



Fluvia

Piz sPeak

2007 - 3

December 2007

For peak performance

Piz Albana 3100 m

Piz Julier 3380 m



Piz Albana 85,75 m



Piz Julier 110 m

www.fluvia.eu

Voornemen 2008

Denken en handelen vanuit de klant en de markt.

Het begin van een nieuw jaar vraagt om enige reflectie. De toekomst ligt voor ons en dus kijken wij het liefst vooruit, wij denken en handelen ondernemend.

Toch ligt in het verleden de basis voor onze toekomst. Vandaag is het gisteren van morgen, en een probleem dat wij vandaag oplossen, een vraag die snel en correct wordt beantwoord, geeft onze relaties morgen het vertrouwen voor een nieuwe opdracht.

Ook een korte terugblik op het wel en wee van onze vloot en binnentankvaartorganisatie. De laatste maanden lag de nadruk op de schepen. Grote en kleine reparaties, groot survey, ombouw, geheel of gedeeltelijke dubbelwandige nieuwbouw, financiering, aan- en verkoop, reorganisaties en last but not least de bemanning. Veel aandacht dus voor de interne problematiek van de vloot.

Allemaal noodzakelijk om juist dat te doen waar het binnen Fluvia om gaat: vloeibare producten - ongewijzigd in hoeveelheid en kwaliteit – voor onze klanten van A naar B vervoeren. Veilig, betrouwbaar en op tijd.

Laten wij het komende jaar nog bewuster die klant en dus de markt centraal stellen! En dat is niet alleen een zaak en taak voor de commerciële en logistieke afdeling. Wij allen binnen Fluvia kunnen werken aan een goede relatie met en de tevredenheid van bestaande en potentiële opdrachtgevers. Elke vraag van een klant verdient een antwoord. Regels en wensen van de klant op welk gebied dan ook en waar dan ook zijn onze zaak en onze taak.

Het zijn geen klachten of ontevreden klanten die mij dit doen schrijven. Het is eerder een oproep om – wat voor interne zaken er ook spelen – te blijven streven naar Beter.

Fluvianen van Goed naar Beter, voor het transport van A naar B.

Rick van Westenbrugge



Peacock Tankcontainer Leasing nieuwe loot aan de Fluvia stam !

Op 31 augustus jl. werden de handtekeningen geplaatst onder het koopcontract aangaande Peacock Container BV. We heten Cees Roozmond, Karta Miardjo, Hans van Hoof en Karin van den Akker van harte welkom in de Fluvia Groep. Medio volgend jaar zullen zij hun bureau's verplaatsen naar het Fluvia kantoor aan de Brielselaan. Peacock is een tankcontainer verhuurmaatschappij met een vloot van 1.600 tankcontainers, welke voor korte en lange termijn verhuurd worden. De container vorm maakt deze tanks uitermate geschikt voor vervoer over weg,

Pläne für 2008

Denken und Handeln vom Standpunkt des Kunden und des Marktes aus.

Der Beginn eines neuen Jahres erfordert eine gewisse Reflexion. Die Zukunft liegt vor uns und deshalb schauen wir auch am liebsten nach vorne, wir denken und handeln tatkräftig und dynamisch.

Dennoch liegt in der Vergangenheit die Basis für unsere Zukunft. Heute ist das Gestern von morgen und ein Problem, das wir heute lösen, eine Frage, die schnell und korrekt beantwortet wird, gibt unseren Geschäftskunden morgen das Vertrauen für einen neuen Auftrag.

Auch ein kurzer Rückblick auf das Wohlergehen unserer Flotte und der Binnentankschiffahrtsorganisation. In den letzten Monaten lag der Schwerpunkt bei den Schiffen: große und kleine Reparaturen, große Inspektion, Umbau, vollständig oder teilweise doppelwandiger Neubau, Finanzierung, An- und Verkauf, Reorganisationen und last but not least die Besatzung. Viel Aufmerksamkeit also für die interne Problematik der Flotte. Alles notwendig, um genau das zu tun, worum es innerhalb von Fluvia geht: flüssige Produkte – unverändert in der Menge und der Qualität – für unsere Kunden von A nach B zu transportieren. Sicher, zuverlässig und pünktlich.

Lassen Sie uns im nächsten den Jahr, den Kunden und somit den Markt noch bewusster in den Mittelpunkt stellen! Und dies ist nicht nur eine Aufgabe für die kaufmännische und logistische Abteilung. Wir alle können innerhalb von Fluvia an einer guten Beziehung mit und an der Zufriedenheit der bestehenden und potenziellen Auftraggeber arbeiten. Jede einzelne Frage eines Kunden verdient eine Antwort. Regeln und Wünsche des Kunden sind, auf welchem Gebiet und wo auch immer, unser Geschäft und unsere Aufgabe.

Es sind keine Beschwerden oder unzufriedenen Kunden, die mich dazu veranlassen haben, dies zu schreiben. Es ist viel mehr ein Aufruf, – egal welche internen Dinge gegeben sind – Verbesserungen anzustreben.

Fluvianer von Gut nach Besser, beim Transport von A nach B.

Rick van Westenbrugge



Peacock Tankcontainer Leasing neue Flotte des Fluvia-Stamms!

Am 31. August 2007 wurden die Unterschriften unter den Kaufvertrag über die Peacock Container BV gesetzt. Wir heißen Cees Roozmond, Karta Miardjo, Hans van Hoof und Karin van den Akker in der Fluvia Gruppe herzlich willkommen. Mitte nächsten Jahres werden sie mit ihren Schreibtischen in das Büro von Fluvia in der Brielselaan umziehen. Peacock ist eine Vermietungsgesellschaft für Tankcontainer mit einer Flotte von 1.600 Tankcontainern, die kurz- und langfristig vermietet werden. Durch die Containerform sind diese Tanks für den Transport auf Straße, Schiene und Wasser besonders

rails en water, maar zijn ook makkelijk te stapelen en zodoende als extra tankruimte te gebruiken voor vloeibare producten. Gekoelde of verwarmbare tankcontainers, alles is mogelijk.

Zie ook www.peacock.eu

Fluvia in 2 minuten

Energie is duur en zal op termijn alleen maar duurder worden. Het algemene devies is daarom bezuinigen op het verbruik.

Piz Orizaba nu Piz Aubrig

De heer Markus Züger heeft de PIZ ORIZABA gekocht en wij heten hem als particulier welkom in de Fluvia Vegoil vloot. De nieuwe Zwitserse eigenaar heeft vanwege zijn affiniteit met deze Zwitserse berg zijn schip Piz Aubrig genoemd.

Productiviteit van de schepen van Fluvia AG

De schepen waren tot november 2007 niet altijd volledig beladen.

Daarnaast waren ze buiten bedrijf vanwege averij, omstandigheden, reparatie en de periodieke controle op de werf.

Piz Cambrena	7,5 dagen	Piz Julier	14,5 dagen
Piz Languard	3,5 dagen	Piz Lunghin	20,0 dagen
Elbingerode	16,5 dagen	Piz Gloria	Verbouwing
Piz Albana	2,5 dagen	Piz Albris	2,5 dagen
Piz Amalia	3,5 dagen		

Matthias Münster, kapitein van de mts Almenrode van Fluvia Tankrode, reist de hele wereld over voor zijn sport. De triatleet heeft onlangs bij Penticton in Canada al zijn 29^e Ironman volbracht.

Met succes: de 41-jarige binnenvaartschipper zwom, fietste en liep de in totaal 226 kilometer in 10 uur, 24 minuten en 21 seconden en was daarmee 146^e in een veld van 2588 deelnemers. In zijn leeftijdsklasse werd hij zelfs 22^e van 393 finishende deelnemers.

EBIS-controle van de schepen van Fluvia AG

Iedereen aan boord kent en begrijpt de noodzaak om deze voor ons belangrijke controle met succes te doorstaan.

De eerste controle van het nieuwe jaar op de Piz Languard geeft aanleiding tot vreugde. Er was geen enkel punt dat toe te schrijven was aan nalatigheid van de bemanning. Deze verheugende tendens valt tot nu toe bij alle controleresultaten in dit jaar te constateren.

Ziekteverzuim onder werknemers van Fluvia AG / Fluvia.ch

Het ziekteverzuim is gedaald en bijna alle werknemers zijn inzetbaar. Helaas waren er twee ongevallen met werknemers van wie het herstel langere tijd zal duren.

Peacock

De tankcontainer vloot heeft een bezettingsgraad van 97%. Peacock heeft een aantal orders niet kunnen invullen vanwege een drastisch tekort aan tankcontainers. 50 nieuwe tankcontainers, die in China gebouwd zijn, worden binnenkort aan de vloot toegevoegd. Eind december/begin januari zullen er weer tankcontainers bij komen. Voor 2008 is gepland de vloot met 200 tankcontainers uit te breiden.

geëgnet. Sie sind außerdem leicht zu stapeln und können somit für flüssige Produkte als zusätzlicher Tankraum genutzt werden. Gekühlte oder heizbare Tankcontainer gehören ebenfalls zu den Möglichkeiten.

Siehe auch www.peacock.eu.

Fluvia in 2 Minuten

Energie ist teuer und wird langfristig gesehen nur noch teurer werden. Die allgemeine Devisen lautet deshalb: Einsparen beim Verbrauch.

Piz Orizaba wird Piz Aubrig

Herr Markus Züger hat die PIZ ORIZABA gekauft und wir begrüßen ihn als Privatperson in der Fluvia Vegoil Flotte. Der neue schweizerische Eigentümer hat sein Schiff aufgrund seiner Affinität mit diesem Schweizer Berg Piz Aubrig genannt.

Produktivität Fluvia AG Schiffe

Die Schiffe waren bis November 2007 nicht immer durchgehend ausgelastet.

Ausfalltage ergeben sich auch durch Havarie, Ereignisse, Reparaturzeiten und durch die Klassenarbeiten an der Werft.

Piz Cambrena	7,5 Tage	Piz Julier	14,5 Tage
Piz Languard	3,5 Tage	Piz Lunghin	20,0 Tage
Elbingerod	16,5 Tage	Piz Gloria	Umbau
Piz Albana	2,5 Tage	Piz Albris	2,5 Tage
Piz Amalia	3,5 Tage		

Matthias Münster, Schiffsführer an Bord von Fluvia Tankrode's mts Almenrode ist ein Weltenbummler in Sachen Ausdauersport.

Der Triathlet hat jüngst bei Penticton in Kanada seinem mittlerweile 29. Ironman absolviert.

Mit Erfolg: der 41-Jährige Binnenschiffer schwamm, radelte und lief die insgesamt 226 Kilometer in 10:24:21 Stunden und landete auf dem 146. Platz im Gesamtfeld der 2588 gestarteten Teilnehmer. In seiner Altersklasse wurde er sogar 22. von 393 Finishern.

EBIS Kontrolle Fluvia AG Schiffe

Das Verständnis an Bord, über die Notwendigkeit diesen für uns sehr wichtigen Check erfolgreich zu bestehen ist vorhanden und allen bekannt.

Sehr erfreulich ist der erste Check vom neuen Jahr auf der Piz Languard. Es gab keinen Punkt der auf Unterlassungen des Personals zurück zu führen ist. Diese erfreuliche Tendenz ist bis jetzt bei allen Testergebnissen in diesem Jahr fest zu stellen.

Krankenstand Mitarbeiter Fluvia AG / Fluvia.ch

Der Krankenstand ist gesunken und fast alle Mitarbeiter einsatzbereit. Bedauerlicherweise hatten wir 2 Unfälle von Mitarbeitern, deren Heilung die eine längere Zeit in Anspruch nehmen wird.

Peacock

Die Tankcontainerflotte hat einen Auslastungsgrad von 97%. Peacock konnte einige Aufträge aufgrund des drastischen Mangels an Tankcontainern nicht erfüllen. Die Flotte wird in Kürze um 50 neue, in China gebaute Tankcontainer ergänzt. Ende Dezember/Anfang Januar werden weitere Tankcontainer hinzukommen. Für das Jahr 2008 ist geplant, die Flotte um 200 Tankcontainer zu erweitern.

Personeel gezocht:

Voor onze **chemievloot** zijn wij nog steeds op zoek naar **kapiteins en matrozen**. Ervaring met de tankvaart is een vereiste. Kapiteins moeten in het bezit zijn van een ADNR-C-certificaat. Het spreekt voor zich dat u door een van onze ervaren medewerkers wordt ingewerkt.

Als u belangstelling heeft of iemand kent die belangstelling in de chemievaart heeft, dan kunt u contact opnemen met Jesko Wehr in Basel (Zwitserland). Tel.: +41-61-6382065; Fax: +41-61-6382066; E-mail: jesko.wehr@fluvia.eu. Het sollicitatieformulier kan op onze internetpagina onder "Vacatures" worden gedownload.



Het ontstaan van de voorlopers van Fluvia Tankrode

Toen in het begin van de 20ste eeuw Shell Transport and Trading Co. in Berlijn een nieuwe tankopslaginstallatie vestigde, is van Ommeren, net als eerder op de Rijn, de bevoorrading per schip voor haar rekening gaan nemen. Vooruitlopend op de opening van deze nieuwe installatie bestelde van Ommeren bij de scheepswerf Gebr. Pot te Bolnes een tankschip van 628 ton. Deze kreeg bij de oplevering in 1908 de toepasselijke naam ELBIA en was geschikt om op de moeilijk te bevaren rivier de Elbe te varen. Ondanks de moeilijke exploitatie kwamen er in 1910 en 1912 2 schepen de vloot versterken, n.l. de HAVALIA van 649 ton en de in 1912 te Mainz gebouwde MULDIA van 618 ton. Het beheer over de schepen voerde de bedrijfsleiding van het olieopslagbedrijf te Hamburg..

De schepen verzorgden de aanvoer van olieproducten over de Elbe tot Dresden, de Havel, de Spree en op de Oder tot Breslau en Cosel. Wanneer het water in de Elbe te laag stond laadden de schepen ook te Stettin om de installatie te Berlijn van olie te voorzien.

Van Ommeren liet in 1932 een motortankschip (RUSSIA) bouwen voor de vaart naar Halle en Leipzig aan de rivier de Saale voor de Russische onderneming Duranapht. Daarna trok het werk, ondanks de crisis, toch aan en dirigeerde van Ommeren steeds meer schepen richting Hamburg en de Noord Duitse Binnentankvaart activiteiten van Ommeren kregen een eigen gezicht en naam eerst Internationale Flusstankschiffahrt G.m.b.H. om al vrij snel van naam te veranderen in Tankrode GmbH. De eerste schepen die de nieuwe rederij in dienst nam waren de EPTERODE (ex CALIFORNIA), ELBINGERODE (ex ELBIA) en de EVERODE (ex HAVALIA). De namen van de schepen eindigden op "rode", genoemd naar plaatsen in het noorden van Duitsland.

Personal gesucht:

Für unsere **Chemieflotte** suchen wir weiterhin **Schiffsführer und Matrosen**. Erfahrung im Bereich Tankschiffahrt ist Bedingung; für Schiffsführer sollte ein ADNR-C-Schein vorhanden sein. Selbstverständlich wird eine Einführung durch unsere erfahrenen Mitarbeiter erfolgen.

Wer Interesse hat oder jemanden kennt, der Interesse an der Chemiefahrt hat, möge sich bei Jesko Wehr in Basel melden. Tel.: +41-61-6382065 Fax: +41-61-6382066 eMail: jesko.wehr@fluvia.eu Der Bewerberfragebogen kann auf unserer Internetseite unter „Stellenangebote“ herunter geladen werden.



Die Entstehung des Vorgängers von Fluvia Tankrode

Als zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Shell Transport and Trading Co. in Berlin eine neue Tanklagereinrichtung gründete, hat Van Ommeren, ebenso wie zuvor auf dem Rhein, die Bevorratung per Schiff übernommen. Im Vorfeld der Eröffnung dieser neuen Anlage bestellte Van Ommeren bei der Schiffswerft Gebr. Pot in Bolnes ein Tankschiff mit 628 Tonnen. Dieses erhielt bei der Auslieferung im Jahr 1908 den passenden Namen ELBIA und war geeignet, die schwer schiffbare Elbe zu befahren. Trotz des schwierigen Betriebs wurde die Flotte in den Jahren 1910 und 1912 um 2 Schiffe verstärkt, nämlich durch die HAVALIA mit 649 Tonnen und die 1912 in Mainz gebaute MULDIA mit 618 Tonnen. Die Betriebsleitung des Öllagerunternehmens in Hamburg übernahm die Verwaltung der Schiffe.

Die Schiffe sorgten für die Anlieferung der Ölprodukte über die Elbe bis Dresden, die Havel, die Spree sowie auf der Oder bis Breslau und Cosel. Wenn der Wasserstand der Elbe zu niedrig war, wurden die Schiffe auch in Stettin beladen, um die Anlage in Berlin mit Öl zu bevorraten.

Van Ommeren ließ im Jahr 1932 ein Motortankschiff (RUSSIA) für die Fahrt nach Halle und Leipzig an der Saale für das russische Unternehmen Duranapht bauen. Danach nahm die Arbeit trotz der Krise zu und dirigierte Van Ommeren immer mehr Schiffe in Richtung Hamburg. Die norddeutschen Binnentankschiffahrtsaktivitäten von Van Ommeren bekamen ein eigenes Erscheinungsbild und einen eigenen Namen, nämlich zunächst Internationale Flusstankschiffahrt G.m.b.H., der aber schon bald in Tankrode GmbH verändert wurde. Die ersten Schiffe, die die neue Reederei in Dienst nahm, waren die EPTERODE (ex CALIFORNIA), ELBINGERODE (ex ELBIA) und die EVERODE (ex HAVALIA). Die Namen der Schiffe endeten auf "rode", benannt nach Orten in Norddeutschland.



Fluvia Tankrode GmbH (heden)

Fluvia Tankrode vervoert met name talrijke minerale oliën zoals gasolie, benzine, zware stookoliën op de Noord-Duitse waterwegen, in de haven van Hamburg en op de Unterelbe.

Fluvia heeft zes eigen schepen in bedrijf en tien schepen van zelfstandige binnenschippers die uitsluitend voor Fluvia varen. In de komende twee jaar komen er nog twee nieuwe dubbelwandige schepen (100 x 11,40 m) van zelfstandige binnenschippers bij. Ook onze "Bevenrode" krijgt volgend jaar een nieuw dubbelwandig midden- en voorschip.

Van al deze schepen worden er vier speciaal ingezet voor het bunkervervoer in de haven van Hamburg, op de Unterelbe en voor Travemünde.

Twee schepen worden uitsluitend gebruikt om voor één contractpartner paraffine en was in de haven van Hamburg te vervoeren.

De overige schepen worden ingezet in het zogenoemde "blanke segment" voor de grote oliemaatschappijen of handelaren van minerale oliën. Een collega-binnenschipper is beslist zijn "Hamburgse collega" al eens in het kanaalgebied of op de Rijn tegengekomen

Voor onze belangrijke klant Shell Duitsland vervoert Fluvia volgens contract voornamelijk vracht van Brunsbüttel naar Hamburg (en vice versa) en vracht in de haven van Hamburg. Voor dit vervoer wordt sinds begin dit jaar ook de "Westerode" ingezet. Daarnaast vervoert Fluvia Shell V-Power DK van Hamburg naar Duisburg voor het afzetgebied Noordrijn-Westfalen.

Halverwege dit jaar hebben we dit contract met vijf jaar verlengd. Er is vastgelegd dat de hoeveelheid vracht jaarlijks toeneemt. Bovendien komt er vracht voor dubbelwandige schepen. Er is vastgelegd dat vanaf 2011 al het vervoer voor Shell van "blanke" olieproducten via dubbelwandige schepen moet worden uitgevoerd. Hiertoe zullen volgend jaar al de nieuwe dubbelwandige schepen "Cascade" (begin 2008) en "Anna" (halverwege 2008) van onze zelfstandige binnenschippers Maiwald en Günther voor ons ingezet worden.

Daarnaast heeft Fluvia met Shell een driejarig contract afgesloten voor het vervoer van brandstof naar de opslagterminal in Travemünde. Vandaar uit worden onder andere de veerboten van TT-Line bevoorrad. Dit vervoer moet vanaf juli/oktober 2008 met dubbelwandige schepen worden uitgevoerd. Een verzwarende factor is de omstandigheid dat schepen in het Elbe-Lübeck-kanaal maximaal 80 meter lang mogen zijn. Ten behoeve van dit vervoer wordt op dit moment in China voor onze mts "Bevenrode" een nieuw dubbelwandig voorschip gebouwd.



Fluvia Tankrode GmbH (Heute)

Fluvia Tankrode transportiert diverse Mineralölprodukte wie z.B. Gasöle, Benzine, schwere Heizöle hauptsächlich auf den nordwestdeutschen Wasserstraßen, innerhalb des Hamburger Hafens und der Unterelbe.

Tätig sind dafür 6 eigene Fluvia-Schiffe sowie 10 ausschließlich für Fluvia fahrende Partikulierschiffe. Im nächsten Jahr kommen 2 neue 100 x 11,40 m große Doppelhüllenschiffe dazu, die von Partikulieren gebaut werden. Auch unsere „Bevenrode“ bekommt im nächsten Jahr ein neues Doppelhüllen-Mittel/Vorschiff.

Von diesen Schiffen werden 4 Schiffe speziell für Bunkerauslieferungen im Hamburger Hafen, Unterelbe und Travemünde eingesetzt.

Für einen Vertragskunden werden exklusiv 2 Schiffe für Parafin/Wachs-Transporte im Hamburger Hafen eingesetzt.

Die restlichen Schiffe werden im so genannten „hellen Geschäft“ für A-Gesellschaften oder Mineralölhändler eingesetzt und sicherlich hat der eine oder andere fahrende Kollege seinen „Hamburger-Kollegen“ schon einmal im Kanalgebiet oder auf dem Rhein gesichtet.

Für unsere wichtige Kunde Shell Deutschland transportiert Fluvia Vertragsgemäß hauptsächlich Mengen von Brunsbüttel nach Hamburg und umgekehrt sowie innerhalb des Hamburger Hafens. Für diese Transporte wird seit Anfang des Jahres auch die „Westerode“ eingesetzt. Weiterhin transportiert Fluvia das Shell V-Power DK von Hamburg nach Duisburg zur Versorgung des Raumes Nordrhein-Westfalen.

Mitte dieses Jahres konnten wir diesen Shell-Vertrag um weitere 5 Jahre, mit jährlich vereinbarten Frachtensteigerungen sowie Frachten für Doppelhüllenschiffe, verlängern. Festgeschrieben ist, dass ab 2011 alle Shell-Transporte im „hellen“ Bereich mit Doppelhülle durchgeführt werden müssen. Hierfür werden schon im nächsten Jahr die neuen Doppelhüllenschiffe „Cascade“ (Anfang 2008) und „Anna“ (Mitte 2008) unserer Partikuliere Maiwald und Günther für uns in Einsatz kommen.

Weiterhin hat Fluvia mit der Shell einen 3 Jahresvertrag vereinbart für die Fuel-Transporte zum Lager Travemünde. Von dort aus werden u.a. die Fähren der TT-Line bebunkert. Diese Transporte müssen ab Juli / Oktober 2008 per Doppelhülle durchgeführt werden. Erschwerend ist, dass die max. Schiffslänge im Elbe-Lübeck-Kanal auf 80,0 m begrenzt ist. Für diese Transporten bauen wir jetzt in China für unsere mts Bevenrode wird ein neu Doppelhülle Mitten-Vorschiff in China .

Met Total Bitumen Brunsbüttel is een time-charter-contract afgesloten dat tot begin 2009 loopt. Het vervoer voor Total wordt grotendeels door de "Elbingerode" (dubbelwandig) uitgevoerd. Daarnaast vervoeren we voor Total met de schepen van onze zelfstandige binnenvaartschippers nafta van de raffinaderij in Brunsbüttel naar de ARA-regio (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen).

Voor onze contractpartner Bominflot voert Fluvia in de regio Hamburg-Unterelbe bunkervervoer uit.

Fluvia AG in vogelvlucht:

Het vrachtniveau was aan het begin van het jaar zeer laag. Door de warme winter, met gemiddelde temperaturen die ver boven de normale wintertemperatuur lagen, was er geen reden om veel te stoken. Weliswaar werd er in januari in Zwitserland een grotere hoeveelheid geïmporteerd dan in de voorgaande jaren, maar daarna stagneerde de afzet volledig voor bijna de rest van het jaar. De herfst was al begonnen toen hier verandering in kwam.

De regenachtige zomer was niet alleen een enorme teleurstelling voor barbecueliefhebbers, maar ook het vrachtkvervoer had hieronder zwaar te lijden. Als we een blik op Reuters werpen, moeten we constateren dat de prijzen van 26 juni 2007 tot en met 5 september 2007 op het lage niveau van 13,00 Zwitserse frank (CHF) vaststonden. Dit weerspiegelde nog niet eens de daadwerkelijk op de markt verhandelde vracht. Voor een deel hiervan daalde de prijs tot CHF 10,00. Op de markt werden nog lagere prijzen afgesproken. Als de verhalen waar zijn, heeft een concurrent zelfs voor niet meer dan CHF 8,75 gevaren.

Vraag en aanbod lagen mijlenver uit elkaar. Tijdens de zomer moesten veel schepen langere perioden blijven liggen. Op de Rijn was er nauwelijks scheepvaartverkeer. Ook onze schepen werden helaas door deze malaise getroffen. Zo vielen in de zomerperiode de Piz Julier 14 dagen en de Piz Languard een dag buiten de boot. Aan de andere (optimistische) kant kunnen we zeggen dat we er met een blauw oog van af zijn gekomen. Er was namelijk echt geen werk. Op het dieptepunt is de Piz Lunghin voor zijn periodieke controle naar de werf gebracht.

Het aanbreken van de winter heeft een positieve invloed gehad en eeuwige twijfelaars, of beter gezegd "mooipraters", moesten nu toch reageren en de hoge en vooral verder stijgende olieprijs betalen. Naar het gehoopte voordeeltje kunnen zij fluiten. Het vrachtkvervoer vertoont een stijgende tendens!!



Fluvia Tanker Chartering meldt

Er zijn moeilijkere tijden aangebroken voor de reders met tankers van 2000 tot 30.000 ton. Vooral voor de wat eenvoudiger 'epoxy' coated schepen gaat er veel concurrentie ontstaan dankzij de stroom van nieuwbouwschepen tot 2011.

Mit die Total Bitumen Brunsbüttel ist ein Time-Charter-Vertrag vereinbart bis Anfang 2009. Die Transporte der Total Bitumen werden größtenteils durch die „Elbingerode“ (Doppelhülle) durchgeführt. Weiterhin fahren wir für die Total mit unseren Partikulierschiffen ex Raffinerie Brunsbüttel Naphtha in den ARA-Raum.

Für unseren Vertragspartner Bominflot führt Fluvia im Hamburger und Unterelbebereich Bunkertransporte durch.

Fluvia AG Revue passiert:

Das Frachtniveau Anfang Jahr war sehr tief, der warme Winter hat nicht zum Heizen animiert, die durchschnittlichen Temperaturen lagen weit über normalem Winterniveau. Zwar wurde im Januar mehr Produkt in die Schweiz eingeführt als in den Vorjahren, aber die Verkäufe stagnierten dann massiv für den Rest des Jahres bis in den Herbst hinein.

Der regnerische Sommer hat nicht nur den Grillfreunden einen Strich durch die Rechnung gemacht, auch die Frachten litten massiv darunter. Wenn wir einen Blick auf Reuters werfen müssen wir feststellen, dass die Raten vom 26.6.07 bis zum 5.9.07 auf dem tiefen Niveau von CHF 13.00 fest hingen, was allerdings nicht einmal die effektiv am Markt gehandelten Frachten reflektierte. Diese bewegten sich teils bis auf CHF 10.00 runter, und im Markt wurde sogar noch von tieferen Frachten gesprochen, so soll einer unserer Mitstreiter gar zu CHF 8.75 gefahren sein, darf man den Worten glauben schenken.

Angebot und Nachfrage stellten ein massives Ungleichgewicht dar. Während der Sommerperiode mussten viele Schiffe über längere Zeiträume liegen bleiben. Es hatte kaum Verkehr auf dem Rhein. Auch unsere Schiffe waren leider von diesem Tief betroffen, so hatten wir im Sommer mit dem Piz Julier 14 Ausfalltagen und mit dem Piz Languard einen Ausfalltag. Optimistisch gesehen können wir sagen, sind wir mit einem blauen Auge davon gekommen. Realistisch gesehen war wirklich keine Beschäftigung. Zur schwächsten Zeit ist den Piz Lunghin an die Werft genommen, um Klasse zu machen.

Der Wintereinbruch hat sein Gutes getan, und ewige Zweifler, oder besser gesagt „Schönmalers“ mussten nun doch reagieren, und die hohen und vor allem weiter steigenden Ölpreise bezahlen; diese beißen sich nun wahrscheinlich selbst in das sprichwörtlich eidgenössische „Füüdl“. Die Tendenz in den Frachten ist steigend !!



Fluvia Tanker Chartering bericht

Für die Reeder mit Tankern von 2.000 bis 30.000 Tonnen sind schwierigere Zeiten angebrochen. Vor allem für die etwas einfacheren Schiffe mit Epoxy coating entsteht aufgrund des Zustroms von Neubauschiffen bis 2011 viel Konkurrenz.

Eén van onze belangrijk klanten Yara introduceert een nieuw product 'ad blue' waar Fluvia de eerste bulk verscheping van 1000 tons eind oktober van Sluiskil naar Immingham heeft georganiseerd.

Voor Oleon Gent heeft Fluvia dit jaar - verspreid over januari-augustus- hun eerste levering van totaal 18,000 ton bio-diesel naar Le Havre vervoerd. Het is de verwachting dat deze transporten volgend jaar zullen toenemen

Fluvia Vegoil Markt

De Vegoil markt maakt een roerige tijd door. Feedstock prijzen zijn "at a record High" en het einde van de prijsstijgingen is nog niet in zicht. Met name de biodiesel markt zorgt voor deze prijsstijging en beïnvloed hierdoor de dynamiek van de andere twee deelmarkten (oleo-chems en food/feed). De dynamiek van de biodiesel markt laat zich lastig vatten/voorspellen en door zijn grote invloed daarmee ook de gehele dynamiek van de Vegoil markt. De groei verwachting van de markt blijft, met name door de energie sector.

De verwachting is dat de omzet van 2007 met ca 6% zal stijgen tov 2006

Het marktaandeel van de Fluvia Vegoil vloot is nu ca 30% met een getransporteerd volume tussen de 1,5 en 1,6 miljoen ton per jaar

Van de producten die wij vervoeren en opslaan.....

Er wordt jaarlijks wereldwijd zo'n 120 miljoen ton plantaardige olie geproduceerd.

Hiervan is ruim de helft palm- en sojaolie (resp. 37 en 35 miljoen ton) en bijna een kwart bestaat uit raapzaad- (18) en zonnebloemolie (10). De laatste 20 miljoen ton bestaan vooral uit pinda-, katoenzaad-, palmpit-, kokos- en olijfolie.

De productie van speciale plantaardige olies voor de voedingsindustrie (zoals sesam, druivenpit, pompoenzaad- en notenolies) is in het mondiale plaatje te verwaarlozen.

De Rotterdamse haven slaat – naast havens in Maleisië – de meeste palmolie ter wereld over.

Nederlanders brachten de oliepalm ooit vanuit West-Afrika naar Indonesië waar ze enorme palmolieplantages hebben aangelegd. Bovenin de tot 30 meter hoge palm groeien grote trossen palmvruchten die soms wel 25 kilo wegen. Het vruchtvlees levert palmolie, en uit de pitten wordt palmpitolie gewonnen. Het resterende meel dient als veevoer. Indonesië is nu, samen met Maleisië, de grootste palmolieproducent ter wereld.

Palmolie is een veelzijdig en relatief goedkoop product met voortreffelijke eigenschappen. Het is dan ook populair in de voedingsindustrie, waar het gebruikt wordt bij de productie van allerlei koekjes, chocolade, frituurvet, ijs, margarine, soep en chips. De cosmetische industrie verwerkt palmolie in zeep en shampoo.

Relatief nieuw is het gebruik van palmolie als biobrandstof. De ruwe olie wordt gestookt in energiecentrales, of wordt verder geraffineerd en verwerkt in biodiesel.

China en India zijn de grootste afnemers van palmolie; Europa staat – met Nederlands als koploper – op de derde plaats.

Einer unserer wichtigen Kunden, Yara, stellt ein neues Produkt 'ad blue' vor, für das Fluvia die erste Bulkverschiffung von 1.000 Tonnen Ende Oktober von Sluiskil nach Immingham organisiert hat.

Für Oleon Gent hat Fluvia in diesem Jahr - verteilt von Januar bis August - ihre erste Lieferung von insgesamt 18.000 Tonnen Bio-Diesel nach Le Havre transportiert. Es wird erwartet, dass diese Transporte im nächsten Jahr zunehmen werden.

Fluvia Vegoil Markt

Der Vegoil-Markt macht eine turbulente Zeit durch. Die Rohstoffpreise befinden sich auf einem Höchststand und ein Ende des Preisanstieges ist noch nicht in Sicht. Insbesondere der Biodieselmart ist für diesen Preisanstieg verantwortlich und beeinflusst dadurch die Dynamik der anderen beiden Teilmärkte (Oleo-Chems und Food/Feed). Die Dynamik des Biodieselmartes ist nur schwer zu verstehen/vorherzusagen und aufgrund seines großen Einflusses somit auch die gesamte Dynamik des Vegoil-Marktes. Die Wachstumsprognose des Marktes bleibt insbesondere durch den Energiesektor bestehen. Es wird erwartet, dass der Umsatz des Jahres 2007 im Vergleich zu 2006 um ca. 6 % steigen wird.

Der Marktanteil der Fluvia Vegoil-Flotte beträgt nun ca. 30 % mit einem Transportvolumen zwischen 1,5 und 1,6 Millionen Tonnen pro Jahr.

Über die Produkte, die wir transportieren und lagern.....

Es werden weltweit jährlich etwa 120 Millionen Tonnen an pflanzlichen Ölen produziert.

Gut die Hälfte davon ist Palm- und Sojaöl (37 bzw. 35 Mio t) und fast ein Viertel besteht aus Raps- (18 Mio t) und Sonnenblumenöl (10 Mio t). Die letzten 20 Mio t setzen sich vor allem aus Erdnuss-, Baumwollsaat-, Palmkern-, Kokos- und Olivenöl zusammen.

Die Herstellung von speziellen pflanzlichen Ölen für die Nahrungsmittelindustrie (wie Sesam-, Traubenkern-, Kürbiskern- und Nussöle) ist im globalen Bild zu vernachlässigen.

Der Rotterdamer Hafen schlägt – neben den Häfen in Malaysia – weltweit das meiste Palmöl um.

Die Niederländer brachten die Ölpalme einst aus Westafrika nach Indonesien, wo sie enorme Palmölplantagen angelegten. Oben in der bis zu 30 Meter hohen Palme wachsen große Fruchtstände, die manchmal bis zu 25 Kilo wiegen. Das Fruchtfleisch liefert Palmöl und aus den Kernen wird Palmkernöl gewonnen. Das übrig bleibende Mehl dient als Viehfutter. Indonesien ist nun, gemeinsam mit Malaysia, der größte Palmölerzeuger der Welt.

Palmöl ist ein vielseitiges und relativ günstiges Produkt mit hervorragenden Eigenschaften. Es ist somit auch in der Nahrungsmittelindustrie sehr beliebt, wo es für die Herstellung von allerlei Keksen, Schokolade, Frittierfett, Eis, Margarine, Suppe und Chips verwendet wird. Die Kosmetikindustrie verarbeitet Palmöl in Seifen und Shampoos.

Relativ neu ist die Nutzung von Palmöl als Biobrennstoff. Das Rohöl wird in Kraftwerken verbrannt oder wird weiter raffiniert und zu Biodiesel verarbeitet.

China und Indien sind die größten Abnehmer von Palmöl; Europa belegt – mit den Niederlanden als Spitzenreiter – den dritten Platz.



Een onaangename verrassing

Een paar weken geleden voer een geladen binnenvaartanker uit onze vloot op het Hollands Diep, onderweg van Rotterdam naar Gent. De weersomstandigheden waren niet anders dan normaal voor dit traject. Het zicht was goed. Met andere woorden, geen bijzonderheden.

Bij Moerdijk botste de tanker op een ander vaartuig. Bovendien raakte hij een waterwerk in een poging weer op koers te komen.

Het is nog niet precies duidelijk hoe groot de schade aan het waterwerk is. Het andere schip en ons eigen schip zijn echter behoorlijk beschadigd.

Het was ons een raadsel hoe dit zware ongeval kon ontstaan. De kapitein, die via een uitzendbureau voor ons werkte, nam vervolgens de schuld op zich en verklaarde dat hij een sms'je aan het schrijven was en hierdoor werd afgeleid. Een paar uur later werd echter duidelijk dat deze uitspraak op zijn minst sterk in twijfel moest worden getrokken. Getuigen gaven een geheel andere beschrijving van de toedracht en ook de officiële instanties (radarposten, meldpunten en politie) hadden een ander oordeel.

Dit was de reden dat de kapitein na ondervraging door de autoriteiten een alcohol- en drugstest moest ondergaan.

Het resultaat was echter negatief! Wat was nu de oorzaak van het ongeval?

Alles wijst erop dat de kapitein in slaap is gevallen. Hij sliep zo vast dat meerdere pogingen het vaartuig via de scheepsradio te bereiken mislukten.

Zo vermoeiend kan het schrijven van een sms'je zijn. Men noemt dit ook wel menselijk falen. Dit falen werd echter in de hand gewerkt door een kapitein die beslist niet uitgerust aan zijn dienst was begonnen.

Daarom wil ik u zeer dringend verzoeken een aantal zaken bij de inzet van uitzendkrachten te controleren. Het inhuren van uitzendkrachten is namelijk nooit helemaal te vermijden.

Controleer persoonlijk vóór vertrek de documenten die voor de inzet aan boord vereist zijn, zoals monsterboekje, vaarbevoegdheid voor het betreffende traject en indien nodig een ADNR-verklaring. Probeer in een gesprek vast te stellen in welke conditie de uitzendkracht aan boord komt. Als hij moe of niet fit genoeg lijkt, dan bepaalt u het tijdstip waarop hij kan worden ingezet.

Vraag aan ons de precieze functie die de uitzendkracht aan boord heeft. En laat het ons weten als hij deze functie weigert of een andere functie eist. Wij vervangen niet onze vaste kapiteins door uitzendkrachten. Wij willen met het derde patent de B vaart mogelijk maken!

Als altijd een behouden vaart en de wind in de zeilen!

Daniel Spycher



Böses Erwachen

Vor ein paar Wochen ist ein Vegoilschiff unserer Flotte beladen von Rotterdam nach Gent Unterwegs auf Hollands Diepp. Es herrschten für diese Strecke die normalen Wetterbedingungen, gute Sicht, also keine Besonderheiten.

Im Baufeld bei Moerdijk kam es zu einer Kollision mit einem anderen Fahrzeug und einer zusätzlichen Streifung an der Wasserbaustelle beim Versuch wieder auf Kurs zu kommen.

Die Schäden am Baufeld sind noch nicht klar definiert, am fremden und eigenen Schiff sind sie erheblich.

Es erschien uns wie ein Rätsel, wie es zu dieser schweren Havarie kommen konnte. Der von einer Zeitarbeiter Vermittlung beigestellte Schiffsführer hat dann aber die Schuld auf sich genommen und in seinem Bericht erklärt, dass er beim SMS schreiben abgelenkt worden sei und es daher zu dem Ereignis kam. Ein paar Stunden später war jedoch klar, dass diese Aussage zumindest stark Angezweifelt werden muss. Es meldeten sich Zeugen, die den Hergang anders Beschrieben und auch die Behörden (Radarposten, Meldestellen und Polizei) hatten andere Erkenntnisse.

Diese führten dann dazu, dass der Schiffsführer nach seiner Vernehmung durch die Behörden, einer Alkohol & Drogen Kontrolle zugeführt wurde.

Dieses Ergebnis war negativ! Welche Ursache hatte den diese Havarie?

Alle Indizien die bekannt sind führen zu dem Schluss, dass der auf Zeit vermittelte Schiffsführer eingeschlafen ist. Der Schlaf war so bezwingend, dass die verschiedenen Versuche das Fahrzeug per Funk zu erreichen scheiterten.

So Anstrengend kann SMS schreiben sein. Man nennt das auch menschliches Versagen. Diesem Versagen wurde leider Vorschub geleistet durch das bereitstellen eines Schiffsführers der sicherlich nicht Ausgeruht seinen Dienst antreten konnte.

Deshalb möchte ich dazu aufrufen, einige Punkte beim Einsatz von Zeitarbeiter, deren Einsatz sich nie ganz vermeiden lassen wird, zu Überprüfen.

Lassen Sie sich die persönlichen Papiere die für den Einsatz an Bord erforderlich sind, wie Dienstbuch, für die Strecke zulässiges Patent und gegebenenfalls ein ADNR Ausweis vor Reiseantritt vorlegen. Versuchen Sie in einem Gespräch festzustellen in welcher Verfassung der Zugang an Bord ist, erscheint er müde oder sonst nicht in bester Form zu sein, dann entscheiden Sie über richtigen Zeitpunkt für den Arbeitseinsatz. Verlangen Sie von uns die genaue Funktion die der Zeitarbeiter an Bord ausführen soll. Benachrichtigen Sie uns, wenn diese Funktion verweigert, oder eine andere beansprucht wird. Wir ersetzen nicht unsere fest an Bord anwesenden Schiffsführer durch einen Zeitarbeiter, wir wollen mit dem dritten Patent die B Fahrt ermöglichen!

Weiterhin eine gute Fahrt und ein Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Daniel Spycher



Training voor Fluvia-werknemers van 05-11 tot en met 07-11-2007 in Keulen

De training op de „Olympia“ was naar onze mening een groot succes. Het enige noemenswaardige probleem was de niet-geplande verplaatsing van de „Olympia“ vanwege de waterstand. De training zelf daarentegen was meer dan geslaagd. Niet alleen waren het eten en het verblijf aan boord bijzonder goed, maar ook slaagden de docenten erin de inhoud levendig te brengen en de deelnemers actief bij de training te betrekken. Naast de lezingen over omgaan met stress, ADNR en veiligheid aan boord gaf het managementteam een kijkje in de samenstelling van de vloot en een algemeen beeld van Fluvia en de afzonderlijke bedrijfsonderdelen. Daarnaast was er tijdens de pauzes en 's avonds gelegenheid om vragen en wensen rechtstreeks met het managementteam te bespreken, met collega's van gedachten te wisselen en nieuwe collega's te leren kennen. Ik wil graag alle deelnemers voor hun deelname bedanken en ik verheug me al op de training in november 2008.
Jesko Wehrt

Hieronder willen wij een medewerker, een klant en een particulier aan het woord laten die aan de training hebben deelgenomen.:

Klaus Wolter, kapitein van de TMS Wohlenrode:

In de eerste week van november vond op de „FGS OLYMPIA“ in Keulen een training van het scheepspersoneel van Fluvia plaats.

Er waren gedurende de drie dagen twee seminars. Aan het eerste seminar namen zes werknemers van Fluvia Tankrode uit Hamburg deel.

We hadden een groepskaart gekocht, zodat we ons alvast in de trein op het seminar konden voorbereiden. Maandagmorgen kwamen we in Keulen aan.

Aan boord van de „FGS OLYMPIA“ werden we hartelijk ontvangen en kregen we onze hutten toegewezen. Nadat we onze koffers uitgepakt hadden, raakten we al snel met collega's van andere bedrijfsonderdelen van Fluvia aan de praat.

Na een middagmaaltijd die uit een zeer uitgebreid buffet bestond, begon het eerste deel van het seminar.

Door een medewerker van de brandweer uit Keulen werd het thema „Omgaan met stress“ behandeld en hij legde uit waartoe stress allemaal kan leiden.

De tijd vloog voorbij en voordat we het wisten, konden we weer aan tafel. Ook nu was er weer eten in overvloed en met een volle maag gingen we verder met het tweede deel van het programma.

In dit deel werden de afzonderlijke bedrijfsonderdelen van Fluvia besproken. Het was zeer interessant om te horen hoe Fluvia zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld en hoe er bij de bedrijfsonderdelen wordt gewerkt die ons Hamburgers niet zo bekend zijn. Het was al laat in de avond toen de eerste dag werd afgesloten. Ik had wat last van mijn ogen omdat er tijdens het seminar werd gerookt. Het zou geen slecht idee zijn het roken te verbieden en in plaats daarvan rookpauzes in te lassen.



Schulung der Fluvia Mitarbeiter vom 05.11.-07.11.07 in Köln

Die Schulung auf der „Olympia“ war aus unserer Sicht ein voller Erfolg. Die einzige nennenswerte und zu umschiffende Untiefe war die unplanmäßige Verlegung der „Olympia“ vom geplanten Anlegeplatz aufgrund des Wasserstandes. Umso mehr war die Schulung selbst ein Erfolg. Nicht nur die Unterbringung und die Verpflegung an Bord war außerordentlich gut, auch schafften es die Dozenten Ihre Schulung lebhaft und unter Einbeziehung der Zuhörer zu gestalten. Neben den Vorträgen über Stressbewältigung, ADNR und Sicherheit an Bord, boten die Informationen des Management-Teams einen Einblick in die Flottenausrichtung und einen Gesamtüberblick über Fluvia und die einzelnen Geschäftsbereiche. Darüber hinaus boten die Pausen und Abende Zeit, um Fragen und Anliegen direkt mit dem Management-Team zu besprechen und sich im Kollegenkreis auszutauschen und neu kennen zu lernen. Ich möchte mich bei allen Teilnehmern für Ihre Teilnahme bedanken und freue mich auf die kommende Schulung im November 2008!
Ihr Jesko Wehrt.

Im Folgenden möchten wir einigen Stimmen Gehör verschaffen, die wir als Reaktion auf die Schulung aus dem Kreise der Teilnehmer erhielten:

Klaus Wolter Schiffsführer TMS Wohlenrode

In der ersten Novemberwoche fand auf dem „FGS OLYMPIA“ in Köln eine Schulung des Bordpersonals der Fluvia statt.

Es waren 2 Seminare a, 3Tage. Am ersten Seminar nahmen wir mit 6 Mitarbeitern der Fluvia Tank rode aus Hamburg teil.

Wir hatten uns eine Gruppenfahrkarte besorgt so konnten wir uns schon in der Bahn auf das Seminar einstimmen, und kamen am Montagmittag in Köln an.

An Bord des „FGS OLYMPIA“ wurden wir freundlich empfangen und bekamen unsere Kajüten zugewiesen nachdem wir unsere Koffer ausgepackt hatten wurden schon mal die ersten Kontakte mit den Kollegen aus den anderen Betriebsteilen der Fluvia geknüpft.

Nach einem reichhaltigen Mittagmahl, man konnte sich hier an einem gut sortiertem Büffet bedienen begann der erste Teil des Seminars.

Das Thema Stressbewältigung wurde von einem Mitglied der Kölner Feuerwehr den Zuhörern nahegebracht und es wurde verdeutlicht was Stress alles bewirken kann.

Die Zeit verging wie im Pfluge und schon gab es wieder was zu essen. Wir haben uns wieder an einem reichhaltigem Büffet bedient .Wohlgenährt starteten wir in den zweiten teil des Programms.

Hier stellten sich jetzt die einzelnen Betriebsteile der Fluvia vor. Es war sehr interessant zu hören wie sich die Fluvia in den Jahren entwickelt hat und wie in den uns Hamburgern nicht so bekanten Betriebsteilen gearbeitet wird. Es war spät am Abend war als der erste Tag endete. Mir schmerzten etwas die Augen das lag daran das während des Seminars geraucht wurde, hier sollte man überlegen, das rauchen zu unterlassen und dafür einige Raucherpausen einzustreuen.

Goed uitgerust begonnen we aan de tweede dag. Opnieuw hield een medewerker van de brandweer uit Keulen een lezing. Dit maal ging het over de veiligheid aan boord en de inzet van blusboten en brandweerauto's bij calamiteiten op de Rijn. Het ochtendgedeelte werd afgesloten met foto's van brandende schepen en een gekapseisd containerschip. En weer kregen we een heerlijke maaltijd voorgeschoteld (ik ben tijdens deze drie dagen wel enige kilo's aangekomen). Na de middagpauze begon het laatste deel van de training. Nu stond de ADNR op het programma. Er werden een aantal exemplaren uitgedeeld waarmee we de ADNR hebben behandeld. Voor mij was dat een bijzondere ervaring, omdat ik al 18 jaar geen gevaarlijke stoffen meer vervoer. Ik ben tijdens het seminar te weten gekomen hoe de veiligheidsvoorschriften en met name de ADNR in de afgelopen jaren zijn veranderd. Aan het einde van de tweede dag kregen de deelnemers bij het afscheid van Daniel Spicher een kerstpakket en met de beste wensen voor iedereen werd het seminar afgesloten. De volgende morgen na het ontbijt reisden we terug naar huis. Met nieuwe kennis en motivatie kunnen we aan onze volgende dienst beginnen. Voor mij waren het leerzame dagen en ik juich zulke seminars alleen maar toe.

**Kurt Pöttmann , Quality & Safety Manager
Stolt-Nielsen Inland Tanker Service B.V.:**

Bij dezen wil ik u nogmaals hartelijk bedanken voor uw uitnodiging. De training was goed georganiseerd en ik vond de inhoud zeer interessant en informatief. Tegen de maritieme achtergrond van een fraai schip waren er zeer leerzame en goede lezingen, die door de docenten en sprekers zeer ontspannen en interessant werden gebracht. Zonder dat ik iemand te kort wil doen, vond ik persoonlijk de lezing van Rick uitstekend, grappig en menselijk. Petje af. Veel dank ook aan iedereen voor de hartelijke ontvangst en het zeer goede eten aan boord. De crew heeft zijn beste beentje voorgezet en was zeer attent en vriendelijk. Ik wil ook van de gelegenheid gebruikmaken u te zeggen dat ik zeer verheugd was verscheidene vroegere medewerkers en collega's weer eens te ontmoeten. Zij hebben mij allemaal ongevraagd laten weten dat zij door Fluvia AG zeer goed zijn opgevangen. SNITS B.V. en SNAG is daar natuurlijk erg blij mee. Nogmaals hartelijk dank voor alles.

**Ernst-Joachim Gerhardt, E.J. Gerhardt Schifffahrt und
Verwaltung GmbH :**

Van 05-11-2007 tot en met 09-11-2007 organiseerde Fluvia op het passagiersschip Olympia een training voor kapiteins, contractanten en aangesloten scheepseigenaren. De thema's hadden in eerste instantie betrekking op de nieuwe ADNR, werken met het handboek, veiligheidsvoorschriften, met name de veiligheidsuitrusting en het EBIS-systeem. Van ons bedrijf namen zeven werknemers deel. Aan de kwaliteit van de training kon men duidelijk merken hoe belangrijk veiligheidsvoorschriften voor Fluvia zijn. Omdat Fluvia er bovendien zeer veel waarde hecht haar klanten maximaal tevreden te stellen, werd bijzonder veel aandacht besteed aan het EBIS-systeem. Voor alle deelnemers vormden niet alleen de training en de behandelde thema's een verrijking, maar ook het passagiersschip met zijn bijzondere charme werd door iedereen zeer gewaardeerd. Het verdient zeker aanbeveling de training elk jaar te herhalen.

Wohl ausgeruht begann der zweite Tag des Seminars. Wiederum wurde uns von einem Mitglied der Kölner Feuerwehr ein Vortrag gehalten über Sicherheit an Bord und über die Abdeckung des Rheins mit Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr zu Wasser und an Land. Einige Bilder von brennenden Schiffen und einen gekenterten Containerschiff rundeten den Vormittag ab. Und wieder gab es gut zu essen (ich habe wohl in den 3 Tagen einige Kilo zugelegt) nach der Mittagspause startete der letzte Teil der Schulung. Hier wurde uns die ADNR näher gebracht, es wurden einige Exemplare verteilt und wir haben mit der ADNR gearbeitet, für mich war das eine besondere Erfahrung da ich seit 18 Jahren kein Gefahrgut mehr transportiere und hier erfahren habe wie sich die Sicherheitsvorschriften und die ADNR insbesondere in den letzten Jahren gewandelt hat. Am Ende des zweiten Tages wurden zum Abschied von Daniel Spicher Weihnachtspakete an die Teilnehmer verteilt und mit guten Wünschen wurden wir entlassen. Am nächsten Morgen nach dem Frühstück begann die Abreise, mit neuem Wissen gestärkt traten wir die Heimreise und neu motiviert starten wir jetzt in die neue Schicht. Für mich waren das lehrreiche Tage und ich begrüße es dass so ein Seminar wieder stattfinden soll.

**Kurt Pöttmann Quality & Safety Manager
Stolt-Nielsen Inland Tanker Service B.V.:**

Auf diesem Wege, möchte ich mich nochmals herzlich für Ihre Einladung bedanken. Das Training war gut organisiert und die Inhalte waren sehr interessant und informativ für mich. Neben dem maritimen Hintergrund auf einem schmucken Schiff, gab es sehr lehrreiche und gute Vorträge, die besonders durch die Dozenten / Sprecher sehr locker und interessant vermittelt wurden. Ohne jemanden zurücksetzen zu möchten, fand ich persönlich den Vortrag von Rick vorzüglich, lustig und menschlich. Hut ab. Vielen Dank auch an alle, für den herzlichen Empfang, und das sehr gute Essen an Bord. Die Crew hat sich sehr viel Mühe gegeben, und war sehr aufmerksam und freundlich. Ebenso möchte ich es nicht versäumen, ihnen mitzuteilen, das es mich sehr gefreut hat mehrere meiner ehemaligen Mitarbeiter und Kollegen wieder einmal getroffen zu haben. Alle haben mir unaufgefordert bestätigt, das sie in der Fluvia AG sehr gut aufgenommen worden sind, was uns von der SNITS B.V und SNAG natürlich sehr freut. Nochmals vielen Dank für alles. Es grüsst sie alle recht herzlich,

**Ernst-Joachim Gerhardt E.J. Gerhardt Schifffahrt und
Verwaltung GmbH**

Vom 05.11.2007 – 09.11.2007 führte die Fluvia auf dem Fahrgastschiff Olympia eine Schulung für Schiffsführer, Pächter und angeschlossene Schiffseigner durch. Die Themen betrafen in erster Linie das neue ADNR, Arbeiten mit dem Handbuch, Sicherheitsvorschriften, besonders die Schutzausrüstung und auch das EBIS System. Unser Unternehmen beteiligte sich mit 7 Mitarbeitern. An der Qualität der Veranstaltung konnte man deutlich erkennen, wie wichtig der Fluvia die Sicherheitsvorkehrungen sind. Da die Fluvia außerdem sehr viel Wert darauf legt, Ihre Kunden höchst zufrieden zu stellen, wurde das EBIS System besonders intensiv behandelt. Für alle Beteiligten war, nicht nur die Veranstaltung mit Ihren Themen eine Bereicherung, sondern auch das Fahrgastschiff mit seinem besonderen Charme kam bei allen sehr gut an. Es wäre wünschenswert die Veranstaltung in jedem Jahr zu wiederholen.

Schouderklopjes in 2007 voor bijzondere inzet en prestaties!

Ook in dit jaar was het weer druk en is er veel gebeurd. Met zijn allen hebben wij alle uitdagingen aangepakt en gerealiseerd en alle klippen omzeild. Het managementteam wil aan het eind van het jaar van de gelegenheid gebruikmaken u voor uw inzet in 2007 te bedanken. Bovendien willen wij enkele medewerkers bedanken die door hun inzet in bijzonder positieve zin zijn opgevallen. Onze dank gaat in het bijzonder uit naar:

- Kay Landsberger, Piz Albana
- Joachim Wellnitz, Piz Albana
- Mathias Büro, Piz Albana
- Wolfgang Pauli, Piz Logan
- Hubert Schnocks, Piz Logan
- Het gehele team van de Elbingerode
- Pierre de Bruijn, Piz Languard
- Detlev Dieckmann, Piz Lunghin

Alle medewerkers van Fluvia.de GmbH verdienen een schouderklopje voor de hoge inzetbereidheid ondanks de reorganisatie discussies en veranderingen in de vloot door privatisering van enkele schepen.

Wisselingen onder het personeel

In dit half jaar zijn er weer wisselingen geweest onder het varend personeel.

In de tweede helft van het jaar hadden deze wisselingen betrekking op de volgende medewerkers:

Uit dienst:

Gonny Andeweg , Fluvia Holding , per 15-11-2007
Herrmann (kapitein), Piz Languard, per 30-11-2007
Stanciu (matroos), Piz Logan, per 30-11-07
Fluiter (matroos), Piz Amalia, per 19-12-2007
Pin (matroos), Piz Lohtse, per 24-12-2007
Herdegen (stuurman) Piz Annapurna per 15.11.2007
Friedrich (kapitein) Piz Orizaba per 31.12.2007
Schütte (kapitein) Piz Trikora per 31.12.2007
Otto (matroos) Piz Trikora per 31.12.2007

In dienst:

Jakub (matroos), Piz Logan, per 1-7-2007
Kaster (kapitein), Elbingerode, per 1-7-2007
Kaster (matroos), Elbingerode, per 1-7-2007
Miercke (kapitein), Piz Gloria, per 1-7-2007
Jiskoot (kapitein), Piz Pilatus, per 1-8-2007
Slugen (matroos), Piz Albris, per 17-10-2007
Neumann (kapitein), Piz Pinto, per 3-10-2007
Lienemann (kapitein) Piz Logan per 31.12.2007 (ex Fluvia.de)
Saathoff (bootsman) Piz Logan per 31.12.2007 (ex Fluvia.de)

Wij verheugen ons op een vruchtbare samenwerking!



“Modelbouw Piz Amalia”

Schulterklopfer 2007 für besonderen Einsatz und Verdienste!

Auch in diesem Jahr gab es viel zu tun und viele Ereignisse, die wir gemeinsam gemeistert und Untiefen umschiffen haben. Das Management-Team möchte zum Jahresende die Gelegenheit wahrnehmen, Ihnen für Ihren Einsatz im Jahr 2007 zu danken. Darüber hinaus möchten wir auch die Gelegenheit wahrnehmen, uns bei einigen Mitarbeitern zu bedanken, die uns durch Ihren Einsatz besonders positiv aufgefallen sind. Ihnen gilt dieses Jahr unserer besonderer Dank:

- Kay Landsberger, Piz Albana
- Joachim Wellnitz, Piz Albana
- Mathias Büro, Piz Albana
- Wolfgang Pauli, Piz Logan
- Hubert Schnocks, Piz Logan
- Gesamtes Team Elbingerode
- Pierre de Bruijn, Piz Languard
- Detlev Dieckmann, Piz Lunghin

Besonderer Dank an alle Mitarbeiter der Fluvia.de, für die hohe Einsatzbereitschaft trotz der personellen und Flotten Veränderungen

Veränderungen bei Mitarbeitern

In dieser Jahreshälfte gab es einige Veränderungen im Bereich des nautischen Personals.

Im 2. Halbjahr betrafen diese Veränderungen die folgenden Mitarbeiter:

Austritte:

Gonny Andeweg , Fluvia Holding , per 15-11-2007
Herrmann (SF), Piz Languard per 30.11.2007
Stanciu (M), Piz Logan per 30.11.07
Fluiter (M), Piz Amalia per 19.12.2007
Pin (M), Piz Lohtse per 24.12.2007
Herdegen (St) Piz Annapurna per 15.11.2007
Friedrich (SF) Piz Orizaba per 31.12.2007
Schütte (SF) Piz Trikora per 31.12.2007
Otto (M) Piz Trikora per 31.12.2007

Eintritte:

Jakub (M), Piz Logan per 1.7.2007
Kaster (SF), Elbingerode per 1.7.2007
Kaster (M), Elbingerode per 1.7.2007
Miercke (SF), Piz Gloria per 1.7.2007
Jiskoot (SF), Piz Pilatus per 1.8.2007
Slugen (M), Piz Albris per 17.10.2007
Neumann (SF), Piz Pinto per 3.10.2007
Lienemann (SF) Piz Logan per 31.12.2007 (ex Fluvia.de)
Saathoff (MW) Piz Logan per 31.12.2007 (ex Fluvia.de)

Wir freuen uns, mit Ihnen zusammen weiter zu wachsen!



“Modelbau Piz Amalia”

TEAMWORK



*Beste collega's,
Lieber Kollegen,*

*Dank voor jullie teamwork
"for peak Performance" in 2007.
Goede vaart in 2008!!*

*Danke für euer Teamwork
"for Peak Performance" in 2007.
Gute Fahrt in 2008!!*

Rick van Westenbrugge

Managing partner Fluvia

www.fluvia.eu