

Der erste große Boom der Binnenschiff-Fahrt setzte nach dem Zweiten Weltkrieg ein, als der Wiederaufbau schnellen Nachschub von Material und Energie erforderte. In Deutschland wurde der Transport von Rohstoffen und Energieträgern durch ein Festfrachtensystem mit verbindlichen Tarifen geregelt. Der streng reglementierte und stark abgeschlossene Markt brachte den Reedereien gute Profite und Schiffsführern wie Matrosen ansehnliche Löhne und gute Arbeitsbedingungen. Doch der schöne Schein sollte trügen: Es begann mit dem Niedergang der Kohle- und Stahlindustrie, mit dem die wichtigsten Frachtverkehre einbrachen.

Die mageren Jahre

Die Aufhebung nationaler Festfrachten durch die EU tat ihr Übriges. Während Deutschland die EU-Richtlinie sofort umsetzte und Reedereien wie Schiffssleute sich selbst überließ, nutzten die Niederlande die fünfjährige Übergangsfrist, wobei die Politik die Binnenschiff-Fahrt mit entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen unterstützte. Das Resultat heute: Von 724 Schiffen, die zwischen 2000 und Mitte 2005 gebaut wurden, fahren 67 Pro-



Fotos: Contargo, INE, BDB

▲ POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN GENUTZT

Die größte Binnenschiffsflotte in Westeuropa hat die Niederlande.

zent unter niederländischer, 19 Prozent unter belgischer und gerade einmal 5,5 Prozent unter deutscher Flagge. Für das Land mit dem mit Abstand größten Wasserstraßennetz in Europa eine eher dürftige Bilanz. Wenngleich heute die Niederlande im europäischen Binnenschiffsverkehr eindeutig die Nase vorn hat, so lässt sich aber für Deutschland immerhin wieder der Trend aufwärts diagnostizieren.

Die Kisten kommen

Als der Container seinen Siegeszug im internationalen Gütertransport antrat, spielte das Binnenschiff dabei zunächst

keine Rolle. Erste Versuche im Containertransport gab es allerdings schon in den 60er Jahren und für die findigen Unternehmer sollten sie sich schließlich lohnen. Dabei kam ihnen die Tatsache zupass, dass die meisten Frachter relativ problemlos Container laden können. Einzige Bedingung ist im Prinzip die freie Sicht über die Ladung hinweg sowie in den toten Winkel vor dem Bug.

Letzterer wird, genau wie bei den großen Containerschiffen zur See, durch Kameras gewährleistet. Die Entwicklung des hochfahrbaren Steuerhauses ermöglichte zudem eine Beladung der Container übereinander. Ein Großteil des Containerverkehrs wird



**Ihr Partner für Containerumschlagkrane
und teleskopierbare Greifzangenspreader**



DSD HILGERS Stahlbau GmbH
Hilgersstraße · 56598 Rheinbrohl
☎ (0 26 35) 9 63-275 · Fax (0 26 35) 9 63-385
info@dsd-hilgers.de · www.dsd-hilgers.de