

AT: Küstenmotorschiff Björn M.

Baustofftransport Abfallentsorgung für Helgoland

Headline auf People Bericht anpassen

Das Ausscheiden Horst Willekes als Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung der Deutschen Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e.V. (BDSV) läutet eine Zeitenwende bei dem Düsseldorfer Verband ein. Rohstoff-Wirtschaft sprach mit seinem Nachfolger, Dr. Rainer Cosson, über seine Ideen und Ziele.

Kapitän Helmut von Rönn

asadfjkfjsaAFSGHJDSAsgdsaS
DFGHJKHXCVBNM,BVCXYCVB
NM,MNBVCXYCVBNM,BMNB
VCXYCVBNM,BBVCXYCVBNM,..

„Wann brauchst du die Maschine, Helmut?“ „Halb eins, nee zwölf, die halbe Stunde bringt´s auch nicht mehr.“ Maschinist Sven Federmann murmelt irgendwas Zustimmendes und verzieht sich dann nach unten in seine kleine Kammer. Gut drei Stunden noch, dann muss der Antriebsdiesel seeklar sein; drei Stunden, das könnte aber auch noch für eine ordentliche Runde Schönheitsschlaf reichen, denn das Küstenmotorschiff Björn M. war erst mitten in der Nacht zuvor von der letzten Fahrt in seinen Heimathafen zurück gekehrt.

Kapitän Helmut von Rönn bleibt auf der Brücke, lehnt entspannt am hölzernen Ruder, die unvermeidliche Reval ohne Filter glimmt in der rechten Hand. Ein bisschen müde blickt er in die traurigen Reste der Süderelbe, nur wenig mehr als ein breites Rinnsal schmutzigen Wassers hat die Ebbe nicht übrig gelassen. Mit einem gewagten Sprung könnte jetzt ein erwachsener Mensch das träge Gewässer überwinden, wäre es nicht von tiefschwarzem schweren Schlick umgeben, der das Flussbett bis zur Hochwassergrenze markiert.

Tief eingesunken ist die Björn M. in diesen Modder. Kein Wasser zum Fahren, nur noch Schlick zum Liegen. Die Festmachertau sind sinnlos geworden, der Rumpf des kleinen Küstermotorschiffs hat satt im weichen Untergrund geparkt. Solider „festgemacht“ geht gar nicht. Der halbe Propeller ragt aus dem Schlamm hervor, auch ein Stück vom Ruderblatt ist zu sehen.

Drei Stunden später ist der Spuk vorbei, die Elbeflut drückt frisches Wasser in den kleinen Nebenarm des großen Stroms, die Björn M. schwimmt auf, hat schließlich auch die sprichwörtliche handbreite Wasser unter dem Kiel.

Punkt zwölf öffnet der schlohweiße Kapitän das Anlassventil, um den betagten Antriebsdiesel mit Pressluft zu starten; lässt schließlich die Leinen von Decksmann Lothar Zimmermann und Maschinist Sven Federmann loswerfen, und auf geht´s zur nächsten Reise. Rund sieben Stunden dauert die Tour nach Helgoland, 52 Meilen über Elbe und Deutsche Bucht, den Lade-raum bis obenhin mit Kies gefüllt, zwei leere Press-Müllcontainer stehen mit Leinen festgezurt zusätzlich noch an Oberdeck.

Es ist eine abenteuerliche Reise mit dem Kümo Björn M. vom kleinen Firmenhafen der Karl Meyer AG im Süden Wischhafens durch die Süder-elbe. Nur wenige an Reisigbesen erinnernde Pricken markieren das schmale Fahrwasser, bei Nacht leuchtet von Rönns das Flüsschen gar mit einem Suchscheinwerfer aus. Nur wenige Meter Raum bleiben bis zu einer Bootswerft, einige Meilen weiter werden ein paar Sportbootpiers und das Sperrwerk beim Fähranleger nach Glückstadt ebenfalls ganz eng passiert. Entspannt saugt Helmut von Rönns an der x-ten Zigarette, steuert mit ruhiger Hand und langsamer Fahrt Richtung Elbefahrwasser.

Es bedarf hoher nautischer Kunst, die schmale Süderelbe mit einem Frachtschiff zu befahren. Niemand sonst beherrscht das so wie von Rönns, aber der sieht das gelassen, feixt: „Das geht ja beinahe vollautomatisch hier.“

Einmal, zweimal, manchmal sogar dreimal pro Woche macht sich die Björn M. auf die Reise. Die Route ist fast immer gleich. Von Wischhafen aus geht es

COSSON HAT SICH IMMER IN TAGESAKTUELLE DEBATTEN EINGEMISCHT.

nach Helgoland, gelegentlich auch nach Cuxhaven oder zur Insel Neuwerk. Der Auftrag lautet: Baustoffe und Versorgungsgüter nach Helgoland transportieren,

und auf der Rückfahrt den Insel-Müll mitnehmen, einmal pro Monat kommt der Neuwerker Abfall zusätzlich noch an Bord.

Deutschlands einzige Hochseeinsel verfügt erst seit 1977 über eine geordnete Abfallentsorgung. Karl Meyer selbst gründete damals die Inselentsorgungs GmbH, als er von den Insulanern mit der Abfuhr aller anfallenden Abfälle beauftragt wurde. Die junge Firma organisierte die Sammlung und Aufbereitung des Mülls damals komplett neu. Die Verwertung und Entsorgung erfolgt seitdem nicht mehr auf der Insel, sondern wurde komplett auf das Festland verlegt. Das firmeneigene Küstenmotorschiff transportiert daher alle Abfall- und Entsorgungsgüter zum Umschlagshafen an die Süderelbe.

Das Tätigkeitsspektrum der Karl Meyer Inselentsorgung auf Helgoland liest sich wie das kleine Ver- und Entsorgungs-ABC: Von der Sammlung, Annahme, Aufbereitung und Zwischenlagerung des Abfalls über die wöchentliche Abfuhr per Schiff zum eigenen Hafen, von dort wird der Abfall mit Spezialfahrzeugen in die

jeweils geeignete Verwertungs- und Entsorgungsanlage weiter transportiert, liegt alles in den Händen qualifizierter Mitarbeiter der Karl Meyer-Firmengruppe.

COSSON BESCHENIGT DER ABWRACK-PRÄMIE EINE POSITIVE AUSWIRKUNG AUF DIE BRANCHE.

Extra wurde für den Einsatz auf Helgoland sogar eine ganz spezielle Abfall-Umschlagsanlage gebaut. Ein wichtiger Aspekt bei deren Entwicklung: Der Müll muss einige Tage lang bis zum Abtransport geruchsfrei gelagert werden können. Eine Spezialanlage verpresst darum die Abfälle direkt in geschlossene Container. Der Abtransport und die Verladung des Helgoländer Mülls ist sozusagen nur noch an den Müll-Containerbewegungen im Hafen erkennbar. Weitgehend unsichtbar und fast geräuschlos für die vielen Gäste und Urlauber wird der Insel-Abfall entsorgt. Seit 1996 werden die Müll-Leichtverpackungen und die Abfallsäcke darüber hinaus ausschließlich mit Elektrofahrzeugen auf dem Inselober- und -unterland eingesammelt. In den modernen Transportern wurde sogar ein speziell für Helgoländer Verhältnisse entwickeltes Getriebe eingebaut. Damit wurde das Ziel – alle anfallenden Transporte möglichst umweltfreundlich durchzuführen – bereits frühzeitig erreicht. Die Karl Meyer Inselentsorgungs GmbH wurde mit ihren 18 Mitarbeitern schließlich am 29. November 2000 als Entsorgungsfachbetrieb zertifiziert.

DER STÄRKUNG DES FACH- UND SACHKUNDEGEDANKENS WIRD EIN FOKUS SEINER ARBEIT SEIN.

Aber nicht nur für den Müll bedarf es auf dem Roten Felsen einer speziell zugeschnittenen Entsorgungslogistik. Der firmeneigene Hochdruckspülwagen zur Wartung des Kanalnetzes ist multifunktional ausgestattet, und daher für Feuerwehreinsätze ebenso nutzbar wie für Kanalarbeiten oder die Beseitigung möglicher Ölschäden.

Für die Reise vom Festland Richtung Helgoland wird das Küstenmotorschiff Björn M. jeweils mit Baustoffen und Versorgungsgütern beladen. „Beinahe



Björn M.
 1953 in der nordrhein-westfälischen
Technische Daten:
 Typ: Bulker (Massengut-Schiff)
 Länge: 47,6 m
 Breite: 8,5 m
 Tiefgang: 2,7 m
 Tragfähigkeit: 450 Tonnen
 Geschwindigkeit: 9 Knoten (ca. 16 km/h)
 Besatzung: 3 Mann



Karl Meyer Inselentsorgungs GmbH

Geschäftsfelder: Abfallsammlung, Behandlung und Aufbereitung aller auf der Insel anfallenden Abfälle, Frachtkontor, Baumarkt, der Betrieb des Inselklärwerks, Wartung und Reinigung des Kanalnetzes, Straßenreinigung sowie die Entsorgungslogistik auf der Insel Neuwerk

Firmengründung: 1977

Mitarbeiter: 18

Zertifikate: Qualitätsmanagement nach DIN EN ISO 9002

Karl Meyer AG

Firmenprofil: Das erste Unternehmen der Karl Meyer Firmengruppe wurde Ende der 1940er Jahre gegründet. Ende der 1950er Jahre stieg Firmengründer Karl Meyer in die Abfallentsorgung ein und legte damit den Grundstein für die späteren Recycling- und Entsorgungsaktivitäten. Seit den 1990er Jahren gehört Karl Meyer im norddeutschen Raum als Full-Service-Dienstleister zu den führenden Unternehmen in der Entsorgungswirtschaft. Die Karl Meyer AG steht als Gruppenholding an der Spitze der Karl Meyer Unternehmensgruppe

Geschäftsfelder: Erfassung, Behandlung, Verwertung und Vermarktung sämtlicher Abfallstoffe, CFK Recycling, Transport, Reederei, Akademie, VW- und Audi-Vertragspartner

Unternehmenssitz: Wischhafen/Elbe

Gesellschaften: 21 Tochterfirmen in 16 Standorten

Mitarbeiter: 730, davon 28 Auszubildende

Zertifikate: Qualitätsmanagement nach DIN EN ISO 9002, Entsorgungsfachbetrieb, Fachbetrieb nach § 19 I Wasserhaushaltsgesetz, OHSAS 18001

alles was auf dem roten Felsen zu sehen ist haben wir transportiert. Den Antennenturm, jeden Kalksandstein, jeden Dachziegel, jeden Zentner Kies, die Ferienhäuser auf der Düne, sogar das Hotel „Atoll“ haben wir gefahren,“ weiß Lothar Zimmermann, der seit langen Jahren im Helgoland-Dienst auf Meyer-Schiffen arbeitet.

Allein zwanzig Mal ist die Björn M. losgeschippert, bis alle Beton-Elemente für das „Atoll“ auf der Insel angekommen waren. Und zum Schluss gab´s auch noch Trouble. „Der Bauleiter“, erzählt einer, „bestand trotz stürmischen Wetters wegen der Richtfest-Planung auf einen zeitgerechten letzten Transport.“ Tja, da tuckerte die Björn M. dann aus der Elbmündung heraus, aber Schiff und Besatzung erwiesen sich härter als der Beton: Von 24 Bauelementen wurden während der Überfahrt ein Dutzend durch den Seegang beschädigt, drei weitere mussten sogar als Totalschaden abgeschrieben werden. Damit war das Richtfest dann endgültig verschoben. „Eigentlich haben wir nie Probleme in

See, bis acht, mhhh, neun Windstärken fahren wir immer, aber unsere Ladung hat meist auch Zeit genug, um auf günstigere Winde zu warten“, resümiert Kapitän von Rönn. Und Warten, so setzt er hinzu, würde bei ihnen zum Geschäft gehören: Warten auf die nächste Ladung. Warten auf besseres Wetter oder auf eine günstige Tide. „Genau,“ ergänzt Maschinist Federmann lachend, „und warten, bis der Kapitän ausgeschlafen hat.“ Auch das stimmt. Da Helmut von Rönn der einzige Nautiker an Bord ist, steht er, solange der Kümo fährt, auf der Brücke; nur die Hafentiegezeiten lassen sich für ihn zum Ausruhen nutzen.

Rund 1100 Mal hat von Rönn bislang die Reise von Wischhafen nach Helgoland gemacht, zwei Havarien gab´s in dieser Zeit. „Man traut sich ja kaum noch in den Urlaub,“ sagt er, denn in beiden Fällen saß er zu Hause im Wohnzimmer oder war mit Ehefrau Edeltraud im Wohnwagen unterwegs. Im April 2004 rampte ein Tanker die Björn M. auf der Elbe und nur wenige Monate zuvor – es war Freitag der 13. – überfuhr der Meyer-Kümo eine Fahrwasser-Tonne und wurde manövrierunfähig. Seitdem, so ist gerüchete Weise zu vernehmen, wagen sich die Männer der Björn M. nicht mehr zum Schlafen unter Deck, wenn Helmut von Rönn durch einen anderen Kapitän vertreten wird.

Wenn große Bauprojekte auf der Insel laufen, fährt die Björn M. beinahe durchgehend hin und her, dann schrumpfen die Ruhephasen für die drei Männer auf ein Minimum zusammen. Die Besatzung stört das jedoch nicht sonderlich. „Es ist doch toll,“ sagt Lothar Zimmermann, „in der Woche haben wir reichlich zu fahren, und am Wochenende sind wir eigentlich immer zu Hause. Welcher Seemann hat es schon so gut?“ Und spannend seien die Fahrten nach Helgoland allemal: „Wir freuen uns jedes Mal, den roten Felsen zu sehen. Nach allem, was wir da schon hingekarrt haben, müsste er doch längst in den Fluten versunken sein.“

Wolfgang Henze

