Flusskaskotagung
vom 10. bis 12. April 2002
in Duisburg

Hafenrundfahrt an Bord des FGS „Carl Lehnkering“

im Duisburger Hafen

Uwe Schieder

Gesamtverband
der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Berlin

Bildbeschreibungen zur Hafenrundfahrt während der Flusskasko-Tagung am 11. April 2002 in Duisburg

Bild: 01

Bei Rheinkilometer 776 befindet man sich mitten in den Duisburg-Ruhrorter Häfen. Die Bauwerke und Hafenanlagen haben den Charme von Industrieanlagen, die seit Jahrhunderten gewachsen sind.

Bild:02

Containern an Bord, zu Berg. Diese Begegnung im Fahrwasser des Rheins zeigt eindrucksvoll, wohin die Reise geht. Die Schiffe werden moderner und größer, hydraulische Hubbrücken ermöglichen es der Schiffsführung, über die Containerladung hinwegzusehen und ggf. „den Kopf bei einer Brückenpassage einzuziehen".

Bild:03

Ein typisches Sinnbild für die Vorstellung, die man auch heute noch von Duisburg und dem Ruhrgebiet hat. Kohleumschlag, Kohlelager und Kohlekraftwerke sowie deren Verhüttung. Aber viele dieser Massengüter kommen schon aus Übersee und werden mit Schubleichtern zu großen Schubverbänden, die bis zu 16.000 t tragen, aus Rotterdam zu Berg geschoben, um in Duisburg umgeschlagen zu werden. Auch hier wird und wurde das Gütermotorschiff, welches Jahrhunderte der typische Transportträger für Massengüter gewesen ist, „durch eine neue Art" des Transportes zumindest von den Hauptschlagadern des Massengutverkehrs verdrängt.

Bild:04 / 05

Gütermotorschiffe waren für Jahrzehnte das Rückrad des Stückgut und des Massengutverkehrs auf Deutschlands bedeuternster Wasserstraße. Sie waren und sind flexibel einsetzbar, nicht zuletzt weil die Besatzung auf diesen Schiffen immer zur Verfügung steht. Schleppverbände, die schwieriger zu händeln waren konnten den Gütermotorschiffen nicht den „Rang" ablaufen. Erst der Einsatz immer größer werdender Schubverbände, die eine Art „Containersystem" übernommen hatten, revolutionierten auch diesen Transportbereich vollkommen.

Bild: 06

Die Schubleichter, die hier im Strom zu Anker liegen, werden einzeln mit Massengut beladen und dann zu ganzen Schubverbänden zusammengestellt. Die größten dieser Schubverbände, die aus Rotterdam vornehmlich Erz und Kohle bzw. Koks zu den Häfen der Hütten bringen, haben eine Kapazität von bis zu 16.000 t.

Bild:07

Der große Vorteil dieser Schubleichter: Sie sind unbemannt, verfügen über keinerlei technische Antriebsaggregate und binden somit weitaus weniger Kapital als die früheren Motorschiffe. Der Schubleichtertransport ist eine Weiterentwicklung der Leichterverkehre, die früher geschleppt und später dann schon seitlich an Schleppern, zum Teil schon im Doppel- oder Viererpack, geschoben wurden. Durch ihre Form und durch ihre technischen Einrichtungen lassen sie sich zu großen rechteckigen Schubverbänden zusammenstellen. Die Schubboote ersetzen die Maschine des Gütermotorschiffes und können diesen kompakten Verband ähnlich gut händeln wie ein Gütermotorschiff seinen eigenen Rumpf. Sobald die Schubleichter am Zielhafen angekommen sind, werden sie entweder an den

Kaianlagen festgemacht und warten hier auf ihre sukzessive Entladung, oder sie werden auf Reede in den Strom gelegt. Das Händeln der einzelnen Schubleichter im Hafengebiet übernehmen weitaus kleinere Schubboote; die größeren Schubboote können direkt nach Beendigung des Transportes in der Gegenrichtung einen neuen Schubverband zu Tal bringen.

Bild:08

Auf diesem Bild sieht man die Lehnkering 12, ein kleineres Schubboot, welches durch seine spezielle Form und durch seine technischen Einrichtungen perfekt auf das Händling von Schubeinheiten spezialisiert ist.

Bild:09

Das nächste Bild zeigt ein Bunkerboot, welches eine fahrende Tankstelle für die Binnenschiffe ist, die direkt an ihrem Liegeplatz zum Teil auch während ihrer Ladelöschoperationen, mit Treibstoff versorgt werden. Teilweise versorgen derartige Bunkerboote die Binnenschiffe während ihrer Fahrt auf dem Rhein mit Treibstoff, so dass diese zur Treibstoffübernahme ihre Reise nicht unterbrechen müssen.

Bild:10

Die Duisburg-Ruhrorter Häfen waren für Jahrhunderte die Schlagader der Montanindustrie und Sinnbild für Wirtschaftswunder, Schwerindustrie und Massengutumschlag. Da in den letzten Jahrzehnten die Schwerindustrie im Ruhrgebiet und insbesondere im Duisburger Raum erheblich auf dem Rückzug war, wurden Kapazitäten und Flächen frei, die mehr und mehr einer neuen Nutzung zugeführt werden. Der Containerumschlag, ein recht neuer Zweig der Binnenschifffahrt, entwickelt sich auf dem Rhein und insbesondere in Duisburg explosionsartig.

Bild:11

Containerterminals schlagen Abertausende von Blechkisten um, die im Linienverkehr direkt aus Rotterdam nach Duisburg gebracht werden und von hieraus entweder in Logistikzentren einer Distribution zugeführt oder ins Hinterland getruckt werden. Ein Marktsegment mit ungeheurem Wachstumspotential.

Bild: 13

Durch die begrenzte Bauhöhe der Binnenschiffe, und bedingt durch die Brückendurchfahrten, ist es möglich, diese komplett überdacht zu be- und entladen. Dies wird nicht nur für sensible kaltgewalzte Stahlprodukte genutzt, sondern auch zunehmend für sog. forrest products, z. B. sind dies Cellulosen und insbesondere Papiere.

Bild: 14

Ebenfalls bedingt durch die begrenzten Bauhöhen, können auch alle Seeschiffe die Duisburg anlaufen überdacht be- und entladene werden. Durch seine zentrale Lage, im Herzen von Westdeutschland mit einer ausgereiften Infrastruktur, ist Duisburg nicht nur der größte Binnenhafen Europas, sondern auch einer der größten Binnen-Seehäfen Europas.

Bild: 15 (Kran)

Durch die Nähe zur Stahlverarbeitung wurde der Umschlag und die Aufbereitung von Altmetallen in Duisburg kultiviert. Mühlen zerkleinern den wertvollen Sekundärrohstoff, sortieren Störstoffe aus und bereiten ihn so für eine Weiterverwendung in den Stahlwerken auf.

Bild 16

Duisburg verfügt nicht nur über umfangreiche Umschlagsfaszilitäten, sondern auch über den Support für die Binnenschiffe selbst. Mehrere Werften bieten die Möglichkeiten zum Bau aber auch zur Reparatur der Einheiten direkt vor Ort im Wasser aber auch auf dem trockenen Helgen.

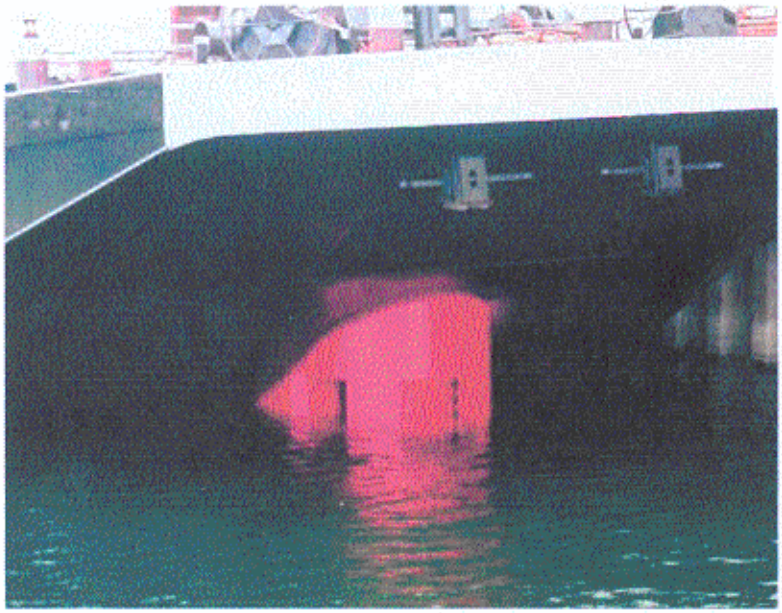

Bild 17 / 18

Auch bei der technischen Entwicklung der Schubleichter bleibt die Zeit nicht stehen: Die Heckformen sind an spezielle Schubschiffe angepasst worden. Am Steven der Leichter verbessert ein Bugstrahlruder die Manövriereigenschaften.

Bild: 19 / 20

Für den Transport von flüssigen und verflüssigten Massengütern, wie z.B. Öle, Chemikalien und Gase, stehen spezielle Tanker, Produktentanker und Gastanker zur Verfügung.

Bild 21

Das Bordleben einer Schifferfamilie mit spielenden Kindern auf dem Achterdeck, hermetisch davor geschützt, nach Außenbords zu fallen.