

Bericht des Programmpunkts:

Slovakische Schifffahrten AG

in Bratislava, am 7.5.2007

Inhalt:

1. Exkursionsbericht & bei der Besichtigung erhaltene Informationen
2. Firmengeschichte
3. Arten von Transportgütern

1. Exkursionsbericht & bei der Besichtigung erhaltene Informationen:

Die Besichtigung der Slovenská plavba a prístavy a.s. (Slovakischen Schifffahrten AG) als zweiter Programmpunkt des ersten Tags der Exkursion führte uns zunächst über das Betriebsgelände (Hafenanlagen) in die Abteilung Nautischer Service, die zentrale logistische Schaltstelle der Firma.

Diese Abteilung übernimmt die Leitung des gesamten Schiffsverkehrs der Firmenflotte im europäischen Netz. Sie ist die Schnittstelle, in der alle Informationen der im europäischen Wasserwegenetz befindlichen Schiffe zusammenlaufen. Zur Veranschaulichung dieser Informationen befindet sich im von uns besichtigten Büro eine Tafel, auf der alle Häfen und die auf Fahrt befindlichen Schiffe und ihr derzeitiger Aufenthalt aufgelistet sind.

Mit den auf Fahrt befindlichen Kähnen erfolgt in der Regel 4 mal täglich Informationsaustausch über die im Hafen Bratislava (und von uns nach der Abteilung nautischer Service besichtigten) Landfunkstation. Diese Informationen enthalten Lage und aktuelle Tätigkeit, die Mitarbeiter der Abteilung können bei Bedarf auch mit den Schiffen Kontakt aufnehmen. Die ermittelten Daten werden in der Abteilung Nautischer Service gesammelt, und aufgrund dieser Daten für den Schiffsverkehr relevante Entscheidungen getroffen.

So wird beispielsweise die maximale Beladung der Schiffe ebenfalls in der Abteilung Nautischer Service bestimmt. Da die Donau mehrere seichte Stellen aufweist (wie auch in Österreich: Wachau, Hainburg) und für den Schiffsverkehr ein

gewisser Pegelstand essentiell ist, muss eine Entscheidung über die Beladung und damit dem Tiefgang getroffen werden. Diese wird somit nicht vom Kapitän selbst getroffen, sondern aufgrund der von ihm übermittelten Daten von der zentralen Schnittstelle. Als kritischen Pegel, ab dem nicht mehr gefahren wird, bezeichnet ein Repräsentant der Firma 175cm, wobei als relevanter Pegel Kienstock verwendet wird. Da im April dieses Jahres nur etwa 4mm/m² Niederschlag gefallen waren, lag zu dieser Zeit der Wasserspiegel der Donau etwa 1m unter dem üblichen. Die Schiffbarkeit war somit nicht mehr vollständig gewährleistet.

Ein weiteres Instrument zur Datenübermittlung ist das River Information Service der Wiener Firma wird ebenfalls angewandt.

16 Firmenschiffe sind zudem mit einem automatischen Radiotransponder ausgestattet, mit dessen Hilfe über Internet die Position des jeweiligen Schiffes abgelesen werden kann. Mit diesem Instrument kann auch die Fahrgeschwindigkeit sowie die Fahrtrichtung abgelesen werden, auf Funkkontakt wird jedoch weiterhin nicht verzichtet.

Als Beispiel von auf Fahrt befindlichen Kähnen wird ein Schiff in Ismael sowie ein Schutzschiff in Bamberg genannt, zu diesen wird auch zur Veranschaulichung demonstrativ Kontakt aufgenommen.

Die von den Lastkähnen erreichte Geschwindigkeit und ihre Reichweite auf einem Tank hängt von Wasserstand und Ladung, vor allem aber von der Fahrtrichtung ab. Für die Strecke Bratislava – Linz benötigt ein Kahn mit 4 Schubleichtern und einer Gesamtladung von 5000t etwa 3 Tage, die durchschnittliche Geschwindigkeit beträgt hier etwa 6km/h. Die Retourstrecke flussabwärts kann mit bis zu 12 km/h an einem Tag zurückgelegt werden.

Nach der Besichtigung der Abteilung Nautischer Service konnte noch die Funkstation der Firma besichtigt werden, von wo aus 4 mal täglich mit dem auf dem europäischen Flussnetz befindlichen Schiffen via SSB-Mode Kontakt hergestellt wird. Der Innerhafen-Betrieb des Hafens Bratislava wird dabei woanders geregelt. Die Funkstation ist rund um die Uhr mit einem Funker belegt, wobei sich im 10-Tages-Rhythmus abgewechselt wird.

2. Firmengeschichte:

Die Gesellschaft wurde 1922 als „Tschechoslowakische Donauschiffahrtsgesellschaft - AG“ gegründet, und durchlief verschiedene organisatorische Änderungen (auch verbunden mit dem Zusammenbruch der Planwirtschaft). Aus der Firma, die zu Zeiten des kalten Krieges Millionen Tonnen sowjetisches Erz schiffte und in den 1970ern über 3000 Mitarbeiter beschäftigte ging die moderne Slovenská plavba a prístavy a.s. mit ihrer Flotte von über 250 Schiffen und etwa 620 Mitarbeitern hervor.

3. Transportgüter:

Die Transportgüter umfassen größtenteils Stück- & Massengüter, aber auch Flüssiggüter sowie Sperrgut. Zu den Massengütern gehören Baurohstoffe wie Zement, Kies, Stein und Sand sowie Erze, Kohle und Koks für die Stahlproduktion. Neben Kunstdüngemitteln werden auch landwirtschaftliche Produkte wie Getreide, aber auch Futtermittelmischungen transportiert.

Beispiele für Stückgüter sind Stahl-Halbprodukte sowie Marmorblöcke und Holz. Die transportierten Flüssiggüter sind Rohöl sowie Raffinerieprodukte wie Kerosin, Heizöl und Benzin und andere Oxidationsgemische sowie Flüssigdünger. Als Sperrgut zu klassifizieren sind LKWs und PKWs sowie Container in unterschiedlicher Ausführung (20Fuss, 40Fuss) und sonstiges Überdimensional- und Schwergut. Für Fahrzeuge werden spezielle Ro-Ro Schubleichter verwendet, welche Kapazitäten von 70 PKW beziehungsweise 21 LKW-Anhängern haben.

Quellen:

SPAP: Profil der Gesellschaft – Infofolder

www.spap.sk