbh.de



Wellen und Wellenlager

Gumeta H. Maes GmbH

Südstraße 9 - 66780 Rehlingen/Siersburg
Tel. 0 68 35-30 94, Fax 0 68 35-6 70 57
Internet: www.gumeta.de - E-Mail: info@gumeta.de
Gummiwellenlager/Propellerwellenlager

3 SCHIFFSAUSRÜSTUNG

Litzke GmbH

Trierer Str. 125 - 56072 Koblenz, Tel. 02 61-2 30 44

Schiffahrtsgroßhandel H. Lohmann

Zeppelinstraße 3-6 - 49733 Haren (Ems)
Tel.: 0 59 32/73 47-0, Fax: 0 59 32/73 47 30
E-Mail: info@lohmann-haren.de

van Rens GmbH

Amtsgerichtsstraße 15, 47119 Duisburg
Tel. 02 03-81 72-0, Fax 02 03- 81 72-9
KABOLA - SPECK - VICTRON

Wittig GmbH

Tel. 02 03-9 32 73-0, Fax 02 03-9 32 73-66
Internet: www.wi-du.de - E-Mail: info@wi-du.de

Isolierung

Prantl GmbH

Nordring 46 - 47495 Rheinberg
Tel. 0 28 43-97 40-0 - Fax 0 28 43-97 40-11
E-Mail: info@prantl-gmbh.de

Wärme-, Kälte-, Schall- und Brandschutz

Klima und Lüftung



WINDEX ENGINEERING BV
Houtscheff 20 - NL 71 KB Hardinxveld-Giessendam
Tel. +31(0)184 611 322, Fax +31(0)184 611 403
E-Mail: info@windex.net

Messsysteme



Zwijndrecht (NL)
Tel.+31 78 6125878
www.cumarine.de

Möbel und Inneneinrichtung

Kiebitzberg Möbelwerkstätten

Andreas Lewerken
39539 Havelberg-Rathenower Str.6
Tel: 03 93 87-7 25 40, Fax: 03 93 87-7 25 41
www.kiebitzberg.de

Tischlerei und Alubau Wessels GmbH

49733 Haren/Ems - Internet: www.wessels.com
E-Mail: info@wessels.com

Sanitärausrüstung

HOMA Pompen B.V. Nederland

NL-4205 ND Gorinchem
Tel. 0031-(0)183-62 22 12, Fax 0031-(0)183-6 20 193

Einkaufsbörse

MARKTPLATZ

Schiffsfenster



marine glazing • Brombach + Gess

Tel: +49 7433 907633 • Fax: +49 7433 907635
 info@brombach-gess.de • www.brombach-gess.de
 Dreibelegelung • Scheibedächer • Windschutzvorhänge • Beschichtungen

RAFA-Schiffsfenster

Ambachtweg 28 - NL-3831 KB Leudsen
 Tel. 0031 (0) 33-4945040 - Fax 0031 (0) 33-4950574

TILSE Industrie und Schiffstechnik GmbH

Projektierung - Planung - Technische Vertretungen
 Sottorfallee 12 - 22529 Hamburg
 Tel. +49(0) 40 56 10 14 - Fax +49(0) 40 56 34 17
 E-Mail: tilse@tilse.com

Steuerstühle

CLEEMANN Chair-Systems GmbH

Tel. 02938-97710-0 - Fax 02938-9771030
 info@chair-systems.com - www.chair-systems.com

PÖRTNER SITZE GmbH

Internet: www.poertner-sitze.de
 E-Mail: info@poertner-sitze.de

SAVAS QUALITÄTSSITZE GmbH

Tel. 0 28 21-97 65 55 - Fax 0 28 21-97 65 56
 info.kleve@savas.com - www.savas.com

Tankmessenanlagen

TILSE Industrie und Schiffstechnik GmbH

Projektierung - Planung - Technische Vertretungen
 Sottorfallee 12 - 22529 Hamburg
 Tel. +49(0) 40 56 10 14 - Fax +49(0) 40 56 34 17
 E-Mail: tilse@tilse.com

sonstiger Schiffsbedarf

Eberhard Butenhof - MS Bayerischer Wald

Kattenkuhle 3 - 44269 Dortmund
 Tel. 01 71-8 61 46 17 oder 27, Fax 01 71-8 61 46 47
 E-Mail: bayerischerwald@bonamare.de
 bio-fx Allesreiniger

3.1 DECKSAUSRÜSTUNG

Winden

Maschinenbau Siebert

Tel. 03 3 64-7 10 53
 Ankerwinden/Koppelwinden/Verholwinden



SW STEGER & WINDHAGEN GmbH WINDENBAU DUISBURG

Schlickstrasse 15 - 47138 Duisburg
 Tel.: 02 03 / 4 49 32 43, Fax: 02 03 / 4 49 32 4
 www.windenbau.de, E-Mail: stegerwindhagen@aol.com

5 HYDRAULIK UND PNEUMATIK

Druckbehälter

B Eugen Büdenbender GmbH & Co. KG Behälter u. Apparatebau

Köhlerweg 30-34 - 57250 NETPHEN / Siegerland
 Tel. 00 49 2738-6 94 26 / Fax. 00 49 2738 - 3 93
 Internet: www.buedenbender-eugen.de
 E-Mail: info@buedenbender-eugen.de

Druck- und Sonderbehälter

Hydraulik-Service

FS Schiffstechnik

Tel. 02 03-60 96 70, Fax 02 03-60 96-716
 Internet: www.FS-Schiffstechnik.com
 E-Mail: FS-Schiffstechnik@t-online.de

Gerhard Ruppel Hydraulik

Ringstraße 14A - 31848 Bad Münder (Ot.: Bakede)
 Tel. 0 50 42-93 22-0, Fax 0 50 42-93 22-93
 Internet: www.ruppel-hydraulik.de



P.O. Box 2061 - NL - 2930 AB Krimpen a/d Lek
 Tel. +31(0)1 80 51 15 77
 Internet: www.vandervelden-marinesystems.com

Kompressoren

J. P. Sauer & Sohn

Maschinenbau GmbH & Co
 Brauner Berg 15 - 24159 Kiel
 Tel. 04 31-39 40-0, Fax 04 31-39 40-24
 Internet: www.sauersohn.de
 E-Mail: info@sauersohn.de

WILHELM NOLDEN & SÖHNE

siehe Eintrag unter Antriebsanlagen

Pumpen

HOMA Pumpen B.V. Nederland

NL-4205 ND Gorinchem
 Tel. 0031-(0)183-62 22 12, Fax 0031-(0)183-62 01 93

WILHELM NOLDEN & SÖHNE

siehe Eintrag unter Antriebsanlagen



ZWETS WERKENDAM B.V.

Vierlinghstraat 22, NL-4251 Werkendam
 Tel. 00 31-(0)183-50 17 44, Fax 00 31-(0)183-50 20 11

6 NAVIGATIONS- UND KOMMUNIKATIONSTECHNIK



Alewijnse Marine Systems

Energieweg 46/c - 6541 CX Nijmegen, Tel. 024-3716 311
 Van der Giessenweg 51 - 2921 Krimpen a/d IJssel,
 Tel. 0180-514244

EBF Elektronik + Mechanik

Hinter dem Rathaus 4 - 56283 Halsenbach
 Tel. 0 67 47-17 63 - Fax 0 67 47-50 64



Engel & Meier Schiffselektronik Duisburg GmbH
 Internet: www.em-engelmeier.de
 E-Mail: info@em-engelmeier.de



Jentson Nachrichtentechnik
 www.jentson.de - info@jentson.de
 Mobil: 01 72-4 10 97 69

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe:

10. Juni 2006

Anzeigen-Hotline: 0228-53 88-653



Kadlec & Brödlin GmbH

Krausstraße 21 - 47119 Duisburg
 Tel. 02 03-47995-0 - Fax 02 03-47995-10
 Internet: www.kadlec-broedlin.de



MOHRS+HOPPE GmbH

Internet: www.schiffselektronik.de
 E-Mail: info@schiffselektronik.de



NAVAL marine GmbH

Duisburg | Hamburg | Ludwigshafen
 Neumarkt 2 - 47119 Duisburg
 Tel. 02 03-8 26 50-8 50 54, Fax 02 03-8 16 26

7

BORDNETZE



Alewijnse Marine Systems

Energieweg 46/c - 6541 CX Nijmegen, Tel. 024-3716 311
 Van der Giessenweg 51 - 2921 Krimpen a/d IJssel,
 Tel. 0180-514244



Engel & Meier Schiffselektronik Duisburg GmbH

Internet: www.em-engelmeier.de
 E-Mail: info@em-engelmeier.de



Kadlec & Brödlin GmbH

Krausstraße 21 - 47119 Duisburg
 Tel. 02 03-47995-0 - Fax 02 03-47995-10
 Internet: www.kadlec-broedlin.de



IEA Industrie-Elektronik und Automation GmbH

Thomas-Müntzer-Str. 40a
 39307 Roßdorf/Genthin
 Internet: www.iea-genthin.de
 E-Mail: iea-genthin@t-online.de



NAVAL marine GmbH

Duisburg | Hamburg | Ludwigshafen
 Neumarkt 2 - 47119 Duisburg
 Tel. 02 03-8 26 50-8 50 54, Fax 02 03-8 16 26

Bordaggregate

Dolderman bv - siehe unter Antriebsanlagen

WILHELM NOLDEN & SÖHNE

siehe Eintrag unter Antriebsanlagen

Elektroinstallation

Elektro Jansen

Langestraße 35/44 - 49733 Haren
 Tel. 05932 - 2446 - Fax 05932 - 6482
 E-Mail: info@elektro-jansen.de



Engel & Meier Schiffselektronik Duisburg GmbH

Internet: www.em-engelmeier.de
 E-Mail: info@em-engelmeier.de



Kadlec & Brödlin GmbH
Krausstraße 21 - 47119 Duisburg
Tel. 02 03-47995-0 - Fax 02 03-47995-10
Internet: www.kadlec-broedlin.de

Reystar-Elektrotechnik
Liebigstraße 17 B - 47608 Geldern
Tel. 0 28 31-35 99+31 96+37 04, Fax 0 28 31-8 66 05



NAVAL marine GmbH
Duisburg I Hamburg I Ludwigshafen
Neumarkt 2 - 47119 Duisburg
Tel. 02 03-8 26 50-8 50 54, Fax 02 03-8 16 26

Schalttafeln und Steuerpulte



Engel & Meier Schiffselektronik Duisburg GmbH
Internet: www.em-engelmeier.de
E-Mail: info@em-engelmeier.de



Kadlec & Brödlin GmbH
Krausstraße 21 - 47119 Duisburg
Tel. 02 03-47995-0 - Fax 02 03-47995-10
Internet: www.kadlec-broedlin.de

Reystar-Elektrotechnik
siehe Eintrag unter **Elektroinstallation**

Uwe E. Zoller GmbH Elektrotechnik
Otto-Hahn-Straße 9 - 25337 Elmshorn
Tel. 0 41 21-79 07-0 - Fax 0 41 21-79 07-77
Internet: www.zoller-elektrotechnik.de



NAVAL marine GmbH
Duisburg I Hamburg I Ludwigshafen
Neumarkt 2 - 47119 Duisburg
Tel. 02 03-8 26 50-8 50 54, Fax 02 03-8 16 26



8 KONSTRUKTION UND CONSULTING

Ingenieurbüros



Schiffstechnik Buchloh GmbH u. Co. KG
Tel. +49 (0) 22 24-57 35
Fax +49 (0) 22 24-7 63 49
Internet: www.schiffstechnik-buchloh.de

9 BUNKERBETRIEBE

Bei den hier eingetragenen Bunkerbetrieben erhalten Sie SCHIFFFAHRT UND TECHNIK druckfrisch + kostenfrei, solange der Vorrat reicht!

Bunkerbetriebe Büchting GmbH
Baumstraße 31 - 47198 Duisburg
Tel. 0 20 66-20 91 13 - Fax 0 20 66-20 91 93
E-Mail: otto.uschtrin@bunkerbetriebe-buechting.de

Anzeigen-Hotline: 02 28-53 88-653

Bunker-Service Schumacher-Gützloe GmbH
Datteln - Hafen - Tel. 0 23 63-5 43 74 - Fax 0 23 63-81 14
Internet: www.schumacher-guetzloe.de

Bunkerstation NOWAG GmbH
Friesenheimer Insel - 68169 Mannheim
Tel. 06 21-31 10 01-02

Bunkerstation Reinplus Vanwoerden GmbH
Werthallenstr. 45 - 68159 Mannheim
Tel. 06 21-1 78 90 40 - Fax 06 21-2 71 64

Bunkerstation u. Schiffsbedarf Göttert GmbH
Rheinuferstraße 20 - 67061 Ludwigshafen
Tel. 0621-59 10 60 - Fax 06 21-5 91 06 19

Deutsche Castrol Vertriebsges. mbH
Inland Marine
56626 Andernach, Tel. 0 26 32-9 63 80 - Fax -13 82

ESSO Bunker-Service Maier/Korduletsch
Haltzinger St. 67 - 94036 Passau
Tel. 08 51-95 63 2-0 - Fax 08 51-9 56 32-32
Bunkerboot: 01 71-7 20 96 48

GRAUE GmbH & Co. Mineralölvertrieb Bunkerservice - Tankschiffahrt
Eurener Straße 5 - 54294 Trier
Tel. (06 51) 8 69 75 - Fax (06 51) 8 24 20 06
www.grauegmbh.de

RHEINTANK GmbH Bunkerdienst
August-Hirsch-Straße 3 - 47119 Duisburg
Tel. 02 03-80 09-4 55 - Fax 02 03-80 09-4 48

Shell-Bunkerstation I. Gersbeck
Spandauer Burgwall 23 - 13581 Berlin-Spandau
Tel. 0 30-3 31 50 17 - Fax 0 30-3 32 53 33
Internet: www.schiffsservice.de

Vasco Bunker GmbH
Bremerstraße - 40221 Düsseldorfer Hafen
Tel. 01 79-5 46 23 88 - Fax 02 11-3 02 17 28

10 SCHIFFSMAKLER

Arntz-Reederei
Lortzingstraße 20 - 47239 Duisburg (Rumeln)
Tel. 0 21 51-40 63 63, Fax 0 21 51-94 05 25

G. LÖMKER KG
Schnathorster Straße 182 - 32609 Hülhorst b. Minden
Tel. 0 57 44-14 90+8 27, Fax 0 57 44-37 45

Huizinga & Snijder BV
Beatrixhaven 2a - NL-4250 DA Werkendam
Tel. 0031-0-183-50 08 62, Fax 0031-0-183-50 07 39
Internet: www.huizinga-snijder.nl
E-Mail: h-s@planet.nl

L. Kluth & Co. GmbH
Moorhof 2e - 22399 Hamburg
Tel. 0 40-6 00 46 60, Fax 0 40-60 04 66 33

Schiffsvermittlung "Seestern" Gabriele Schramm
Tel. 0 26 42-57 79, Fax 0 26 42-78 40

11 SCHIFFSFINANZIERUNG

Bank für Schifffahrt (BFS)
Filiale der ostfriesischen Volksbank e.G.
Hindenburgstraße 5 - 30175 Hannover
Tel. 05 11-2 80 49-0, Fax 05 11-2 80 49 94

Deutsche Leasing

Ober-Eschbacher-Str. 109
61283 Bad Homburg v.d. Höhe
Ihr Ansprechpartner: Max Berg, Tel. 06172 88-2191

12 SCHIFFSVERSICHERUNG

GSM

Gesellschaft für Service Management GmbH
Augusta Anlage 66 - 68165 Mannheim
Tel. 06 21-4 57 46 76 - Fax 06 21-4 57 46 77

Lauenburg-Alslebener Schiffsversicherung
Elbestr. 52 - 21470 Lauenburg/Elbe - Tel. 0 41 53-5 84 70

Schiffssachverständige

Klaus und Alfred Steinhäuser
Sachverständige für elektrische Anlagen auf Schiffen nach SUK/ADNR
Raffaessenstr. 161 - 47259 Duisburg
Tel. 01 51-14 62 21 51/150

14 LOTSENDIENSTE ABHOLER

Order/Lotsenstation Klapdar/Schaffner
Worms - Tel. 0 62 41-4 55 39, Fax 0 62 41-4 34 88
Mobil: 01 71-3 75 06 44

Lotsengemeinschaft EUROPILOT (NL)
Internet: www.europilot.net
E-Mail: europilot@gmx.net

Lotsengemeinschaft Rhein-Main
Internet: www.riverpilot.de
E-Mail: rhein-main@riverpilot.de

15 AUSBILDUNG UND SCHULUNG

ADNR

AdB-Schulschiff RHEIN
Tel. 0 20 66-22 88-0, Fax 0 20 66-22 88 22

ATLAS Schifffahrt und Verlag GmbH
Alte Duisburger Str. 12a - 47119 Duisburg
Tel. 02 03-87 30 54, Fax 02 03-81 61 0
Internet: www.altas-schifffahrt.de
E-Mail: Atlas-Duisburg@t-online.de

Patente

AdB-Schulschiff RHEIN
Rhein + Donau, Tel. 02066-22 88-0, Fax 02066-22 88 22

ATLAS Schifffahrt und Verlag GmbH
Alte Duisburger Str. 12a - 47119 Duisburg
Tel. 02 03-87 30 54, Fax 02 03-81 61 0
Internet: www.altas-schifffahrt.de
E-Mail: Atlas-Duisburg@t-online.de

Anzeigen-Hotline: 0228-53 88-653



Einkaufsbörse

MARKTPLATZ

Gefahrgut

AdB-Schulschiff RHEIN
Tel. 0 20 66-22 88-0, Fax 0 20 66-22 88 22

Anzeigen-Hotline: 02 28-53 88-653

Radarkurse

AdB-Schulschiff RHEIN
Tel. 0 20 66-22 88-0, Fax 0 20 66-22 88 22

ATLAS Schifffahrt und Verlag GmbH
Alte Duisburger Str. 12a - 47119 Duisburg
Tel. 02 03-87 30 54, Fax 02 03-81 61 0
Internet: www.altas-schifffahrt.de
E-Mail: Atlas-Duisburg@t-online.de

16 MESSEN UND AUSSTELLUNGEN

Ausstellungsschiff MS JENNY
Tel. 01 71-3 12 90 97, Fax: 0 72 11-51 24 98 30
www.scheubner.de - E-Mail: info@scheubner.de

17 REEDEREIEN

Frachtschifffahrt

B. Dettmer Reederei GmbH & Co.
Bremen, Internet: www.dettmer-reederei.de

E.-J. Gerhardt Schifffahrt & Verwaltung GmbH
Minden, Tel. 05 71-4 27 64, E-Mail: Gerhardt.Schifffahrt@t-online.de

HTAG Häfen und Transport AG
Baumstraße 31 - 47198 Duisburg
Tel. 02066-2 09-0, Fax: 02066-2 09-192
Internet: www.htag-duisburg.de

18 GENOSSENSCHAFTEN

DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG.
Fürst-Bismarck-Str. 21 - 47119 Duisburg
Tel. 02 03-8 00 04 - 0, Fax 02 03 - 8 00 04 43

MSG Mainschifffahrts-Genossenschaft eG
Südt. Hafenstraße 15 - 97080 Würzburg
Tel. 09 31-90 81 - 0, Fax 09 31 - 95 02 61
Internet: www.MSGeG.de

Schutenvermietung

BAARS CHARTER
Postbus 70 - NL-3360 AB Sliedrecht
Tel. 0031-(0)184-41 55 66, Fax 0031-(0)184-41 12 27

Vandegrijp Rental
Postbus 72 - NL-3350 AB Papendrecht
Tel. 0031 (0) 78-6 44 64 64, Fax 0031 (0) 78-6 44 64 65
Internet: www.vandegrijp.com

20 SCHIFFSVERWALTUNGEN

Duisburger Schiffsverwaltung
Lönnecke/Schawert-Zech GbR
kompetente techn. und kfm. Beratung für
Charterer und Partikuliere, Tel. +49-171/4 00 21 02

www.JOSA-Schiffsverwaltung.de
Tel. 0 93 72-94 97 83, Fax 0 93 72-94 97 85

maresia GmbH
Dienstleistungen im Bereich der Schifffahrt.
Sie führen Ihr Schiff - Wir verwalten es.
St. Johannis-Vorstadt 3 / 4056 Basel / Schweiz
Tel: 0041 61 261 83 40 Fax: 0041 61 261 83 41



Partikulierbetreuung

BVG mbH Binnenschifffahrts-Verwaltungsgesellschaft
Mainkai - 97828 Marktheidenfeld
Tel. 0 93 91-60 06-0, Fax 0 93 91-60 06-10

Ludwig Harms
Bereederung und Finanzierung von Binnenschiffen und Kümos
Henriettenstraße 11 - 26931 Eisdiehl
Tel. 0 44 04-39 00, Fax 0 44 04-97 00 81

RHEIN-MOSEL SCHIFFFAHRTSAGENTUR & SERVICECENTER Alfred Rock
66706 Perl/Mosel, Tel. 0 68 67-9 33 66

21 ELEKTRONISCHE FRACHTENBÖRSE

Bargelink GmbH
Fischerstr. 4A - 46509 Xanten
Tel. 0 28 01-98 47 30, Fax 0 28 01-98 47 40
Internet: www.bargelink.com

22 HAFEN UND UMSCHLAGBETRIEBE

Kanäle

KCT-Logistik GmbH
Hafen Gelsenkirchen-Grimberg
Internet: www.kct-logistik.de
E-Mail: krohmann@kct-logistik.de
Container-Logistik

www.schiffahrtundtechnik.de **Interesselinks**

23 HAFENPLANUNG UND CONSULTING

Emch + Berger GmbH Ingenieure und Planer
Tel. 0 30-2 15 07-0, Fax 0 30-2 15 07-1 00
Internet: www.emchundberger.de

24 BAHNUNTERNEHMEN



HAVELLÄNDISCHE EISENBAHN AG
Schönwalder Allee 51 - 13587 Berlin
Tel. (0 30) 37 59 81-0, Fax (0 30) 3 75 60-35
E-Mail: info@hvle.de, Internet: www.hvle.de

rail4chem GmbH
Berliner Platz 6-8 - 45127 Essen - Tel. 02 01-1 80 44 18
Internet: www.rail4chem.com
E-Mail: info@rail4chem.com

25 UMSCHLAGTECHNIK

cargogrip

Vertriebs GmbH

Freiherr-vom-Stein-Straße 59 - 65604 Elz
Tel. 0 64 31-5 15 51 - Fax 0 64 31-5 32 62
Internet: www.cargogrip.de - E-Mail: info@cargogrip.de
Container - Spreader / Gabelstapler-Anbaugeräte

Greifer

MRS Greifer- und Maschinenbau
74921 Helmstadt-Bargen
Tel. 07263-9129-0, Fax 07263-9129-12
Internet: www.mrs-greifer.de; E-Mail: info@mrs-greifer.de

Krane

Cranetech GmbH
Am Nienhaushof 35 - 47139 Duisburg
Tel. 02 03 - 3 46 69-0, Fax 02 03 - 3 46 69-20
Internet: www.cranetech.de

www.kran24.de - Das Fachportal

Mobilkrane

Fuchs-Bagger GmbH & Co. KG
78669 Bad Schönborn
Tel. 0 72 53 - 84 - 0, Fax 0 72 53 - 8 41 11
www.fuchs-terex.de

SENNEBOGEN Maschinenfabrik GmbH
Heibelstr. 30 - 94315 Straubing
Tel. 0 94 21 - 5 40 - 144, Fax 0 94 21 - 4 38 82
www.sennebogen.com

27 HAFEN- UND WASSERBAU

Taucherunternehmen

Taucherunternehmen Horst Kessel
Riesengebirgsstraße 85 - 47445 Moers
Tel. 0 28 41-4 75 48, Mobil: 0163-70 70 402, -403

Taucherunternehmen Kesberg GmbH
Wasserwerkstr. 240 - 68309 Mannheim
Tel. 06 21-73 34 15, Mobil: 01 71-7 74 23 96

Krietemeier - Tauchen & Bergen -
Am Kanal 44 - 32479 Hille - Tel. 0 57 03-24 57

Schreiber Taucherunternehmen
Stempelstr. 13 - 47167 Duisburg
Tel. 02 03-34 35 11, Fax 02 03-3 44 32 71

Einkaufsbörse

Anzeigenpreise je Ausgabe

je Zeile: € 7,90, Logo: € 15,-
neues Stichwort: 5,- €, Bild: € 30,-

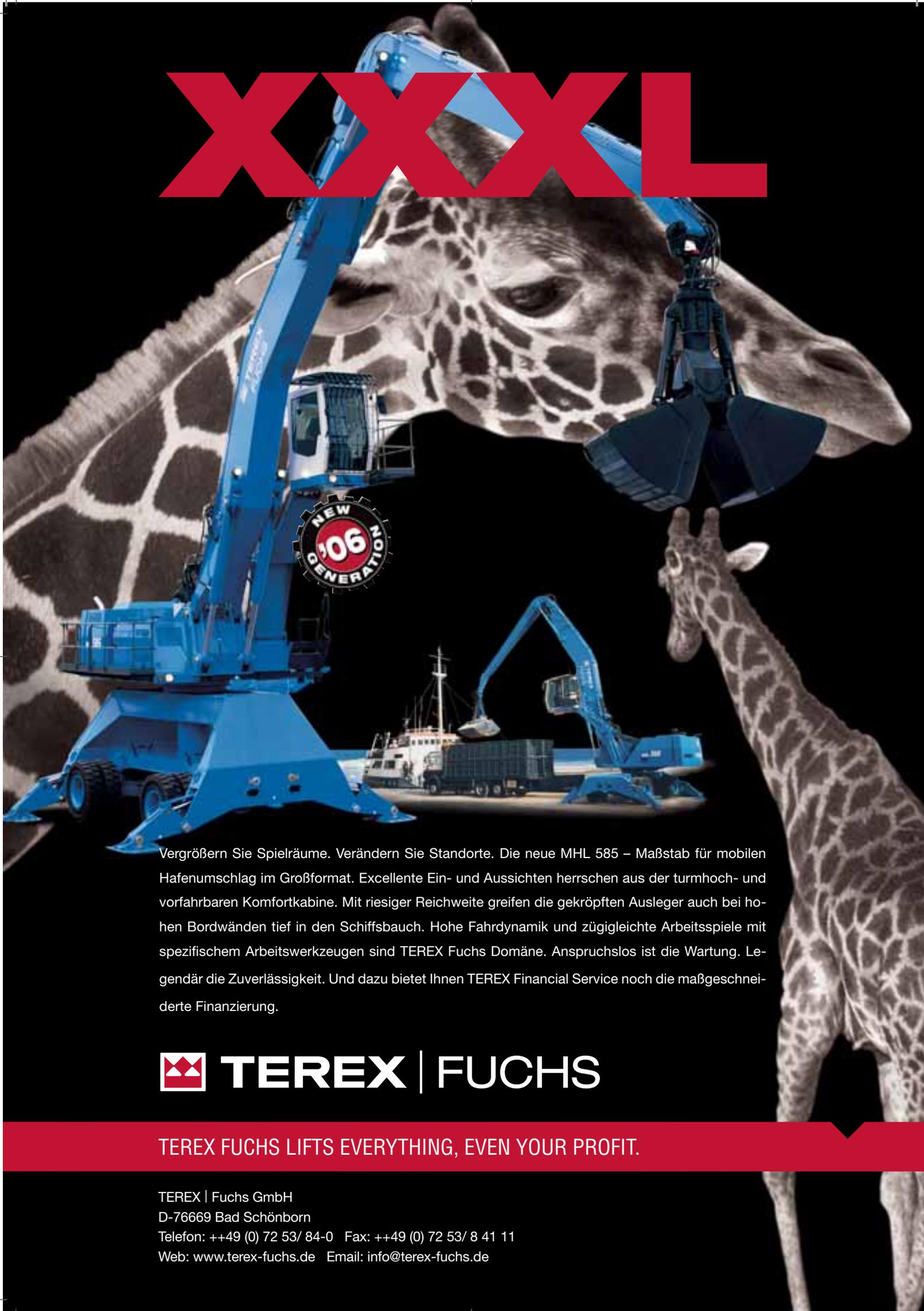
Rabatte:

(nur bei Eintrag unter mehreren Stichworten)
2 Einträge 5%, 3 Einträge 10%
4 Einträge 15%, 5 Einträge 20%
6 und mehr Einträge 25%

Der Anzeigenauftrag gilt zunächst für 1 Jahr (8 Ausgaben)
und verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, wenn nicht
6 Wochen vor Ende der Laufzeit gekündigt wurde.
Die Berechnung erfolgt jährlich für 8 Ausgaben im Voraus
oder bei Erteilung einer Einzugsermächtigung nach
Erscheinen jeder Ausgabe.

Info-Hotline: 0228-53 88 653 - Fax: 0228-53 88 654
E-Mail: anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

XXXL



Vergrößern Sie Spielräume. Verändern Sie Standorte. Die neue MHL 585 – Maßstab für mobilen Hafenumschlag im Großformat. Excellente Ein- und Aussichten herrschen aus der turmhoch- und vorfahrbaren Komfortkabine. Mit riesiger Reichweite greifen die gekröpften Ausleger auch bei hohen Bordwänden tief in den Schiffsbauch. Hohe Fahrdynamik und zügigleichte Arbeitsspiele mit spezifischem Arbeitswerkzeugen sind TEREX Fuchs Domäne. Anspruchslos ist die Wartung. Legendär die Zuverlässigkeit. Und dazu bietet Ihnen TEREX Financial Service noch die maßgeschneiderte Finanzierung.

 **TEREX | FUCHS**

TEREX FUCHS LIFTS EVERYTHING, EVEN YOUR PROFIT.

TEREX | Fuchs GmbH
D-76669 Bad Schönborn
Telefon: ++49 (0) 72 53/ 84-0 Fax: ++49 (0) 72 53/ 8 41 11
Web: www.terex-fuchs.de Email: info@terex-fuchs.de